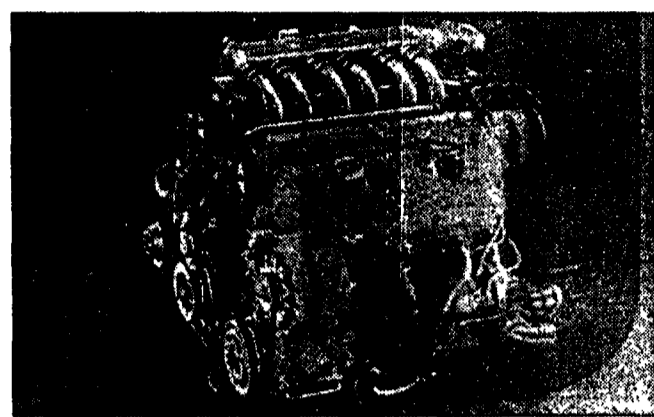


Per poter aggirare l'Iva la Casa di Arese monta un sei cilindri sovralimentato su due versioni della sua «ammiraglia» che diventano le più potenti della gamma



Un gioiello di motore due litri per l'Alfa Romeo 164 V6 Turbo

Nonostante le difficoltà del traffico e i limiti di velocità, continua la corsa all'aumento delle potenze, soprattutto per le «ammiraglie». Ora l'Alfa Romeo propone una 164, anche in versione catalizzata, con un motore sotto i due litri (per aggirare l'iva) che grazie alla sovralimentazione è, con 210 cv, il più potente della gamma della Casa di Arese. Costa «soltanto» 43 milioni.



Il propulsore sei cilindri a V di due litri turbo-compresso che equipaggia l'Alfa Romeo 164 V6 Turbo. A destra una vista della versione al top della «ammiraglia» Alfa e sopra il titolo un particolare del frontale

DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI

CANNES. Un motore di due litri ma prestazioni da tre litri. Questa è la principale caratteristica della berlina Alfa 164 V6 Turbo, che la Casa di Arese sta presentando alla stampa internazionale in Costa Azzurra, ma che ha già messo in vendita in Italia a 43.084.000 lire, chiavi in mano. Alfa 164 3.0i V6 resta (compilata l'iva al 38 per cento) il primo del prezzo, che arriva a 65.619.000 lire (l'Alfa S2 da oltre 93 milioni la storia a parte) e lo scettro di «regina» delle «ammiraglie» del Biscione, ma per potenza del motore la nuova 164 V6 Turbo, con i 210 cv della versione non catalizzata, si colloca in assoluto al top della gamma Alfa Romeo.

È evidente - e lo dimostra il fatto che viene offerta soltanto in versione catalizzata - che, almeno sino al 1993, sarà venduta d'ora innanzi quasi esclusivamente sui mercati di esportazione. D'altra parte, tranne che per motori e prestazioni, tra le due versioni non ci sono differenze e soltanto la targhetta di identificazione consente di riconoscere la 3 litri dalla 2 litri. La differenza si avverte, invece, durante la guida, anche se, ancora una volta, viene di domandarsi che senso pratico abbia tanto lavoro per aumentare potenza e prestazioni, quando le condizioni di traffico - limiti di velocità a parte - sono generalmente tali da non consentire a certi tipi di vettura di esprimersi al meglio. Un tempo all'Alfa si teoriz-

zava la «riserva di potenza» in funzione della sicurezza; oggi non la si teorizza più, ma è evidente che non si lesinano sforzi per tener alto, di fronte ad una concorrenza sempre più agguerrita, il nome di una marca che proprio alle prestazioni deve il suo primato.

Ecco, dunque, la proposta di questa granitismo all'italiana che, come sottolineano i tecnici della Casa e come ha confermato la prova su strada, è generosa nelle prestazioni quanto confortevole e silenzioso

va dimostrato che la soddisfazione degli acquirenti era in progressione: il voto medio per la vettura era passato, per gli italiani, da 8,1 a 8,6 e per gli stranieri da 8,1 a 8,9; il voto massimo (9,4) era andato ai motori, che in una precedente inchiesta avevano ottenuto un 8,6 dagli italiani e un 9 tonno dagli stranieri. La prossima indagine porterà sicuramente, almeno per la nuova versione, il voto sui motori assai vicino al 10. Il nuovo motore dell'Alfa, infatti, è un vero gioiello in quan-



to a funzionamento e prestazioni. Soltanto sulla sua affidabilità non possiamo giurare, non essendo sufficienti allo scopo un paio di centinaia di chilometri di guida; ma va fatto credito ai tecnici dell'Alfa, che mai come in questa occasione ci sono apparsi entusiasti.

