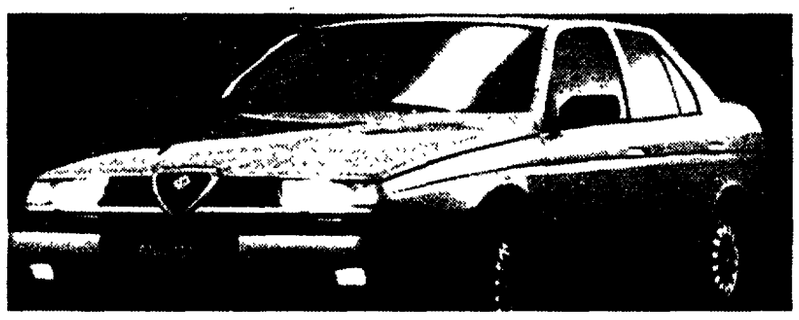
# L'Alfa Romeo riparte da 155

## E' la sigla della berlina erede della «75» in commercio dal gennaio '92 con 4 diversi motori Trazione anteriore, inaugura la nuova stagione di Arese



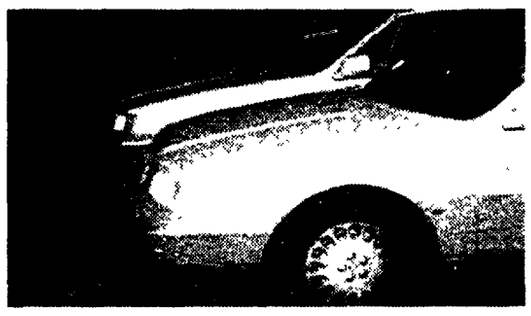
MILANO E' la notizia della settimana, non c'è dubbio. La nuova Alfa Romeo «155», erede della «75», ha tenuto banco in questi giorni grazie alla sapiente regia della Casa di Arese che ha saputo rinunciare ai clamori del Salone di Francoforte - dove avrebbe potuto annegare nel mare di novità - per attendere momenti più calmi. E così le anticipazioni sulla nuova vettura, con la quale il marchio del «Biscione» si rilancia sul mercato internazionale, hanno concentrato l'attenzione di tutti gli addetti ai lavori. La notizia, certo, era attesa ma non prima della fine dell'anno: la «155», infatti, sarà presentata ufficialmente ai primi di gennaio del 1992 e messa in commercio nello stesso mese. Le cifre di produzione che incominciano a trapelare - 50.000 vetture nel primo anno - non sono stratosferiche, ma significative di una volontà di rilancio del marchio con un prodotto di alta qualità.

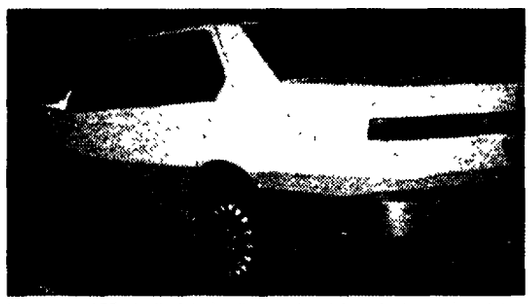
Lo scarno comunicato con cui Alfa Romeo delinea le caratteristiche della «155» è infatti sufficiente per comprendere gli obiettivi alla base del progetto: creare una berlina di classe media che si collochi a un livello superiore rispetto alla «75», migliorare il comfort di guida e di viaggio pur non abbandonando il tradizionale carattere sportivo Alfa. Tra l'altro, infatti, vanta un abitacolo più spazioso e una «spiccata funzionalità».

