



La marca britannica nel '90 ha aumentato da noi le sue vendite del 20 per cento
 Novità per il '91 una Diesel nella Serie 800 e due sportive nella Serie 200

La Rover Italia insiste e lancia tre nuovi modelli sul mercato

La Rover Italia ha venduto da noi l'anno scorso 25.944 macchine, con un incremento del 21 per cento rispetto all'anno precedente. Forte di una gamma rinnovata, ora propone una versione turbodiesel nella Serie 800, utilizzando un modernissimo motore VM a gasolio, e due versioni sportive nella Serie 200. Una può anche essere utilizzata nelle gare di Gruppo N.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

VALLELUNGA. Le notizie della guerra nel Golfo, con gli scenari apocalittici che lasciano presagire, sembra rendere incongrua l'atmosfera della conferenza stampa che la Rover Italia ha organizzato per il lancio sul nostro mercato di tre nuovi modelli di automobili. Eppure tutto va avanti secondo copione.

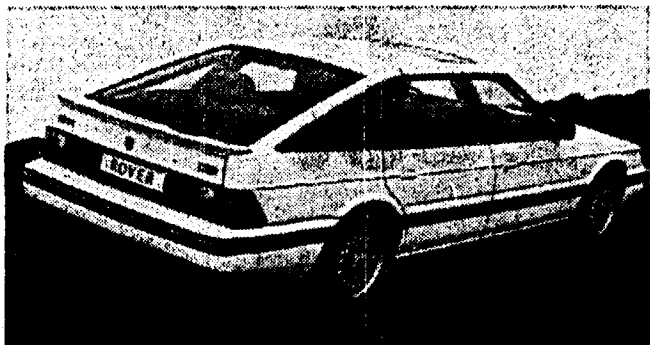
L'anno scorso, un anno di recessione per il mercato dell'auto, la Rover Italia ha venduto 25.944 macchine, con un incremento, rispetto ai suoi risultati del 1989, del 21 per cento. Quest'anno conta di mantenere la sua quota di mercato, forte della disponibilità di una gamma rinnovata per l'80 per cento, di tre nuovi modelli (la Rover 825 SD Turbo, la Rover 216 GTI 5 porte e di una Mini Cooper aggiornata nella meccanica, anche se vista dall'esterno la tanto anni 60).

I nuovi modelli Rover, provati all'autodromo di Vallelunga,

sempre sembrano giustificare (Golfo permettendo) l'ottimismo di Robert J. Bruce e Paul McAngus, massimi dirigenti della filiazione italiana della Casa britannica. Non solo si tratta, nella loro classe, di auto di alto livello: sono offerte a prezzi davvero concorrenziali (soprattutto rispetto alle marche estere concorrenti) se si tiene conto delle caratteristiche, delle prestazioni e dei livelli di equipaggiamento.

Il pezzo forte è la 825 SD Turbo, una imponente berlina a gasolio che sembra sfidare l'incoerente politica governativa nei confronti del Diesel e che dovrebbe fare la sua parte in un mercato che, nonostante la crisi, vale ancora in Italia 150.000 vetture l'anno.

Equipaggiata con il motore tipo 97A costruito dalla VM di Cento (Ferrara), la Rover 825 SD Turbo si impone per la modestia dei consumi (i dati di 4,9 litri per cento chilometri al 90 orari, 6,2 litri al 120, 8,3 litri



Nella foto a lato la nuova Rover 825 SD Turbo, equipaggiata con motore VM. Sopra il titolo: le due versioni della Rover 216 GTI

nel ciclo urbano rappresentano un record di categoria), i consumi di marcia, le prestazioni (11,3 secondi per passare da 0 a 100 km/h, 190 km/h di velocità massima) e per la totale rispondenza alle norme antinquinamento del suo 4 cilindri in linea di 2.499 cc, che è alimentato a iniezione indiretta con pompa Bosch e turbocompressore KKK con intercooler.