Il propulsore a sei cilindri di 1996 cc di cilindrata, con basamento e testata in lega leggera, eroga una potenza di 210 cv a 6000 giri/minuto (205 cv nella versione con convertitore catalitico a tre vie, sonda lambda e precatalizzatore); dispone di una coppia massima variabile da 29 a 30,6 kgm (da 28,5 a 30,1 kgm) a seconda che sia o meno in atto l'intervento dell'«overboost»; consente velocità di oltre 240 km/h (237 km/h) con accelerazioni da 0 a 100 km/h in 7,7 secondi (8,1 secondi) e sul chilometro da fermo in 27,8 secondi (28,3 secondi). Uguali i consumi convenzionali di carburante: 7,1 litri per 100 km al 90 orari co-

Sostituire una ruota? Facile con «smontagomme»

È capitato a tutti di trovarsi a combattere con i bulloni di fissaggio delle ruote dell'auto che rifiutano di svitarsi. Ora la veronese Medi-Tek (via Salieri 3/5, Legnago) offre la soluzione del problema al prezzo di 130.000 lire. Si tratta di un maneggevole attrezzo (pesa soltanto 1,6 kg) denominato «smontagomme» che, collegato alla presa a 12 Volts dell'accendisigari, consente di svitare (la coppia di svitamento è di 20 kg/m) e avvitare i bulloni delle ruote (nella foto) senza sforzo e con grande facilità.



In Giappone tragico record di vittime per incidenti

Si muore sempre più di frequente sulle strade giapponesi che nel 1990 hanno visto il più alto numero di vittime (11.227 morti) degli ultimi 15 anni. Lo ha reso noto la polizia, che ha lanciato un grido di allarme su una spirale ascendente apparentemente inestinguibile. Stando ai dati, oltre il 40 per cento delle vittime è rappresentato da persone rimaste intrappolate negli autoveicoli: di queste ben il 72 per cento non teneva allacciate le cinture di sicurezza nonostante le prescrizioni di legge. La maggior parte dei morti sono stati giovanissimi e persone anziane. «Fra le cause principali degli incidenti - ha detto un portavoce della polizia - il volume del traffico, ormai oltre i limiti di capacità di molte strade e autostrade, autoveicoli con prestazioni sempre più sofisticate e veloci e cattive abitudini di guida». Su una popolazione di 122 milioni di abitanti e con una rete stradale praticamente immutata dal 1980, gli autoveicoli in circolazione in Giappone sono oggi 78 milioni, 1,5 volte in più rispetto a dieci anni fa.

Una nuova rivista sulle auto e sul golf

Una nuova rivista dedicata al settore dell'auto, ma con un occhio di riguardo allo sport del golf, ha visto la luce a Torino. Si tratta di un bimestrale che si chiama «Drive» e che sfoggia una testata disegnata da Giogetto Giugiaro. «Drive» costa 10 mila lire, è diretto da Carlo Oggero e si propone - come spiega l'editoriale - di costituire una voce nuova nel mondo dei motori, su cui la civiltà di questo secolo ha fondato il suo sviluppo. Tematiche e problemi del settore saranno sempre osservati - si assicura - in un'ottica ampia, senza preclusioni, avendo di mira, in primo luogo, sicurezza e ambiente.

Ancor prima del lancio la ZX è «vettura vincente» Citroën da «collezione»

Prima ancora del debutto, che avverrà a marzo al Salone di Ginevra, la Citroën ha presentato «stabilmente» alla stampa la sua nuova gamma ZX. Una «collezione» di berline del segmento C con tre motorizzazioni e quattro livelli di allestimento che, grazie alla Parigi-Dakar, ha già fama di «vettura vincente». In Italia commercializzazione a partire da aprile.

del mercato, che in Europa conta per il 30 per cento del totale, con un volume di quasi quattro milioni di immatricolazioni.

