

A settembre cesserà, dopo 31 anni, la produzione della «rivoluzionaria» utilitaria Renault «Errequattro», un mito se ne va

La mitica Renault 4 da settembre non sarà più prodotta. Ma fino ad allora gli estimatori potranno acquistarla, sicuri che diverrà un «pezzo» da collezione. Fabbriicata dal 1961 ne sono stati venduti 8 milioni di esemplari, 500.000 in Italia. Rivoluzionaria per l'epoca, fu la prima ad avere il portellone posteriore, le sospensioni a ruote indipendenti con barre di torsione, il circuito di raffreddamento sigillato.



La storia della «R4» compendiate nelle due foto. A sinistra, la versione «lusso» del 1961, anno di inizio della produzione; a destra, l'allestimento base del modello oggi a listino



La Renault annuncia «l'ultima occasione per prenotare un mito». Ovvero per acquistare le ultime «Errequattro». Dal prossimo settembre, infatti, la gloriosa utilitaria della Regie cessa di essere prodotta. Trentuno anni di onesto servizio, otto milioni di esemplari venduti, di cui 500.000 solo in Italia, sono le crude cifre della sua lunga esistenza. Ma i suoi meriti vanno ben oltre i numeri. La Renault 4 ebbe un ruolo di primissimo piano nella diffusione della mobilità individuale e, grazie alle sue innovazioni, resterà per sempre nella storia dell'automobile.

Al suo apparire, nel 1961, parve subito «rivoluzionaria». Spartana nell'aspetto, priva di coppe copripneumatici, con tubolari d'acciaio per paraurti e come telaio a vista dei sedili (ma c'era anche una versione meglio rifinita e ricca di cromature), già nella carrozzeria, per la prima volta, con portellone posteriore rivelava soluzioni tecniche d'avanguardia. La «R4», infatti, è la prima vettura con circuito di raffreddamento sigillato (resistente tanto ai climi polari fino a 40° sottozero, quanto alle temperature africane di 50° centigradi) e soprattutto con sospensioni a ruote indipendenti con barre

La forza dell'essenziale Espressione di un'epoca che fu

ORESTE PIVETTA

Tutta colpa del muro di Berlino? Da quando è crollato a noi nostalgici continuano a raccontare che un'epoca è finita. Prima o poi, dopo strenue resistenze e con una sofferenza che incrina i nostri non più giovani cuori, ce ne convinceremo. Qui, nell'occasione, verrebbe da parlare d'altro più che d'automobili, del contesto, come si diceva una volta, dei luoghi, delle immagini, delle volontà, delle scelte, eccetera, eccetera. Chi l'ha creato, chi l'ha immaginato, chi l'ha guidato, chi l'ha tradito, chi ha deciso che fosse finito? Che cosa? Il Sessantotto o l'Errequattro?

Ecco dove sta la forza dei simboli. Quando qualche cosa, una faccia, un oggetto, una macchina diventa tutt'uno con un'epoca, con un pensiero, con un'idea. Non è solo questione di movimento, perché ambedue ne garantiscono assai. C'è la verità più profonda che le idee dell'uno s'incontrano con quelle dell'altro (vero o soltanto furbie) dell'altra (assimile a quelle, ricordandolo con orgoglio, di milioni d'altri). Ed entrano, al di là dei numeri, nascono negli stessi anni e negli stessi anni cominciavano a camminare. La Renault 4 lasciava per la prima volta la catena di montaggio, proprio

mentre dalle rotative della Maspes spuntava il volumetto de «I dannati della terra», di Frantz Fanon, brevario internazionalista e terzomondista di quella generazione. Ed è probabile che Herbert Marcuse, rivedendo le ultime pagine de «L'uomo a una dimensione» si sia visto passare sotto il naso i primi modelli di quella macchina che tanto bene poteva interpretare il suo modello di società un po' meno consumista e un po' più umana.

Tutti, Fanon, Marcuse, la Errequattro, il Sessantotto hanno conosciuto rapidamente un grande successo di vendita, sono stati amati, consumati voracemente, vissuti e discussi, fino alla consumazione. Mai abbandonati per spregio dell'usato. Erano funzionali e quello della Errequattro era autentico design «funzionale» che sarebbe piaciuto ai funzionalisti (categoria tornata in voga assai nelle facoltà d'architettura d'allora) tutto nodato all'osso, tutto essenziale, senza ricami, senza ostentazioni, tutto praticità e tutto risparmio. Guarda i sedili, il telaio di tubi, le molle, la copertura poco imbottita. Come certi palazzoni in cemento armato (il beton inventato dai francesi, sempre loro i francesi, come nel Maggio della nostra infanzia) di quel Perret (altro francese) che ostentavano alla vista le loro forti strutture, pilastri e travi che reggevano tutto il resto era una aggettiva. Il bello era lì, in quel reticolo che dava vita e insieme anima al manufatto.