La prova di questa Diesel, per il resto simile alle vetture a benzina della Serie 800, ha consentito di apprezzare la precisione del cambio (un Chrysler AS58 a cinque rapporti) e la potenza dei quattro freni a disco, la cui efficacia è possibile integrare con un dispositivo antibloccaggio. Il suo prezzo (franco concessionario) è fissato in 34.500.000 lire, più che

adeguato al livello della vettura.

23 milioni per la 3 porte e 23.700.000 lire per la 5 porte sono invece i prezzi delle Rover 216 GTI, proposte agli appassionati di vetture dal piglio sportivo che sono stati in Italia, l'anno scorso, 72 mila. Parenti strettissimi delle berline della Serie 200, dimostrano la loro vocazione per l'imponente spoiler posteriore, il terminale di scarico sdoppiato e le ruote in lega. La Rover Italia le venderà anche con un kit di montaggio che consente di trasformarle in vetture in grado di partecipare alle gare di Gruppo N.

Anche per questi due modelli il pezzo forte è il motore, che è lo stesso della Rover 416 GTI. Si tratta di un bialbero a

16 valvole ad iniezione elettronica sequenziale che, con una cilindrata di 1,6 litri, eroga una potenza di 130 cv a 6.800 giri. La Rover 216 GTI raggiunge una velocità massima di 202 km/h (200 nella versione a 5 porte) ed è accreditata dei seguenti consumi per 100 km: 6,5 litri ai 90 orari, 8,5 ai 120 e 9,9 nel ciclo urbano. La coppia massima di 14,6 kgm è erogata a 5.700 giri e ciò consente di passare da 0 a 100 km/h in 9,2 secondi.

Da rimarcare che dal 1 gennaio tutte le Rover, oltre che godere di una garanzia di 12 mesi senza limiti di chilometraggio e di una garanzia di 6 anni per la corrosione passante, fruiscono gratuitamente per un anno di un programma Rover Assistance.

Ma si può sapere quante sono le auto vendute?

La Federaiapa, l'associazione che raggruppa i concessionari delle case automobilistiche italiane ed estere, ha tenuto a Milano la sua annuale conferenza stampa. Temi di rito: la situazione del mercato, i rapporti con le Case, il problema delle condizioni di insicurezza del parco circolante, la politica governativa nei confronti delle auto a gasolio.

A proposito del mercato, il presidente della Federazione, Gian Carlo Cazzani, ha polemizzato per la leggerezza con la quale sono stati sino a ieri diffusi i consuntivi di fine anno e, dopo aver assicurato che il consuntivo 1990 di 2.348.172 unità immatricolate è molto prossimo alla realtà, ha rivelato che le auto immatricolate nel 1989 non sono state 2.363.000 ma 2.310.000.

C'è stato, quindi, secondo la Federaiapa, un incremento nel 1989 di «sole» 179 mila unità rispetto al 1988; ma ciò significa anche che il 1990 non è stato, come si è sostenuto, un anno di crisi dell'auto in Italia, ma ancora un anno di vendite record, con un incremento di 38.172 unità rispetto all'anno precedente.

Si potrà mai sapere con esattezza quante auto vengono vendute in Italia? Cazzani ha assicurato che ora tutto è regolare, ma il dubbio rimane ed è un dubbio pesante, perché su queste cifre, come si sa, si gioca la politica del settore in Italia.

Nessun dubbio, invece, sul fatto che i rapporti tra concessionari e case costruttrici non siano idilliaci, specie, è parso di capire, tra i concessionari e il gruppo Fiat.

Le aziende associate alla Federaiapa continuano infatti a lavorare sulla base di un man-

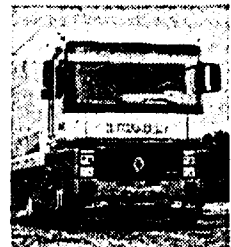
dato, la cui risoluzione può avvenire con un anno di preavviso senza necessità di giustificazione. Pubblicità ed azioni promozionali vengono decise unilateralmente dalle Case che, anche se non consultano i concessionari, li obbligano però a partecipare in tutto o in parte alle spese.

