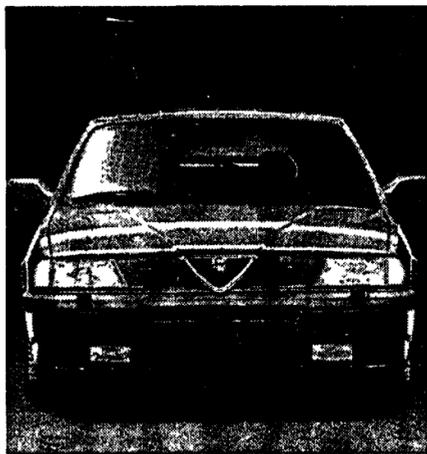


Derivata dalla Protèo
Una modernissima trazione integrale per una delle Alfa 33

Un successo di vendite
Per consolidarlo ad Arese hanno realizzato una 4x4 che fa oltre i 200 orari

Con la 33 Permanent si viaggia quasi come incollati alla strada

Nonostante sia nata sette anni e mezzo fa, l'Alfa 33 continua ad incontrare un grande successo di pubblico e registra incrementi di vendite. Ora ad Arese hanno messo a punto una serie Sprint, che vede al top la 33 S 16V Quadrifoglio Permanent 4. La sua trazione integrale è la stessa studiata per la splendida «auto laboratorio» Protèo presentata a Ginevra.



La nuova Alfa Romeo 33 S 16V Quadrifoglio Permanent 4 vista frontalmente. Nella foto a sinistra, la vettura al top della serie sportiva delle Alfa 33 ripresa su strada con fondo sdrucciolevole per l'innevamento.

Trasporto merci: nasce la classe Bedford Mover ideale in città



Studiata per una specifica fascia di utenti artigiani e piccoli imprenditori, ha visto la luce una nuova classe di veicoli per il trasporto merci della linea Bedford (General Motors): i Mover, agili in città ma adatti anche a percorsi diversi e nello stesso tempo «di immagine» grazie a un look ricercato nel colore e nelle finiture. Tutti dotati di serie di pratici ganci per fissare il carico al pavimento, il Rascal e il Midi Mover (nella foto) hanno inoltre equipaggiamenti specifici. Il primo, per quanto lungo solo 3,3 metri, ha un volume di carico utile di 2,65 mc e una portata di 500 kg; il motore a benzina di 970 cc e 45 cv (bassi costi di gestione); il cambio a 5 marce a cura consumi contenuti in 6,6 litri/100 km e una velocità massima di 115 km/h. Il Midi è un diesel di 2,2 litri (61 cv, velocità 125 km/h) con un volume di carico di 5,2 metri cubi e portata utile di 1000 kg. È dotato di cambio manuale a 5 marce, freni anteriori a disco, sospensioni anteriori indipendenti e posteriori a balestra semiellittica.

Nuove Audi 100 in vendita in Italia dal 23 marzo

Le nuove Audi 100 faranno il loro ingresso nelle concessionarie italiane a partire dal prossimo sabato 23 marzo. Per il momento, fa sapere la Casa costruttrice, saranno disponibili solamente le versioni berlina e 6 cilindri di 2,8 litri (174 cv), a trazione anteriore e permanente quattro. Per le altre versioni 4 cilindri (2,0 litri e 115 cv), 5 cilindri turbodiesel a iniezione diretta, e 20 valvole quattro di 2,2 litri si dovrà attendere ancora qualche mese. Le Audi 100 V5 2.8 e 2.8 quattro - dotate di serie, come tutta la gamma, di climatizzatore automatico, procon-tren e marmitta catalitica a tre vie e sonda Lambda - saranno in vendita rispettivamente a lire 54.779.100 e 61.002.900, chiavi in mano.

Freeclimber: unità speciali antincendio della Bertone

Un primo contingente di «Freeclimber» è stato consegnato recentemente dalla Carrozzeria Bertone al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco. Si tratta di mezzi speciali capaci di arrampicare - da qui il nome - anche in luoghi impervi e privi di pista. Si caratterizzano per la robustezza del telaio, la maneggevolezza e l'elevata potenza del motore BMW (2000 e 2700 cc, 6 cilindri turbodiesel e 6 cilindri benzina) a tutti i regimi di giri; sono dotati all'interno di un pesante modulo ESK 400 (supera i 500 kg) che con l'ausilio di un motore autonomo eroga sul posto di intervento oltre 400 litri di liquido antincendio.