Poi gli architetti hanno scoperto il post-moderno, avendo per tempo capito che si entrava nell'età del futili, del sovrabbondante, della ricchezza da mostrare, di Reagan e del

124 Fiat seguono il 75° Giro d'Italia

Forti impegno della Fiat, anche quest'anno a fianco degli organizzatori del 75° Giro d'Italia di ciclismo partito ieri da Genova. Fornitore ufficiale il marchio tonnese ha messo a disposizione 112 vetture tutte catalizzate che coprono l'intera gamma - a partire dalle «piccole» Panda e Cinquecento (nella foto) fino all'ammiraglia Croma - e 12 veicoli commerciali Ducato. Ma Fiat non si limita solo a fornire veicoli. Suoi sono anche gli allestimenti degli spettacolari servizi gratuiti (ore 21) ad ogni arrivo di tappa. Soprattutto è «targa» Fiat la sponsorizzazione del Gran Premio della Montagna. Accanto alla Casa madre anche le concessionarie partecipano attivamente al Giro, ad esempio fornendo tutte le auto in occasione delle «fide a cronometro».

Dal 1° giugno aumentano i prezzi delle Fiat

Una nota di Fiat Auto rende noto che dal prossimo 1° giugno i prezzi delle autovetture della marca aumenteranno mediamente del 1,5 per cento. Da questa lievitazione del listino saranno però esenti i clienti - precisa il comunicato - che avranno ordinato una vettura Fiat entro il 31 maggio. A coloro infatti, sarà garantito fino alla consegna il prezzo «ante aumento».

In vendita le nuove Tempra Suite berlina e S.W.

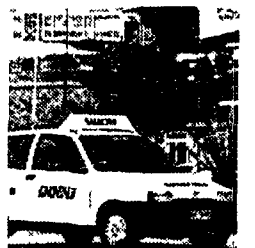
Interna in pelle, impianto di climatizzazione con bocchette per i sedili posteriori, sedile guida regolabile in altezza e nella zona lombare, chiusura centralizzata, cerchi in lega, vernice metallizzata compaiono tra le dotazioni di serie delle nuove Tempra Suite berlina e Station Wagon, catalizzate che vengono commercializzate da ora al prezzo chiavi in mano, rispettivamente di lire 28.802.165 e 29.920.765. Tra gli optional figurano anche il tetto apribile elettricamente (lire 1.009.120, iva inclusa) e l'impianto antibloccaggio Abs (lire 2.516.800, iva inclusa).

Saranno meno discriminati diabetici

Una notizia confortante per gli automobilisti affetti da diabete è arrivata in questi giorni dal congresso nazionale della Società italiana di diabetologia. «Grazie alle nuove terapie di insulina umane - ha sottolineato il presidente prof. Brunetti - il paziente diabetico è cambiato e non corre più rischi di altri - e quindi non deve più essere discriminato». Questi progressi saranno evidenziati nei rilievi o rinnovi delle patenti di guida. La Commissione dei Trasporti ha infatti autorizzato che dal prossimo giugno sia introdotto anche un diabetologo nelle varie commissioni per il rilascio dei documenti di guida.

Gilera: gratis polizza incendio e furto per chi compra una 600

La Toro Assicurazioni. Fanno parte della gamma «beneficiaria» la classica enduro RC 600, la sportiva RC 600 R e la 600 Nordwest, con tutto un enduro e una stradale sportiva.



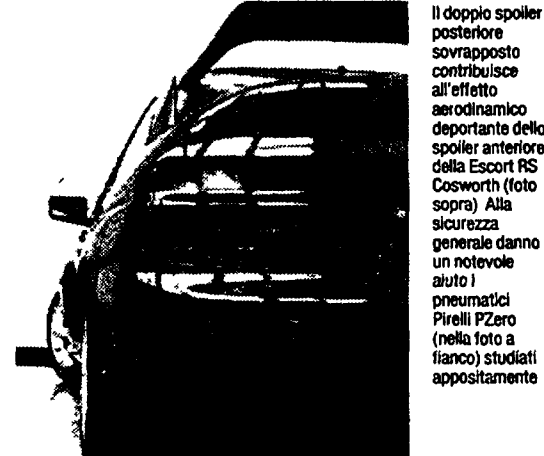
In giugno arriva in Italia la RS Cosworth studiata per i rally. Sarà seguita dopo l'estate dalla versione stradale «Luxury». Ecco l'Escort supersportiva

LUSSEMBURGO. E' difficile pensare a un concentrato di tecnologie simile a quello offerto dalla nuova Ford Escort RS Cosworth, che farà la sua apparizione in Italia il prossimo mese nella versione Motorsport da competizione, e dopo l'estate in quella stradale «Luxury», sportiva, confortevole e - come dice il nome - in allestimento lusso.