L'elenco delle lamentazioni è stato lungo e, ci è sembrato, giustificato, ma i concessionari non si sono limitati ad illustrare i loro problemi. Si sono fatti carico anche di quelli dei clienti e, dopo aver ricordato essere state loro proposte quella che il prezzo del veicolo sia ancorato al momento del contratto e non al momento della consegna e quella della garanzia triennale, hanno suggerito lo studio di una forma di assicurazione degli anticipi contro i rischi di dissesto delle concessionarie.

La conferenza della Federaiapa ha toccato anche altri problemi di attualità: il persistere della cieca politica fiscale governativa nei confronti del Diesel, che penalizza proprio i propulsori oggi ritenuti meno inquinanti, e la necessità di garantire la sicurezza del parco circolante.

A quest'ultimo proposito, è stato ancora una volta ricordato che, nell'arco di quindici anni, in paesi come la Svezia, la Gran Bretagna e l'Olanda i controlli sulla affidabilità meccanica delle auto circolanti sono almeno una dozzina. Nello stesso lasso di tempo da noi le «revisioni» sono, se va bene, due. Se da noi si facessero gli stessi rigorosi controlli, le emissioni del parco circolante sarebbero dimezzate. I consumi ridotti del 12 per cento, le probabilità di incidenti per avaria si ridurrebbero di due terzi.

Al Renault AE il titolo di «Camion dell'Anno 1991»



Alla gamma di veicoli da trasporto Renault AE è stato conferito il titolo di «Camion dell'Anno 1991». Il riconoscimento è venuto da una giuria, composta da giornalisti della stampa specializzata di tredici paesi europei, che ha assegnato agli AE della Renault Veicoli Industriali 84 dei 91 voti punti disponibili, un punteggio massimo mai registrato prima di oggi. Si è voluto così sottolineare il significativo progresso tecnologico realizzato con gli AE (nella foto un AE 500), veicoli europei della gamma alta che lanciati dalla Renault V.I. nel giugno del 1990, hanno conosciuto fin dal primo momento della commercializzazione un grande successo, sia in Francia che negli altri mercati d'Europa. Prodotto negli stabilimenti di Bourg en Bresse, la gamma AE - un veicolo per le lunghe distanze, di elevata potenza, economico, ecologico e di alta sicurezza - è disponibile nelle versioni 4x2, 6x2, 6x4 e con due livelli di motorizzazione: AE 380 con motore Renault Turbo Intercooler di 376 cv ed AE 500 con motore Mack V8 Intercooler di 503 cv.

Le più belle Alfa sportive in mostra al Design Museum



Il Design Museum di Londra ha aperto il ciclo delle sue grandi manifestazioni espositive ospitando, dal 17 scorso e sino al 10 marzo, le più belle Alfa sportive nell'ambito della mostra «Alfa Romeo - Sport Through Design». Vi sono esposte la Giulietta Sprint del 1954, la Giulia TZ del 1963, la GT Junior (nella foto) del 1966 e la 33/2 «Stradale» del 1967.

Le vetture del futuro in «Le grandi automobili»

La rivista trimestrale «Le grandi automobili», fondata nel 1982 e diretta da Bruno Alfieri, pubblica un numero doppio speciale, il 33, dedicato alle vetture che saranno in circolazione tra venti o trent'anni. Il richissimo fascicolo (meglio sarebbe chiamarlo libro) segna l'inizio di un grande rilancio della rivista, che si propone come complemento culturale delle altre pubblicazioni specializzate, tutte impiegate sulla descrizione del prodotto. «Le grandi automobili» uscirà, come in precedenza, quattro volte l'anno, ma il numero di settembre sarà doppio e monografico.

Niente sprechi



La Opel ha dichiarato guerra ai consumi e ha messo sotto inchiesta le gomme sprecone. La filiazione tedesca della General Motors, infatti, ha investito 380 milioni di lire per realizzare uno speciale laboratorio mobile (nella foto) che consente ai suoi tecnici di misurare con estrema precisione gli attriti provocati dalla resistenza aerodinamica, dagli organi di trasmissione e dal rotolamento dei pneumatici su un veicolo in movimento, valutando di conseguenza i loro effetti sul consumo di carburante.