Formula Uno in edicola Ferrari «apre» la collana video

Una storia che si rispetti della Formula Uno non può che iniziare dai bolidi di Maranello. La tradizione è stata rispettata anche dalla Ferrari Editor che ha messo in vendita nelle edicole una nuova collana dal titolo accattivante «Formula 1 - I bolidi, le vittorie, gli eroi: 10 fascicoli quindicinali corredati di altrettante videocassette realizzate in collaborazione con la F.O.C.A. (l'associazione dei costruttori). In ogni «puntata» un tema specifico svizzerato in un fascicolo di 32 pagine a cura di Oscar Orfice e riccamente illustrato, in un poster a colori, e in una videocassetta che fa rivivere i momenti più emozionanti del Gran Premi di F.1., rivedere i protagonisti, le vittorie, gli incidenti. Dall'8 marzo è in edicola, al prezzo speciale di lire 14.900 (24.900 dal numero successivo), «Ferrari alla riscossa» dedicato al 1990, anno in cui la «rossa» di Maranello è tornata ad essere competitiva. In coda al fascicolo tutte le classifiche del 16 C.P. Il secondo appuntamento è fissato per questo venerdì con «Gli eroi del Gran Premi»: il poster di Gilles Villeneuve la dice lunga su cosa ci potremo aspettare.

FERNANDO STRAMBACI
quattro ruote motrici. Abbiamo potuto renderci conto della sua funzionalità durante le prove che l'Alfa ha organizzato per la stampa internazionale sulle strade nei dintorni di Vienna, strade che, per di più, sono state ricche di buche e di pozzanghere, e che sembravano fatte apposta per dimostrare le brillanti doti di tenuta della vettura su un fondo con scarsa aderenza. Il sistema di trazione integrale della Permanent, come hanno illustrato i tecnici dell'Alfa Romeo, si distingue per due particolarità: - un giunto viscoso, interposto fra i due tronchi dell'albero di trasmissione, attua il trasferimento di parte della coppia motrice alle ruote posteriori quando, per effetto di scarsa aderenza di una o più ruote al terreno, si determina in misura significativa uno scostamento reciproco tra i due assi. In condizioni normali di aderenza questo giunto viscoso compensa come un differenziale di tipo convenzionale eventuali piccole differenze fra le velocità angolari degli assi stessi; - un giunto elettromagnetico, situato a monte dell'albero di trasmissione e gestito da una centralina elettronica, provvede automaticamente al disinserimento istantaneo della trazione sull'asse posteriore in caso di brusca frenata, per evitare il bloccaggio delle quattro ruote, e in modo altrettanto automatico e istantaneo ripristina la trazione integrale al cessare della frenata, al fine di rendere compatibile il sistema di trasmissione con la presenza, di serie, sulle Permanent, dell'ABS, ossia del sistema anti-



I sedili Recaro sono montati di serie sulla 33 Permanent 4.

bloccaggio delle ruote. Il disinserimento della trazione posteriore in caso di brusca frenata avviene anche per evitare improvvisi fenomeni di sovrasterzo e non ha comunque luogo se il freno, anche bruscamente, a velocità inferiori ai 50 chilometri orari. A velocità superiori è la centralina elettronica (adeguatamente «mappata») a stabilire quando la trazione debba passare tutta sulle ruote anteriori e a reinserire automaticamente la trazione sulle quattro ruote un centesimo di secondo dopo il rilascio del pedale del freno. Inutile, ovviamente, pensare

la tenuta di strada. Secondo i dati di omologazione, la Permanent può raggiungere una velocità massima di 202 km/h (se la prova fosse avvenuta in Germania avremmo potuto accertarcene), accelerare da 0 a 100 km/h in 8,8 secondi e percorrere il chilometro da fermo in 29,9 secondi. Di poco inferiori (198/8,9/31,8) le prestazioni della Permanent con catalizzatore. Questa versione della 33, come s'è accennato, rappresenta il massimo nella serie sportiva della gamma. Le altre Sprint a listino sono la 33 S 16V Quadrifoglio (23.972.550 lire), la 33 S 16V Quadrifoglio cat. (24.936.450 lire), la 33 S 1.7 IE (22.449.350 lire) e la 33 S 1.7 IE cat. (23.425.150 lire). Esternamente è del tutto simile alla 16V Quadrifoglio, dalla quale si differenzia soltanto per le scritte sul portellone posteriore e per il disegno delle ruote in lega. Diverso, invece, l'abitacolo, caratterizzato, oltre che dalla palpebra antiriflesso degli strumenti, dalla presenza di sedili anteriori Recaro (ad alto avvolgimento con appoggiatesta integrato nello schienale) e da un volante in pelle della Nardi. I rivestimenti interni della Permanent sono in tessuto nero, con quadri grigi e rossi in diagonale. Di nuovo disegno il ripiano copri-bagagliaio, suddiviso in due parti, rivestito in agugliato. Nella dotazione di-