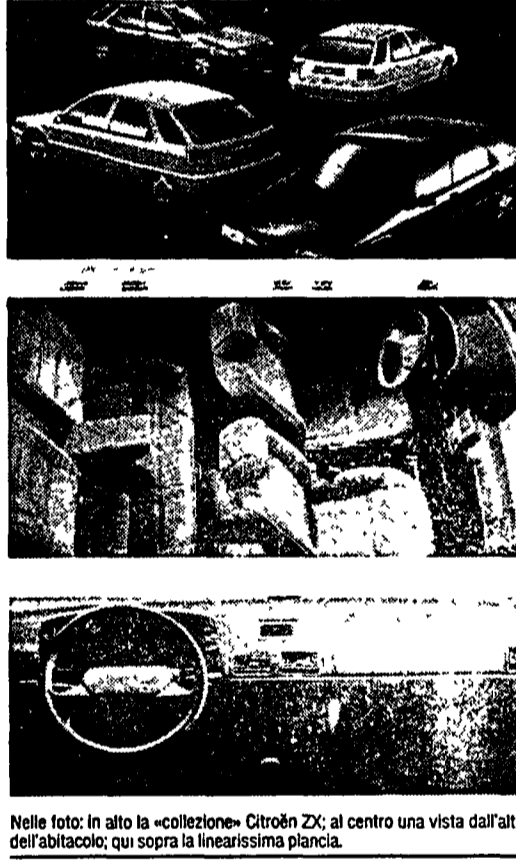
Per questo nuovo modello, che dunque va a posizionarsi tra la AX e la BX, sono stati investiti quasi 1400 miliardi di lire, dei quali 400 in studi e prove di prototipi e modelli pre-serie che hanno percorso ben 4,5 milioni di chilometri e 900 miliardi in attrezzature industriali per la produzione della vettura. Che verrà costruita in 700 unità presso il rinnovato stabilimento di Aulnay-sous-Bois, 300 presso l'impianto Peugeot di Roissy e 400 presso la fabbrica Citroën di Vigo in Spagna, per un volume totale che nel 1991 dovrebbe toccare le 232.000 unità. La commercializzazione della ZX avrà inizio in marzo in Francia e subito dopo in Spagna, Italia, Belgio, Gran Bretagna e Svizzera. Germania e Paesi del Nord dovranno aspettare il mese di settembre quando la produzione sarà andata pienamente a regime. La Citroën Italia ha già fatto una previsione di vendita: quest'anno dovrebbe poter collocare 20.000 unità del nuovo modello.

Abbiamo potuto osservare l'intera gamma ZX allineata in un grande padiglione dello stabilimento Citroën di Aulnay-sous-Bois. Il primo colpo d'occhio lascia piacevolmente colpito l'osservatore. Così come è avvenuta con la BX e la XM, anche la ZX è frutto della collaborazione tra il Centro stile Citroën e la Carrozzeria Bertone. È bisogna dire che il risultato, in fatto di stile, è decisamente apprezzabile. La ZX è lunga quattro metri e sette centimetri, è larga 1,69 e viene offerta con carrozzeria due volumi e cinque porte (la tre porte arriverà entro l'autunno), cinque posti, con trazione anteriore e con motore trasversale. Inizialmente saranno disponibili tre motorizzazioni benzina: il 1360 cc da 75 cv e 172 km orari, il 1580 cc da 89 cv e 181 km/h e il 1905 cc da 130 cv e 205 km orari.

Quattro sono, invece, gli allestimenti, che vanno a comporre una vera e propria «collezione» di automobili. Si tratta della Reflex o «blanche» (giovane e sognante), dell'Avant-

gar o «grise» (solida e familiare), dell'Aura o «noire» (raffinata e di classe) e della Volcane o «rouge» (potente e dinamica). Le prime due si avvalgono del motore di 1360 cc, la terza del 1580 cc, la quarta dell'aggressivo 1905 cc. Non è detto che in Italia la ZX assuma le stesse denominazioni per distinguere le varie versioni. È importante, comunque, che anche sul nostro mercato si riesca a trovare il modo di presentare la gamma ZX come una raffinata «collezione».

Dal punto di vista tecnico-funzionale, la vettura vanta due caratteristiche esclusive. La prima è costituita da un rivoluzionario assale posteriore. Si tratta di un geniale retrotreno con le ruote (chiamiamo le più famose «autosterzanti») che assecondano la vettura nell'insediamento in curva e che quindi esaltano le doti di sicurezza e di tenuta di strada della vettura. La seconda originale innovazione è data dal sedile posteriore che può essere spostato avanti e indietro di ben 18 centimetri, con la relativa inclinazione della spalliera. □ P.A.



Nelle foto: in alto la «collezione» Citroën ZX; al centro una vista dall'alto dell'abitacolo; qui sopra la linearissima plancia.

NAUTICA Sarà più grande il Nautex 1991

Se la guerra nel Golfo non ci metterà la coda, l'edizione 1991 del Nautex, in programma alla Fiera di Rimini dal 27 febbraio al 3 marzo, sarà la più importante tra le undici che l'hanno preceduta. La decisione di anticipare a questo periodo lo svolgimento della manifestazione, che è diventata così il primo appuntamento della stagione nautico-fieristica, ha già dimostrato la sua validità. Ora si è deciso di ampliare ancora la rassegna, tanto che ai quattro tradizionali padiglioni espositivi se ne è aggiunto un quinto.