Sul piano delle prestazioni la «155», naturalmente, si avvale di tutta la storia e la tecnologia Alfa Romeo e attinge al patrimonio del Gruppo Fiat: potenze molto elevate che vanno da 130 a oltre 190 Cv, «massima guidabilità in ogni situazione e quindi anche nell'uso urbano» - dicono da Arese - il che fa presupporre alti livelli di coppia a bassi regimi; avanzati sistemi di gestione elettronica dei motori, tutti catalizzati. I propulsori che equipaggiano la «155» inizialmente sono quattro rivisitati e perfezionati: il Twin Spark 1.8 e 2.0 (quest'ultimo è un'evoluzione di quello già impiegato su 75 e 164), il sei cilindri V6 2.4 e il turbocompresso di 2.0 litri 16 valvole, da cui verrà derivato uno specifico modello da competizione. A questi si aggiungerà subito dopo anche un inedito turbodiesel.

Ma la vera novità «strategica» dell'Alfa Romeo è la trazione. A parte la versione turbo 2.0 plurivalvole che adotta un avanzato sistema integrale permanente, tutta la gamma «155» marcia a trazione anteriore. A partire da questa berlina, infatti, i nuovi prodotti del Biscione saranno in versione «tutto avanti».

Ed ecco che già si delinea parte del futuro Alfa Romeo. Stando alle indiscrezioni, i programmi spaziano dalle berline (già si pensa alle eredi della 164, di cui si sta approntando una versione integrale permanente come riferiamo qui accanto, e della 33) alle coupé e alle spider. In questo modo, non solo la Casa di Arese ritrova la sua vitalità, ma potrebbe anche reinserirsi in quelle nicchie di mercato (coupé e spider) da cui è assente da troppo tempo e che nel passato hanno reso famoso il marchio in tutto il mondo. □ *R.D.*





La nuova «155» (nella foto in alto a sinistra) è anche in versione integrale permanente. La stessa trazione è prevista per la «164» di cui circolano i primi prototipi (nelle foto qui sopra) solo parzialmente modificati nell'estetica: paraurti e fascioni laterali

# E fra un anno la 164 integrale con un inedito 3 litri 24V Anche la Diablo prova il 4x4

CARLO BRACCINI

MILANO. Si respira aria di 4x4 tra i costruttori italiani. Nonostante le «cautele» del Gruppo Fiat, non è un mistero per nessuno che l'Alfa Romeo sta lavorando alacremente alla realizzazione dell'ammiraglia integrale. Al punto che siamo in grado di mostrare in anteprima le foto di quello che dovrebbe essere il prototipo, già in fase molto avanzata di realizzazione, della futura 164 4WD, sorpreso durante un giro di collaudo nei pressi del capoluogo lombardo. Se dal punto di vista estetico le differenze sembrano limitate al differente disegno dei paraurti e delle fasce laterali in materiale antiurto (senza escludere un nuovo taglio dei proiettori anteriori, parzialmente celati dal nastro), le novità sostanziali si ritrovano nella meccanica. La trazione integrale permanente, già prevista in fase di progetto, potrebbe adottare un sistema a ripartizione fortemente asimmetrica della potenza tra avantreno e retrotreno, con una netta prevalenza dell'assale anteriore (circa il 70%). Il bloccaggio dei differenziali è automatico in caso di perdita di aderenza per consentire un facile disimpegno anche in situazioni critiche. L'intero sistema è ovviamente compatibile con l'ABS di serie.

Sandro Munari accanto alla Diablo VT, la veloce Lamborghini che entro la fine del 1992 sarà anche in versione 4WD

Le motorizzazioni interessate, tutte a sei cilindri, saranno un inedito tre litri ventiquattro valvole accreditato di 220 cavalli e il ben noto due litri turbo da 200 cavalli. Per il debutto ufficiale della 164 a quattro ruote motrici bisognerà probabilmente avere pazienza almeno fino all'autunno del prossimo anno e la definitiva commercializzazione dovrebbe avvenire in versione 1993.