Chiuso ieri con grande successo di pubblico il Salone di Ginevra Motorizzazioni e «fun car» tra le novità di Casa Volkswagen

Nella Passat batte un sei cilindri

Si è concluso ieri con grande successo di pubblico il 61° Salone ginevrino dell'automobile. L'attenzione generale era puntata soprattutto sulle 80 novità mondiali o europee presentate dai costruttori e dai carrozzieri. Tra le Case in migliore «salute», la Volkswagen. Suoi il nuovo motore 6 cilindri «VR6» per la Passat e due vetture per il tempo libero, «Vario 1» e «Vario 2».



Filante e cuneiforme la «Vario 2», vincitrice assoluta del progetto «Fun Car» istituito nel 1990 dalla Volkswagen.

ROSSELLA DALLO'
Quarta industria automobilistica mondiale con oltre 3 milioni di autoveicoli consegnati nel 1990 e leader in Europa con una quota di mercato pari al 15,5%, la Volkswagen continua la sua marcia di sviluppo su vari fronti: da un lato la ricerca di nuove opportunità, rappresentate da joint venture e partnership internazionali, e dall'altro le innovazioni tecniche e produttive. Al Salone di Ginevra - conclusosi proprio ieri con grande successo di pubblico - fra le 80 «primizie» mondiali ed europee spiccavano due novità nella motorizzazione delle Volkswagen Passat e due vetture per il tempo libero dal design originale. La «chicca» del costruttore tedesco è senza dubbio il nuovo motore 6 cilindri «VR6» per la Passat. Si tratta di un compatto di 2792 cc e 174 cv di potenza che, oltre a colmare una lacuna (il programma motori si era sempre limitato al gruppo a quattro cilindri), dovrebbe portare il modello Passat VR6 nelle «posizioni» di punta della classe tre litri a sei cilindri. Con questo propulsore, dicono i tecnici Volkswagen, la grande berlina da turismo raggiunge prestazioni di marcia adeguate alla categoria: la velocità massima della tre volumi è di 224 km/h, mentre la Variant VR6 può raggiungere, se necessario, 1218 km/h. Nelle prove standard di accelerazione 0-100 km/h si ottengono rispettivamente 8,5 e 8,6 secondi. Una particolare attenzione è stata tributata anche ai consumi di carburante che, secondo la Casa, presentano un quadro di valori soddisfacente grazie all'azione del Bosch Motronic 4.2 che dosa la quantità ottimale di benzina per ogni cilindro con un'iniezione sequenziale del carburante. La tre volumi VR6 a

Fendi e fuoristrada La GM «cavalca» la moda e le mode

Mentre a Ginevra si celebrava il debutto della «Frontiera» con la quale la General Motors Europa si inserisce nel segmento dei veicoli fuoristrada per il tempo libero, a casa nostra si consumava il «restyling» dell'immagine Kadett attraverso un accordo con la nota casa di moda romana delle sorelle Fendi. Ma andiamo con ordine. Per chi non avesse letto le nostre anticipazioni, il nuovo fuoristrada «Frontiera» (che in spagnolo significa confine, a marcare la volontà della GM Europa di sfondare i confini tradizionali di mercato e di prodotto) sarà disponibile in due versioni: la Sport, un passo corto a due porte, alto rigido, con motore 2 litri a benzina che eroga 115 cv e caratterizzato da elevata coppia a bassi regimi; Station Wagon, un passo lungo a 4 porte con motori sia a benzina da 2,4 litri e 125 cv, sia turbodiesel intercooler da 2,3 litri e 100 cv, già collaudati sulla