Non si tratta soltanto di un ampliamento, in quanto il padiglione F, data l'altezza della struttura, consente di colmare una lacuna che era determinata dalla impossibilità di ospitare imbarcazioni a vela e già armate.

Molto ricca, secondo quanto informano gli organizzatori, la partecipazione di cantieri e produttori nautici, sia dell'Adriatico sia del Tirreno, tra i quali spiccano nomi di primissimo piano come Ferretti Craft, Yarding Yacht, Raffaelli, Rio, Sessa, Motomar Yachting e via elencando.

Daniele Gusella, della segreteria del Salone, sottolinea: «Tutti i cantieri più importanti, quelli che fanno la nautica italiana, saranno presenti a Nautex '91. È un elemento fondamentale per dare contenuto ad un'offerta realmente interessante per il pubblico, ma anche che il segno del momento di vivacità che stanno attraversando il mercato nautico e l'industria del settore».

Accanto alla presenza dei principali cantieri, con barche a motore e a vela, aperte e cabinare o semicabinare, Nautex '91 vedrà anche la partecipazione di produttori di attrezzature e apparecchiature elettroniche e di strumenti di bordo per la navigazione e la sicurezza in mare, di motori marini Diesel e a benzina, di accessori e di abbigliamento nautico. Di particolare rilievo la rassegna specializzata di barche e attrezzature per la pesca sportiva, nel cui ambito si svolgerà una gara internazionale.

Purtroppo da noi non è obbligatorio Un «faro» alle spalle quando c'è la nebbia

Ormai quasi tutte le automobili nuove sono dotate della luce posteriore antinebbia: un «faro» con lampada di particolare potenza (21 watt, non meno di 150 e non più di 300 candele) che rende il veicolo più visibile anche a grande distanza. La utilizzazione di questo «faro» fu resa possibile - non obbligatoria, purtroppo - da un decreto ministeriale del 1972, il quale stabilisce, tra l'altro, che il dispositivo «va impiegato esclusivamente in situazione di visibilità inferiore a 50 metri per nebbia». Naturalmente il faro risulta molto utile anche quando la visibilità sia sensibilmente ridotta per fumo, neve o pioggia e certo nessuno ne contesterà l'uso in queste circostanze, purché effettivamente la visibilità sia inferiore ai 50 metri.

In teoria si potrebbero avere contestazioni per il fatto di disporre di due luci antinebbia, visto che il decreto in questione parla di «una luce di posizione posteriore supplementare» e, addirittura, in un apposito comma, precisa che «è ammessa la presenza di un solo dispositivo». Anche qui è augurabile che poliziotti e carabinieri... chiudano un occhio: la coppia di luci posteriori rosse, molto diffusa negli altri Paesi, offre tra l'altro il vantaggio di rendere individuabile anche la sagoma del veicolo, consentendo una valutazione del suo ingombro a chi lo segue.

Anche se tutte le auto di nuova produzione

sono oggi provviste di «retronebbia», può accadere di doverne applicare uno. Giova, quindi, ricordare che il decreto ministeriale precisa che la luce deve essere montata in uno spazio «delimitato tra due piani verticali interni rispetto alle luci di posizione posteriori e alle luci di arresto e distanti di 150 mm rispetto ai bordi interni delle superfici luminose di questi, e dai due piani orizzontali situati a 400 e 1200 mm al di sopra del suolo».

Altre indicazioni sono relative al collegamento elettrico: deve essere possibile inserire il «faro» posteriore antinebbia soltanto quando sono in funzione i proiettori anabbaglianti oppure i proiettori fendinebbia (il che, poi, dovrebbe essere lo stesso, visto che il Codice della strada stabilisce che i proiettori antinebbia si devono accendere assieme agli anabbaglianti). Il «faro» deve essere disinseribile indipendentemente dalle altre luci e una spia luminosa a luce fissa arancione deve essere visibile dal guidatore quando il dispositivo è inserito.

Il faro posteriore deve essere usato in condizioni di reale necessità, altrimenti può abbagliare i guidatori che seguono. La sua utilità è indubbia: mentre la luce posteriore di serie comincia ad essere visibile ad una distanza di circa 35 metri di giorno e di 55 metri di notte, l'antinebbia è visibile già ad una settantina di metri, tanto di giorno che di notte. □ M.Q.