Per quella data però gli appassionati del 4x4 «Made in Italy» avranno già visto cadere gli ultimi veli sulla integrale più veloce e potente del mondo, la Lamborghini Diablo VT (Visco Traction): 12 cilindri a V, 5,7 litri di cilindrata, quasi 500 cavalli e una velocità massima superiore ai 320 km/h. Non si tratta di una quattro ruote motrici permanente, ma a distribuire la coppia anche all'assale anteriore (fino a un massimo del 25% però), provvede un apposito giunto viscoso e solo quando si verifica una repentina perdita di aderenza delle ruote motrici posteriori. «Una scelta in favore soprattutto della sicurezza e del piacere di guidare – garantisce Sandro Munari, indimenticato campione del rallismo italiano, da tempo in forza alla Lamborghini –. Così la vettura è più facile da condurre e il sovrasterzo in uscita di curva tipico delle trazioni posteriori potenti come la Diablo si verifica solo se è il pilota a volerlo». Minore impegno nella guida, dunque, e anche minore affaticamento perché per la prima volta sulla Diablo ci sarà il servosterzo. L'applicazione della trazione integrale su una vettura di queste prestazioni ha reso necessari lunghi e approfonditi studi sulle caratteristiche di affidabilità e resistenza degli organi di trasmissione.

## Michelin: arriva l'XDA nuovo radiale ribassato serie 80 pilota

L'XDA è il nuovo pneumatico radiale della Michelin (nella foto), dal profilo ribassato per asse motore, che si aggiunge alla gamma Serie 80 Pilota. E' studiato per veicoli medi e pesanti, adatto alle lunghe percorrenze autostradali. Grazie a diverse innovazioni tecniche l'XDA raggiunge un notevole potenziale di sicurezza, in particolare una migliore trazione e aderenza su strada bagnata e innevata, e di economicità in virtù dell'ottimizzazione della tensione ripartita nella struttura che consente una riduzione delle pressioni di gonfiaggio e quindi un minor grado di usura. Inoltre, la possibilità di una precisa riscolpitura assicura un sensibile risparmio di costi e un aumento del chilometraggio.

## Lotus: tre anni di garanzia senza limiti di percorrenza

La Casa anglosassone Lotus ha deciso di migliorare ulteriormente i suoi rapporti con gli acquirenti introducendo per la prima volta nel pacchetto delle garanzie una nuova formula: tutti i modelli Esprit ed Elan saranno coperti da garanzia di 3 anni e senza limitazioni di chilometraggio. L'iniziativa della Lotus Cars Ltd, precisa un comunicato di Autexpò Spa, «vale in tutte le nazioni in cui i suoi prodotti vengono commercializzati (Italia compresa, quindi) e il cliente non dovrà sostenere alcun costo supplementare per l'acquisto di particolari compresi nel programma di garanzia».

## Ford: la celebre GT40 ancora in produzione versione Replica

La Ford GT40, la celebre vettura sportiva cui sono legate grandi vittorie nella 24 ore di Le Mans degli anni Sessanta, viene ancora prodotta in «versione Replica» per un pubblico molto esclusivo. Il costo vettura si aggira infatti intorno alle 200.000 sterline (qualcosa come 435 milioni di lire) che è appena un quarto del valore attuale della GT40 originale. La versione «anni Novanta», simile alla famosa antenata, viene costruita in Gran Bretagna ed è equipaggiata con motore V8 di 5.0 litri a carburatore. Il propulsore, che eroga una potenza di 430 cv, è abbinato a un cambio 2F a cinque rapporti.

## Trasporti urbani: secondo un test a Milano i più efficienti

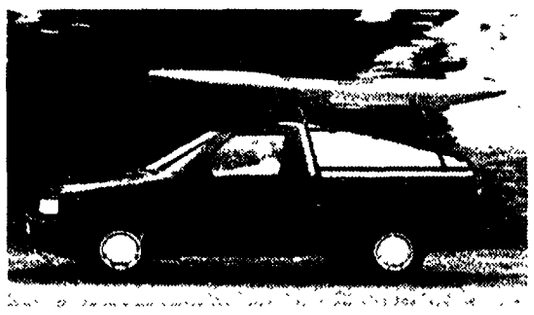
Forse i cittadini della grande metropoli lombarda non saranno tanto d'accordo, ma se diamo retta al test effettuato dal mensile «Qualità» e pubblicato sul numero ora in edicola, Milano è la città italiana che vanta i trasporti pubblici urbani più efficienti. E questo nonostante ingorghi, smog, code, sensi unici e centro storico chiuso al traffico fino alle ore 18. Il sondaggio, condotto in 14 città, stabilisce che Milano «è uno dei pochi centri ad avere un sistema di trasporti integrato». Insieme a Verona, poi, è anche la città «con la più alta percentuale di rete protetta, per lo scorrimento veloce». Si consolino, dunque, i milanesi: gli altri stanno peggio. Anche se ciò non esclude che si possa pretendere un servizio migliore.