gamma delle berlina Omega/Cadett. Rassicurante per chi abbia a cuore lo stato di salute dell'ambiente è che il propulsore a benzina sono dotati di convertitore catalitico a tre vie con dotazione standard per tutti i Paesi europei. La «Frontiera», che viene assemblata in Gran Bretagna, sarà disponibile sul mercato italiano soltanto in autunno inoltrato. Ancora ignoti, invece, i tempi - si dice, comunque, entro la fine dell'anno - per la «nuova» e moderna vettura per famiglia, della quale Robert J. Eaton, presidente della GM Europa, ha confermato a Ginevra soltanto il nome: Opel Astra. Notizie certe e tempi stretti caratterizzano il neonato binomio Kadett-Fendi. Da qui a settembre, secondo quanto comunicato dalla Casa automobilistica, saranno 10.000 le vetture che «indosseranno il prêt-à-porter del marchio Fendi». Innanzitutto, i dirigenti GM ci ten-

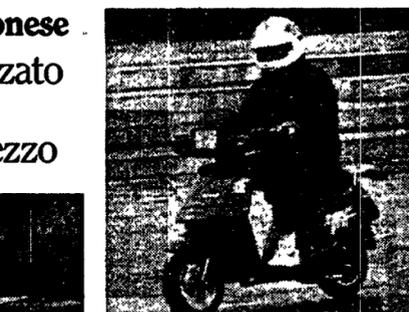
Moto. In arrivo il CP 50 giapponese
Prodotto in Spagna, motorizzato in Italia evita il «blocco» Cee
Vincente rapporto qualità-prezzo



Due immagini del CP50 Suzuki. Qualche piccola pecca nel design del gruppo cupolino e nelle due uniche colorazioni.

Primo scooter Suzuki con il cuore Garelli

Nome e tecnologia giapponesi, motore italiano e passaporto spagnolo per il nuovo CP 50, il primo scooter prodotto dalla Suzuki e distribuito sul mercato europeo. Affidabile e tradizionale, offre prestazioni e guidabilità ai vertici della categoria. Alcuni particolari appaiono migliorabili ma la quota di commercializzazione e il rapporto qualità-prezzo non temono la concorrenza. CARLO BRACCINI



Allo stesso tempo, poco di nuovo sotto il profilo strettamente tecnico, con una ciclistica piuttosto tradizionale e carrozzeria in materiale plastico antirullo. Anche la meccanica, un monocilindrico a due tempi di 50 cc provvisto di trasmissione automatica e lubrificazione separata, segue uno schema collaudatissimo nella sua categoria. Dove il CP 50 si discosta in maniera decisa dalla concorrenza (tanta e agguerrita) è nella veste estetica, caratterizzata da forme tese e squadrate, nel complesso sicuramente riusciti. Meno convincente la linea del gruppo cupolino-portastrumenti per una certa impressione di pesantezza, soprattutto nella visuale della sella. La dotazione di accessori è piuttosto completa e arriva a comprendere, oltre a tachimetro, contachilometri, indicatore del carburante, indicatori di direzione, doppio specchietto e starter automatico, un utilissimo portapacchi posteriore in alluminio; immancabile l'avvolgimento elettrico che può avvenire solo se contemporaneamente si tira la leva del freno anteriore, quindi con entrambe le mani sul manubrio. Finitura e cura nei particolari rientrano nella media, anche se dal prestigio e dalla tradizione del marchio Suzuki ci si poteva attendere qualcosa di più. Una volta in sella il CP 50 impressiona favorevolmente per la sua generosa abitabilità, autentica croce di molte realizzazioni giapponesi fatte su misura per l'utenza orientale: il funzionamento del propulsore è morbido e silenzioso, consuma quasi niente e la velocità massima consentita dal Codice (40 km orari) si raggiunge con estrema facilità e con uno scatto da fermo a livello dei migliori concorrenti. Senza sorprese il comportamento in strada, a patto di tener presente le solite controindicazioni delle ruote basse sul fondo sconnesso o in condizioni di scarsa aderenza. Per ultimo il prezzo: con 2.409.750 lire iva compresa franco concessionario il Suzuki CP 50 offre probabilmente il migliore rapporto qualità-prezzo disponibile oggi sul mercato. Peccato che le uniche due colorazioni offerte, bianco o nero monocromatici, non lascino molto spazio alla fantasia dei tanti potenziali acquirenti.