Un primo test, effettuato utilizzando vari tipi di gomme, ha confermato che tenendo semplicemente conto di queste indicazioni, al momento di scegliere marca e tipo del pneumatico, è possibile ridurre fino al 9 per cento i consumi di carburante. La Opel utilizzerà i risultati delle sue analisi, che non sono stati resi noti nei particolari, al momento di fare le prossime forniture di primo equipaggiamento.

Il laboratorio mobile della Opel è stato realizzato sulla base di una Kadett SW, il cui telaio è stato modificato in modo che l'assale posteriore lavori come un rimorchio sottoposto ai soli attriti delle gomme.

La Opel ha dichiarato guerra ai consumi e ha messo sotto inchiesta le gomme sprecone. La filiazione tedesca della General Motors, infatti, ha investito 380 milioni di lire per realizzare uno speciale laboratorio mobile (nella foto) che consente ai suoi tecnici di misurare con estrema precisione gli attriti provocati dalla resistenza aerodinamica, dagli organi di trasmissione e dal rotolamento dei pneumatici su un veicolo in movimento, valutando di conseguenza i loro effetti sul consumo di carburante.

Un primo test, effettuato utilizzando vari tipi di gomme, ha confermato che tenendo semplicemente conto di queste indicazioni, al momento di scegliere marca e tipo del pneumatico, è possibile ridurre fino al 9 per cento i consumi di carburante. La Opel utilizzerà i risultati delle sue analisi, che non sono stati resi noti nei particolari, al momento di fare le prossime forniture di primo equipaggiamento.

Il laboratorio mobile della Opel è stato realizzato sulla base di una Kadett SW, il cui telaio è stato modificato in modo che l'assale posteriore lavori come un rimorchio sottoposto ai soli attriti delle gomme.

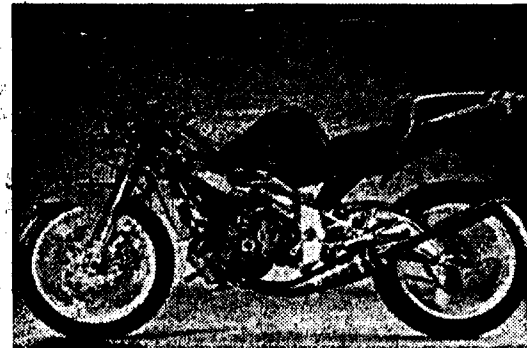
La AF1 V 91 Replica dell'Aprilia Correre in 250

L'Aprilia, nota casa motociclistica veneta, che partecipa ufficialmente al Campionato del Mondo classe 250, commercializza una moto da corsa molto competitiva. È la AF1 V 91 Replica 250, già pronta per le competizioni senza dover fare ricorso a «kit» di potenziamento e anche assistita sui campi di gara di tutto il mondo.

Le sospensioni consistono di una forcella «rovesciata» con steli da 40 mm e doppia regolazione idraulica, anteriormente. Al retrotreno, c'è un forcellone in alluminio con bracci a disegno differenziato e monoammortizzatore ampiamente regolabile.

Nel settore freni spiccano dei Brembo con dischi da 300 mm e da 190 mm; le pinze sono del tipo «racing». I cerchi ruota sono costruiti in magnesio ed hanno le misure 3,50x17 e 5,00x17; su di essi vengono abitualmente calzati pneumatici Dunlop. In quanto alle dimensioni, la Replica 250 è lunga 1970 mm ed ha un interasse di 1350 mm. L'angolo di sterzo è di +/- 1,1/2 gradi con avanzata registrabile. Ventuno litri il serbatoio e 93 kg il peso a secco.

Passiamo ora ad illustrare il motore, che è un bicilindrico a V di 90°, due tempi, con raffreddamento a liquido. Vanta



due alberi di bilanciamento, ammissione a doppio disco rotante e valvole sullo scarico. Le dimensioni di alesaggio e corsa sono pressoché quadrate: 54x54,5 mm con cilindrata di 249,9 cm³. Il rapporto di compressione è di 13,5:1. Due carburatori Dell'Orto VHSB 38 con diffusore a valvola piatta assicurano l'alimentazione del propulsore. L'accensione è elettronica, con batteria.