Nella rinnovata gamma dei veicoli commerciali leggeri di Casa Fiat (34,4% del mercato italiano) fanno la loro comparsa due nuovi Fiorino. Intanto il «portabandiera» arriva a quota 500 mila

# Una Elettra si presenta nel Ducato

I commerciali leggeri della Fiat rappresentano (gli Iveco fanno statistica a parte) il 34,4 per cento del mercato italiano e l'8,3 per cento del mercato europeo. La Fiat veicoli commerciali ha rinnovato la gamma in occasione della produzione del 500 millesimo Ducato. Tra le nuove proposte: un Ducato a trazione elettrica e due nuove versioni molto automobilistiche del Fiorino.

FERNANDO STRAMBACI



TORINO. La richiesta in Europa di veicoli commerciali leggeri si è attestata, da cinque anni a questa parte, su valori che si aggirano sul milione e mezzo di unità l'anno. Un leggero calo (1.415.000 unità) si prevede a consuntivo di quest'anno, ma la ripresa sembra certa, tanto che per il 1992 si preventivano, cautelativamente, 1.458.000 commerciali venduti.

Le previsioni ottimistiche sono basate sulla necessità di mobilità nei centri storici, sull'impiego di questi mezzi per il tempo libero e sulle esigenze determinate dalla necessità di rispettare l'ambiente. Su queste tre direttrici si muove dunque la Fiat veicoli commerciali che, in occasione dell'uscita dallo stabilimento Sevel di Val di Sangro (realizzato in collaborazione con la francese PSA) del 500 millesimo Ducato, ha presentato tutta la sua gamma aggiornata.

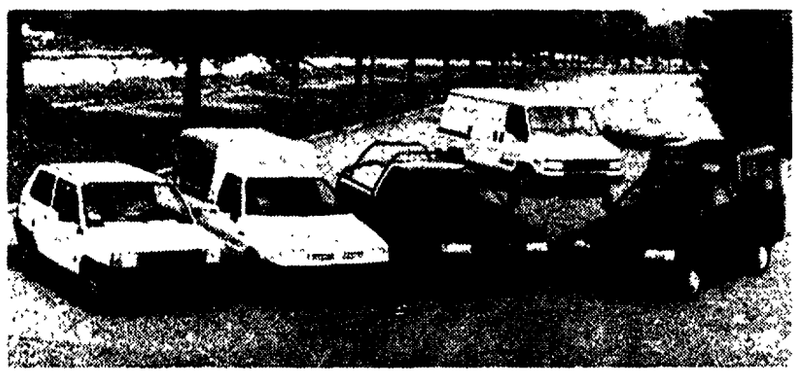
Il pezzo forte è sicuramente rappresentato dalla versione a trazione elettrica del Ducato che, come l'analoga versione della Panda, si chiama Elettra e che è stato studiato per il trasporto di merci e persone all'interno delle aree urbane.

E' evidente che – sino a quando non sarà aumentata l'autonomia (per adesso è di 70 km) e non sarà facilitata con un adattamento a 220 V la ricarica dei 28 accumulatori (6 V-160 Ah), che oggi avviene per mezzo di un apparecchio convertitore corrente alternata-corrente continua, alimentato dalla rete alternata trifase a 380 V – il Ducato Elettra interesserà soprattutto aziende ed enti pubblici, per i quali la Fiat ha approntato uno stock di 100 esemplari che dovrebbero costare sui 50 milioni di lire.