Potente, velocissima, eccellente per aderenza e stabilità, confortevole, esteticamente discutibile ma certo dotata di forte personalità: è la Escort RS Cosworth in arrivo in Italia dapprima nella versione Motorsport da competizione - con cui la Ford attaccherà il mondiale rally dal Montecarlo '93 - e dopo l'estate nella versione stradale «Luxury». Prezzi e consumi, ovviamente, «adeguati».



DAL NOSTRO INVIATO ROSELLA DALLO



Il motore Cosworth di 2.0 litri sovralimentato, già apprezzato sulla Sierra, presenta un turbocompressore Garrett (T3/T04B) di dimensioni maggiorate, con intercooler aria/acqua e ana/ana, e con dispositivo di «over-boost» a regolazione elettronica che consente alti regimi, e maggiore potenza (225 cv a 6250 giri), per brevi periodi senza recare danni al motore. La distribuzione è a quattro valvole per cilindro. La trazione integrale permanente è assicurata da un sistema a tre differenziali che ripartisce la motricità 1/3 sulle ruote anteriori e su quelle posteriori. Le sospensioni, lo sterzo servosterzo come l'impianto frenante (con un sofisticato dispositivo antibloccaggio Abs, di serie) sono stati ampiamente modificati e migliorati così da conferire un elevato grado di sicurezza in qualsiasi condizione.

Per il Suzuki un motore Morini Address, lo scooterino a dimensioni «europee»



Costruito in Spagna con tecnologia giapponese e motore italiano, è ora in consegna il Suzuki Address 50, uno dei pochi scooter di scuola orientale ma con dimensioni e abitabilità pensate per le esigenze del mercato europeo. Il prezzo è allineato alla migliore concorrenza: poco meno di 3 milioni franco concessionario. Fino al 30 giugno si può provare presso la rete di vendita ufficiale.

BERGAMO. Alla Suzuki piace andare controcorrente, almeno quando si tratta di costruire scooter di 50 cc (i cosiddetti «scooterini») protagonisti indiscussi del traffico cittadino e di un boom commerciale senza precedenti in Europa. La tendenza attuale è quella di stimolare il settore, e ricercare sempre nuovi acquirenti, attraverso la moltiplicazione e la specializzazione della gamma. L'Address invece - l'ultimo arrivato sul mercato italiano - fa esattamente la cosa opposta: si rivolge a un utenza il più possibile vasta e indifferenziata. Proprio quella che, a detta dei dirigenti Suzuki, ha bisogno di un mezzo pratico, affidabile e robusto e non ha il tempo di correre dietro la moda del momento.

La prima, breve presa di contatto con il «senza targa» Suzuki ha confermato le buone caratteristiche del progetto (abitabilità, comfort, vivacità del propulsore). Alti e bassi, invece, nel livello complessivo delle finiture il capiente vano portacasco sotto la sella dispone di una luce di cortesia, mentre l'aspetto di alcune componenti in plastica e dei comandi elettrici al manubrio espone il fianco a qualche critica sull'assemblaggio e sulla qualità dei materiali impiegati. Manca il tradizionale caschetto dietro lo scudo anteriore, ma in cambio lo spazio per le gambe del guidatore è ai massimi livelli della categoria.

Con un prezzo di 2.951.200 lire franco concessionario, l'Address si colloca inevitabilmente nella fascia alta del mercato, pur senza raggiungere i valori limite di alcuni concorrenti. Due utilissimi accessori come il bauletto posteriore (da montare sul robusto portapacchi di serie) e il parabrezza sono disponibili a un prezzo molto interessante: 180.000 lire per entrambi, ha esclusa Chi volesse, può provarlo fino al 30 giugno presso la rete di vendita ufficiale.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Con il carrettino vale la prudenza

La lettera a) dell'art. 21 del codice della strada non prevede per i veicoli spinti a braccia l'adozione di segnalazioni luminose. Purtroppo, i loro conducenti sono tenuti, come tutti gli utenti della strada, a rispettare i principi generali di prudenza fissati dall'art. 101 del codice stradale. Troppo spesso ignorati anche se trattati di norma fondamentale che apre la parte del codice disciplinante la circolazione. Ricorda tale articolo: «gli utenti della strada debbono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione».