Rinnovata la gamma dei Fiorino e dei Van Anche una versione catalizzata tra i commerciali leggeri Fiat

Nell'ottica di un adeguamento della produzione alle richieste del mercato dei veicoli commerciali leggeri con portata dell'ordine dei 500 chilogrammi (un mercato che in Europa vale circa 450 mila unità l'anno), la Fiat ha rinnovato la gamma del Fiorino e della Uno CS Van, che nel settembre scorso si era affiancata alle Panda Van e Penny. Modifiche di rilievo nella meccanica, nell'estetica e negli allestimenti del Fiorino si sono accompagnate ad un modesto rialzo (poche centinaia di migliaia di lire) dei prezzi di listino.

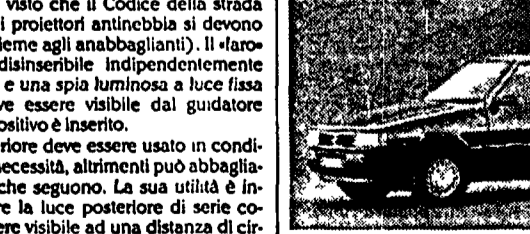
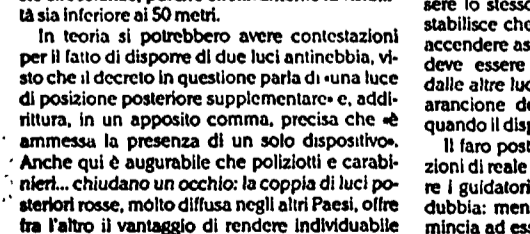
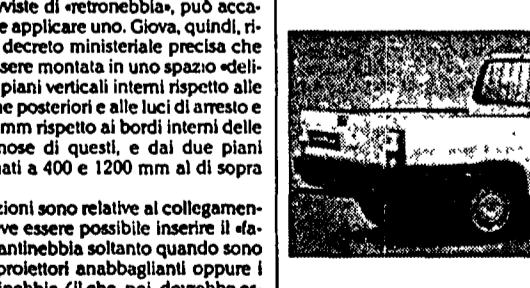
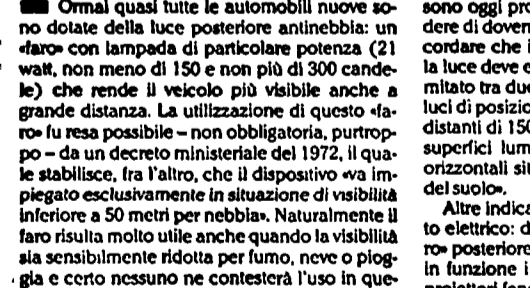
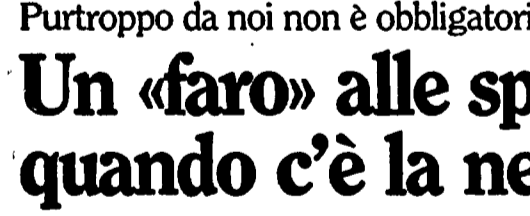
Dal punto di vista generale, la novità più interessante sembra essere la imminente comparsa nella gamma dei Fiorino, che erano già disponibili con motorizzazioni a benzina di 1100 e 1300 cc e con motorizzazioni a gasolio di 1300 e 1700 cc, di una versione (la Fiat non ne ha ancora comunicato il prezzo) con motore 1800 cc e 76 cv e 1500 giri/minuto con iniezione elettronica single-point dot-

to di catalizzatore trivalente e sonda Lambda. Con questa motorizzazione, che offre una coppia di 11,8 kgm a 3000 giri, il Fiorino Furgone è in grado di raggiungere una velocità massima di 145 km orari.

Per quel che si riferisce alla meccanica, invece, la novità più interessante per i Fiorino è costituita dall'adozione di una sospensione anteriore integralmente riprogettata, con una nuova geometria dell'avantreno, nuove boccole elastiche e diversa taratura degli ammortizzatori. Per le specifiche soluzioni che le contraddistinguono - assicurano i tecnici della Fiat - questo tipo di so-

spensioni determinano un sostanziale salto di qualità sotto l'aspetto della guidabilità (leggerezza e ritorno del volante), della maneggevolezza e della precisione di guida, indipendentemente dalle condizioni di carico.

I nuovi Fiorino, disponibili in sette versioni trasporto merci (a prezzi chiavi in mano che vanno da un minimo di 12.514.040 lire del Pick-up benzina 1.1 al 16.119.740 lire del Furgone Diesel 1.7) e in tre versioni uso promiscuo (i prezzi vanno dai 14.025.340 lire del Combinato benzina 1.1 al 16.881.340 lire del Combinato Diesel 1.7) hanno una linea



Tre dei veicoli commerciali leggeri che la Fiat ha rinnovato; dall'alto in basso: il Fiorino Furgone, il Fiorino Pick-up e l'Uno CS Van