Ma è interessante notare che questo veicolo, in grado di raggiungere una velocità massima di 90 km/h con una portata utile di 800 kg, si guida come una normale automobile. Basta, infatti, premere un interruttore rosso posto a sinistra del volante, per determinare le condizioni di avvio del motore, e azionare normalmente la chiave di avviamento. Freni, frizione e cambio al volante a cinque marce dell'Elettra derivano dal Ducato Benzina, le sospensioni anteriori dal Ducato 14 e quelle posteriori dal Ducato 18. Il veicolo, autonomia e velocità a parte, si comporta proprio come quelli a benzina, con il vantaggio di ridurre a zero l'inquinamento dell'aria e di praticamente annullare l'inquinamento acustico.

Così il Ducato – dopo essere diventato il veicolo preferito in Europa dai costruttori di camper e motorhome, tanto che con un mercato globalmente in flessione la penetrazione Fiat nel segmento 2 dei commerciali è passata dal 9,8 dell'88 all'11,1 di quest'anno – diventa il primo commerciale a trazione elettrica disponibile di serie.

Nella gamma aggiornata dei commerciali leggeri Fiat compaiono anche due nuovi Fiorino, il Panorama e il Pick-Up LX. Il primo si caratterizza per la presenza di posti per i passeggeri sistemati ora nel senso di marcia ed accessibili dalle porte anteriori. L'attuale sistemazione – sottolineano alla Fiat – non toglie all'utente la possibilità di usare il Fiorino Panorama, qualora se ne verifichi la necessità, come un mezzo «tutto merci». E' sufficiente infatti ripiegare il sedile posteriore per ritrovare la stessa capacità di carico del Fiorino in versione Furgone. Il Fiorino Panorama viene proposto con tre motori a benzina (1.100, 1.300 e 1.500 cc catalizzato) e con uno Diesel di 1.700 cc. Il secondo, realizzato sulla meccanica del Pick-up già in vendita, è destinato all'utilizzo connesso al tempo libero ed ha caratteristiche ancor più spiccatamente automobilistiche.



Il Ducato Elettra (in secondo piano nella foto qui sopra che raggruppa tutti i commerciali leggeri Fiat) è certamente la novità più interessante della gamma aggiornata. Ne sono già pronti 100 esemplari, ma purtroppo il costo è ancora proibitivo: 50 milioni di lire. Più abbordabili e adatti a vari usi i due nuovi Fiorino Pick-up: il Canvas e la versione LX (nella foto a sinistra) sempre più automobilistica

Disponibile anche in allestimento Canvas, ossia con una capote di tela ripiegabile montata su centine scorrevoli, il Fiorino Pick-up LX – che è già in regola con le norme antinquinamento che entreranno in vigore in tutta Europa nel 1993 – si presenta con dotazioni tipiche di automobili alto di gamma. Offerto esclusivamente con carrozzeria in colore nero, ha cristalli atermici di serie, proiettori supplementari, listellatura di legno sul vano carico, alzacristalli elettrici collocati sugli appoggiabraccia e, in opzione, roll-bar con telone e doppio pozzetto portaoggetti.

Prodotto in Inghilterra, parla tedesco e giapponese

# Sipario su Opel Frontera fuoristrada senza frontiera

General Motors entra nel settore dei fuoristrada con la Opel Frontera. Sarà in commercio in Italia in primavera ad un prezzo che si preannuncia inferiore ai 30 milioni. Della gamma fanno parte una versione 3 porte con motore di 2.0 litri catalizzato e due station wagon 5 porte e passo lungo: una «verde» 2.4 e una turbodiesel di 2.3 litri. Pregi e difetti in evidenza sulle strade tortuose e gli sterrati della Sardegna.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO'

La Frontera è prevista in versione Sport a passo corto e station wagon

PORTO CERVO Il momento è poco propizio ai fuoristrada, tartassati dal fisco. Ma non è detto che per la prossima primavera le cose siano cambiate. Contando su questo e sul crescente interesse verso i veicoli per il tempo libero (in dieci anni c'è stato un aumento di immatricolazioni del 700%), General Motors ha presentato in Costa Smeralda la nuova Opel Frontera, che sarà commercializzata, appunto, in primavera ad un prezzo molto interessante: sotto i 30 milioni di lire.