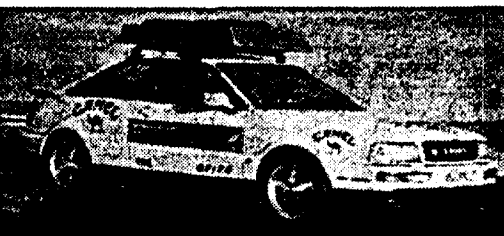
Molto sollecitata, come in tutte le moto da corsa, la frizione è del tipo multidisco a secco ed è abbinata ad un cambio interamente estraibile - a sei rapporti.

Potenza massima di oltre 80 cv a 12.500 e, infine, il dato

prestazionale più coinvolgente.

Correre in moto è la grande passione di molti giovani, che pochi riescono a realizzare. Ci sono ragioni di carattere economico, psicologico-familiare, organizzativo. Pochi sanno che esistono dei «trofei» monomarca a partire dalla cilindrata 125, nei quali si corre con molto praticità di serie, quindi relativamente economiche. Pochi sanno che non c'è niente di più sicuro di una pista per godersi il piacere di andare in moto. Pochi, infine, sanno che esistono i motocicli ai quali ci si può «iscrivere» facilmente e che risolvono tutti i problemi di carattere organizzativo.

Record Audi S2



L'Autogerma ha avviato la commercializzazione in Italia della nuova Audi Coupé S2.

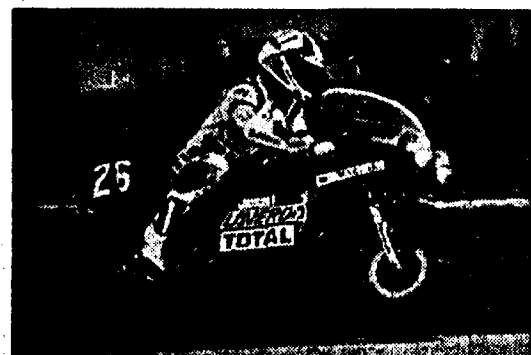
Lanciata da pochi mesi sui mercati europei, la nuova sportiva della Casa di Ingolstadt ha già al suo attivo un interessante record. In ventotto giorni e sedici ore, una vettura di questo tipo (nella foto), pilotata dal giornalista austriaco Gerhard Plattner, ha recentemente compiuto il giro del mondo con partenza e ritorno alla Porta di Brandeburgo di Berlino. Si è trattato di un viaggio di oltre 40 mila chilometri, attraverso le principali capitali mondiali, nel corso del quale non è stato praticamente registrato alcun inconveniente tecnico.

Equipaggiata con un motore di 2.200 cc che sviluppa una potenza di 220 cv, l'Audi Coupé ha la trazione integrale permanente Quattro e dispone, di serie, del sistema di frenatura antibloccaggio ABS, del sistema di cinture «procon-tens» e del climatizzatore automatico. La sua velocità massima è di 248 km/h e passa da 0 a 100 km/h in poco più di 6 secondi.

Disponibile in nove diversi colori, di cui sette metallizzati, la nuova S2 costa, chiavi in mano, 70.814.700 lire.

Equipaggiata con un motore di 2.200 cc che sviluppa una potenza di 220 cv, l'Audi Coupé ha la trazione integrale permanente Quattro e dispone, di serie, del sistema di frenatura antibloccaggio ABS, del sistema di cinture «procon-tens» e del climatizzatore automatico. La sua velocità massima è di 248 km/h e passa da 0 a 100 km/h in poco più di 6 secondi.

Disponibile in nove diversi colori, di cui sette metallizzati, la nuova S2 costa, chiavi in mano, 70.814.700 lire.



La moto Laverda V6 1000, realizzata nel 1978, ripresa su pista. Nella foto in alto, un particolare del motore

La Laverda la costruisce per i giapponesi Cinque telecamere per manovrare la «supercar» da mezzo miliardo

Torna a sorpresa la Moto Laverda con un programma ambizioso e una joint venture con i giapponesi. A Breganze, poco distante da Vicenza, nascerà una supercar da oltre mezzo miliardo, ma il grande passato su due ruote non sarà dimenticato: presto pronta la replica della V6 1000 del 1978. «Dopo tredici anni - confessa Massimo Laverda - finalmente il mio sogno diventa realtà».