Non sosterrò quanto qualche studioso sostiene, e cioè che basterebbe il rispetto di tale articolo per evitare la maggioranza dei sinistri stradali - anche se fondamente risulta l'introduzione della norma - essendo troppo ir portanti tutte le altre norme disciplinanti specificamente le singole situazioni. E' certo, però, che il rispetto di tale norma - che peraltro non prevede alcuna sanzione - darebbe un contributo serio e altamente positivo alla prevenzione dei sinistri.

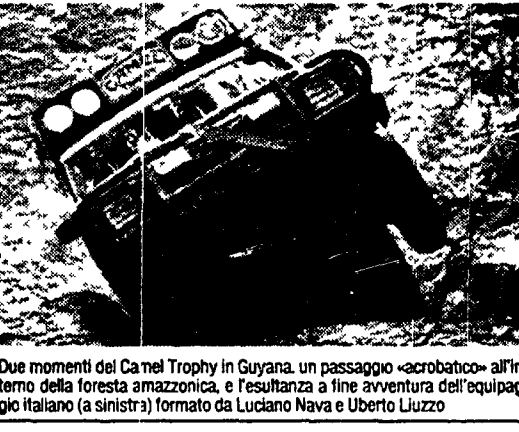
Mille miglia di foresta amazzonica in Land Rover

UOODAHÒ MILANO. Mille miglia attraverso la foresta amazzonica il 15 maggio il tredicesimo Camel Trophy si è concluso a Georgetown, in Guyana. La più organizzata delle avventure, iniziata il 28 aprile a Manaus, ha visto quest'anno prevalere la squadra svizzera davanti a quelle di Usa e Francia. Del tutto onorevole la prestazione dei portacolori dell'Italia - il trentaduenne medico milanese Luciano Nava e il ventitreenne torinese (di Volpiano, per l'estatezza), insegnanti di educazione fisica, Uberto Luzzo - giunti settimi in classifica. Delle sedici squadre partecipanti faceva parte anche un equipaggio russo.

che all'arrivo a Georgetown è stato salutato da un gruppo di connazionali, da tempo emigrati nel paese sudamericano, sventolanti bandiere della Casa. Qui in Guyana è stata un'edizione anomala del «Camel» peria quasi totale assenza di pioggia, nonostante la stagione, se si escludono un paio di giorni alla partenza e all'arrivo. Quindi, un percorso piuttosto duro ha messo alla prova gli equipaggi. Questi hanno dovuto affrontare anche parecchi guai di fiumi, per fortuna tranquilli, caricando le fuoristrada Land Rover Discovery TDi su zattere costituite da due canotti pneumatici affiancati. Non sono mancati - raccontano i due partecipanti italiani festeggiati al loro rientro in un

hotel milanese - incontri ravvicinati con animali caratteristici della foresta amazzonica, quali le rianole, rettili di ogni tipo, e giaguan. Al seguito della carovana, rappresentanti della Ibama, sezione scientifica brasiliana per la difesa delle razze dell'Amazzonia, hanno garantito che gli incontri tra «camelisti» e indigeni non si risolvessero a danno di questi ultimi. Anzi, pare che si siano complimentati per il comportamento « civile » degli equipaggi. Una pista in disuso, di collegamento tra villaggi, è stata riaperta con gran soddisfazione degli indigeni. Di grande interesse paesaggistico le Kaieteur Falls, spettacolare cascate alle cinque volte quelle del Niagara, incontrate lungo il percorso. Si fa per dire, perché avvicinarsi ha richiesto dieci

ore di marcia a piedi nella foresta. Formidabile come al solito l'organizzazione. Il convoglio del «Camel» contava ben 47 Land Rover, fra Discovery e Defender 110 Td, 5 camion Bedford 4x4, un elicottero e due carrelli cisterna per il trasporto del carburante di scorta. In totale 275 persone sono state coinvolte nell'impresa, delle quali 150 i giornalisti. Sono stati utilizzati 40.000 fogli di carta ed inviati circa 700 fax servendosi di sei telefoni satellitari, noleggiati per l'occasione. Messa alla prova anche l'anno prossimo, l'organizzazione del «Camel» dovrà cimentarsi su un tracciato altrettanto difficile, individuato nella Malesia orientale. La nuova avventura si chiamerà Camel Trophy Sabah '93.



Due momenti del Camel Trophy in Guyana. Un passaggio «acrobatico» all'interno della foresta amazzonica, e l'esultanza a fine avventura dell'equipaggio italiano (a sinistra) formato da Luciano Nava e Uberto Luzzo