Con la Frontera si inizia quindi l'avventura del grande costruttore europeo (il terzo dopo Rover e Mercedes) nel mercato dei fuoristrada 4x4, dominato dai giapponesi, e si completa la presenza di General Motors nelle varie nicchie di settore (tra l'altro, nei coupé sportivi la Calibra dal prossimo anno sarà anche in versione sovralimentata). La produzione annua si aggirerà intorno ai 40.000 esemplari, di cui 2500/3000 destinati al mercato italiano che quest'anno dovrebbe chiudere i conti in «rosso» con 41.000 immatricolazioni contro le quasi 45.000 del 1990. Ma il saldo negativo non preoccupa GM Italia che pronostica una ripresa nel 1992.

Giapponesi permettendo, anche se nipponico è il 20% dell'intera vettura (trasmissioni, parte delle sospensioni anteriori, freni e plancia portastrumenti; il motore invece è tedesco), l'Opel Frontera dovrebbe avere un discreto successo in Italia. Costruita in Inghilterra negli impianti della Ibc - la joint-venture tra Isuzu e GM - la Frontera si colloca, più che tra i fuoristrada classici, come veicolo per il tempo libero «ad alta mobilità», e in particolare «nel sottosegmento delle station wagon eleganti». La Frontera infatti ha una spiccata connotazione stradale, ma può benissimo affrontare gli sterrati grazie alla trazione integrale (normalmente è posteriore) inseribile da fermo, e al riduttore di marce. La gamma si compone di una Sport con carrozzeria 3 porte e passo corto, motore di 2.0 litri, monoalbero a iniezione elettronica (115 cv e 157 km/h), provvisto di marmitta catalitica; di due station wagon 5 porte e passo lungo, l'una alimentata a benzina «verde» di 2.4 litri (125 cv, 153 km/h) e l'altra turbodiesel di 2.3 litri (100 cv, 147 km/h), che sulle strade tortuose e sugli sterrati della Costa Smeralda ci è parsa senza dubbio la più equilibrata delle tre.

In generale, Frontera ha una linea gradevole, interni molto spaziosi (specie l'abitabilità posteriore, che però va a detrimento della capacità del bagagliaio) e ben rifiniti; di qualità i materiali plastici di plancia e pannelli, morbido il cambio a 5 marce e «buono» lo sterzo; altrettanto positivi sono la posizione di guida, la retina portaoggetti del portellone posteriore e i ganci di sicurezza per il bagaglio. Tra gli aspetti negativi dobbiamo segnalare in particolare la scarsa visibilità laterale sulla Sport 2.0 determinata dai larghi montanti, la difficoltà in tutte e tre della regolazione degli schienali il cui dispositivo è schiacciato tra sedile e carrozzeria.

# GE Plastics e Volvo per «un'auto più verde»

ANDREA LIBERATORI

BERGEN OP ZOOM. Nella costruzione dell'auto le materie plastiche conquistano ogni giorno nuove posizioni. Dai paraurti ai cruscotti, dai rivestimenti interni ai materiali insonorizzanti si va passando alle portiere, ai cofani, ai portelloni posteriori. I frontali modulari in materiali plastici consentono di differenziare le versioni di uno stesso modello senza dover ricorrere a nuovi stampi come imponevano i frontali tradizionali in lamiera. Nella nuova Golf, lanciata a settembre dalla Volkswagen, il modulo frontale (paraurti compreso) è costruito in un particolare materiale plastico rinforzato da fibra di vetro che resiste agli urti egregiamente e sopporta escursioni termiche notevoli. La Lancia Delta HF Integrale, presentata a Francoforte, ha fasce laterali, sottoporta e paraurti realizzati in resine che offrono, fra l'altro, un'eccellente resistenza agli urti a basse temperature, e ottima verniciabilità. La Lancia peraltro può vantare, in questo campo, un suo primato: impiegò resine nel paraurti della prima versione Racing della Beta Montecarlo agli inizi degli anni Ottanta.