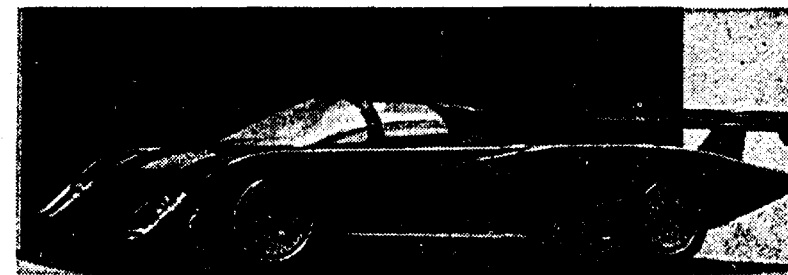
Nuova Laverda - ma la tecnologia fino a questo punto è solo giapponese. Si tratterà di «italianizzare» il progetto nella sua ultima fase, quella più importante. Telaio monoscocca in alluminio, carrozzeria in fibra di vetro rinforzata con kevlar e largo uso di fibra di carbonio; il motore è un sei cilindri 24 valvole di 2960 cc con doppio turbo firmato Mitsubishi; le prestazioni si commentano da sole: 450 cv a 7600 giri per una velocità massima che dovrebbe superare i 320 orari. Altrettanto sbalorditivo il prezzo, in via di definizione ma sicuramente compreso tra i 500 e i 700 milioni di lire.

L'idea, concettualmente nuova, è quella di costruire la replica fedele di una vettura del Campionato mondiale sport prototipi, regolarmente abilitata per l'uso stradale, anche se non proprio quotidiano. Così, niente specchietti

retroviori, sacrificati all'altare dell'aerodinamica; in manovra, comunque, l'ostacolo della ridotta visibilità, che già normalmente affligge automobili del genere, è aggirato da una serie di telecamere montate ai quattro lati della vettura e collegate a due piccoli monitor alloggiati ai margini della plancia. È addirittura prevista l'installazione di una telecamera supplementare sul tetto, in grado di ruotare di 360° e di innalzarsi su un apposito supporto telescopico.

Supercar a parte, con la Nuova Laverda si rilancia uno dei marchi più famosi dell'industria motociclistica italiana attraverso la definitiva realizzazione di un progetto tra i più ambiziosi mai partoriti dalla Casa di Breganze, la V6 di 1000 cc raffreddata a liquido.

«Avevamo puntato molto su quella moto - ricorda l'ingegner Massimo Laverda - ma la grande crisi che si abbatté sul-



Una vista del prototipo dell'auto che la Moto Laverda realizzerà con i giapponesi. In alto un disegno della «Supercar»

l'azienda in quegli anni (era il 1978 ndr) non consentì mai di avviare la produzione di serie. A distanza di tanto tempo la V6 è ancora altissima e pronta a regalarci tutte quelle

soddisfazioni che ci furono negate allora».

Progettata dall'ingegner Alfieri, il padre di tanti motori Maserati, la V6 mantiene inalterata la validità di una mecca-

nica ancora modernissima, con il raffreddamento a liquido, la distribuzione bialbero, lo schema a V longitudinale e l'angolo tra le valvole molto stretto, soluzione a cui i migliori costruttori di motori da corsa sarebbero arrivati solo molto più tardi.

Per il momento ne verranno assembleate poche decine di esemplari (già tutti venduti ai giapponesi); in pratica la copia esatta dell'unica V6 esistente, quella che prese parte al Bol D'Or del 1978 con la coppia Cereghini-Perugini. Il nuovo modello, nel quale si farà ampio ricorso alla migliore accessoria italiana ed europea, prenderà la via dell'Oriente in numero più massiccio e parte della produzione potrà restare in Italia. Per la gioia di pochi, facoltosi, appassionati.