Al Motor Show di Parigi il parafango flessibile in resina termoplastica, stampabile per iniezione, è stato sottoposto felicemente a prove durissime: spinte, trascinamenti, botte, torsioni. Questo particolare, che la Clio Renault 16V monta, ha superato prove di maltrattamento durate dieci giorni. Era dal 1985 che Renault pensava ad un parafango flessibile che non si deformasse per piccoli colpi, come avviene regolarmente col metallo. Occorreva il materiale adatto ed ora l'ha trovato nel Noryl GTX 914 (una lega di due polimeri, uno amorfo e l'altro semicristallino).

Buona parte di questi nuovi materiali escono da un grande stabilimento costruito a Bergen op Zoom in Olanda dalla GE Plastics, una società del gruppo statunitense General Electric (fatturato: 68 miliardi di dollari).

Le materie plastiche, si è visto, offrono notevoli vantaggi rispetto ai loro «antenati» a cominciare dal costo e dal peso. Presentano però un rischio ecologico non trascurabile: sono in genere praticamente inattaccabili dagli agenti atmosferici. La loro distruzione è certo possibile ma impone dei costi. La via del riciclaggio è di gran lunga la migliore anche se ha opposto più d'una difficoltà.

Nello stabilimento di Bergen op Zoom la GE Plastics ha offerto una dimostrazione interessante del punto a cui è giunta sulla via del riciclaggio. I pezzi che arrivano dalla demolizione delle auto vengono triturati e ridotti in granuli. Una pressa da 1800 tonnellate fa il resto fornendo nuovi pezzi di qualità.

Sul riciclaggio si è ingaggiata una battaglia che coinvolge quasi tutti i maggiori gruppi automobilistici del mondo. Per facilitare il riuso della plastica, ai costi minori, occorre pensare al recupero fin dalla progettazione dei modelli. E occorre partire da materiali di alta qualità. La Nissan comincerà presto ad installare sui nuovi modelli paraurti riciclabili; la filiale tedesca della Ford ritira i modelli obsoleti di «Escort» e «Orion» per provvedere ad un riciclo totale dei materiali costruttivi; la Opel adotta, già in fase di progetto, tecniche specifiche per consentire il recupero del maggior numero possibile di parti dell'auto da rottamare.

Intanto assistiamo alla nascita di un nuovo ramo di industria, quella specializzata nel separare i diversi materiali delle auto per avviarli ai circuiti di recupero. Sul mercato tedesco ogni anno vanno alla demolizione qualcosa come due milioni di vetture. Dal gennaio '90 la Volkswagen, in collaborazione con un'industria e due enti pubblici, ha avviato un progetto pilota il cui obiettivo è la valorizzazione e il riutilizzo dei materiali delle vecchie auto. «Riciclare - assicurano alla VW - significa anche risparmiare notevoli quantità di energia». Intanto il serbatoio della «Golf», la parte interna dei parafanghi ed alcune altre parti anche della «Polo», dei «Transporter» e «Caravelle» sono di materiali sintetici riciclati.

Al Salone di Francoforte la Bmw ha annunciato che garantisce il ritiro di tutte le sue vetture «morte», senza limiti di età. E il gruppo francese Psa (Peugeot-Citroën) da metà giugno ha in funzione, vicino a Lione, il primo impianto pilota francese per il trattamento globale di vecchie auto. La Volvo dal canto suo partecipa ad un progetto di «auto più verde» insieme al ministero olandese per l'ambiente, all'associazione olandese della industria dell'auto, alla GE Plastics e alla Società olandese dei demolitori di veicoli. È il progetto «Goes» dal nome della città che ospita lo stabilimento pilota in cui opererà la linea di riciclaggio