

Novità Alfa Romeo

Con due inedite motorizzazioni, sei modelli rifatta la «famiglia» top del Biscione

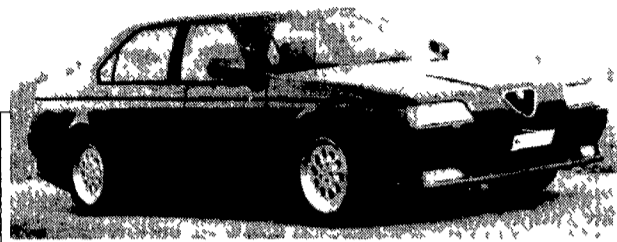
Una «164» davvero Super Sprint e classe da ammiraglia

Dalla vecchia 164 è nata la nuova doppia gamma 164 e 164 Super berline sportive con un tocco di classe in più. Sei modelli con potenze e prestazioni eccezionali. Velocità da capogiro. Grande elasticità dei motori. Inediti i sei cilindri plurivalvole di 3.0 litri e il 2.5 Turbodiesel TurboTronic. Ritorchi improntati alla massima funzionalità. Abs e climatizzatore di serie. Il 9 ottobre in via alla commercializzazione.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

■ FIRENZE Superlatta su per Alfa. Una strana coincidenza ha portato l'azienda di Arese a presentare in questi giorni a Firenze la gamma rinnovata della sua ammiraglia la 164 che introduce tre nuovi modelli denominati Super in cui spicca il inedito motore sei cilindri plurivalvole da 3000 cc. Una nascita quantomai inesplicita in Italia dove con la manovra anticrisi è stato varato anche un mega balzello sulle cilindrata superiori ai 2500 cc. Ma la Casa del Biscione spiega che queste motorizzazioni sono sempre più richieste dai mercati ricchi come Usa e Germania e quindi è poco da preoccuparsi (anche se dovrebbe dirci noi - visti i chiarimenti che stanno colpendo Arese e «dintorni») gli allievi di casa nostra potremmo comunque contare sempre sulla 164 Super V6 TB (turbo benzina) di 2.0 litri e sulla inedita motorizzazione 2.5 Turbodiesel (entrambe al riparo dal reddittimo).

Manovra a parte, la gamma come si sarà già capito è stata completamente rivista e non solo stilisticamente. Anche sotto questo profilo infatti i ritocchi hanno fatto sì che si portasse miglioramenti più funzionali che di apparenza. I nuovi gruppi ottici di tipo polielitico consentono una più ampia area di illuminazione: i paraurti maggiorati sono invernali ai piccoli urti (e al



Un Diesel con potenza record e con bassissime emissioni

■ FIRENZE A parte le tante novità e qualità che caratterizzano la nuova gamma Alfa Romeo 164 un particolare rilievo assume l'adozione di un nuovo propulsore: quattro cilindri turbodiesel di 2.500 cc integrato da un intercooler. Questo Diesel in fatto oltre a vantare un primato assoluto per la sua potenza specifica (50 cv/litro) e di conseguenza consente prestazioni ottimali si impongono per i valori estremamente bassi di emissioni inquinanti.

Quando si dice di valori estremamente bassi si può subito alla attuale normativa (Cee) Ma il TurboTronic sviluppato per la Casa di Arese dalla VM di Cento è in

anticipo sui tempi. Le sue emissioni infatti sono inferiori anche alle più riduttive norme previste dalla Cee per il 1996 e alle stesse severissime norme conosciute come Usa 87. Per essere più chiari, occorre un rinfresco tra le emissioni del TurboTronic della Alfa 164 e quelle di un motore di 2 litri a benzina catalizzato con analoghe prestazioni. Durante una peroranza di 20 mila chilometri il benzina di 2 litri con catalizzatore emette 44 kg di monossido di carbonio. Sulla stessa distanza il TurboTronic di 2.5 litri senza filtri aggiuntivi e senza ricorrere a sistemi di catalizzazione disperde nel

Gruppi ottici polielitici e paraurti maggiorati per la nuova 164. Qui sopra la Super TB a sinistra la Quadrifoglio da 230 cv

l'atmosfera soltanto 10 kg di CO con una riduzione del 77,2 per cento. Non di questo livello ma sempre consistente (55 per cento) l'abbattimento degli idrocarburi incombusti: 4 kg di HC dispersi dal benzina catalizzato 1,8 kg dal TurboTronic. Anche rispetto agli ossidi di azoto e all'anidride carbonica il TurboTronic è meno inquinante: 10,6 kg di NOx contro 12 kg di CO2 contro 4.500 kg.

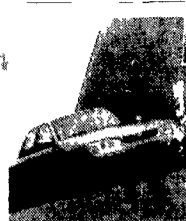
Assenti le emissioni di piombo sia dall'olio che dall'altro tipo di motore, anche il particolato è contenuto (1,3 kg) praticamente nei limiti del motore a benzina catalizzato. Un propulsore pulito dunque, ma dalle prestazioni

eccezionali. Il nuovo turbodiesel della Alfa 164 sviluppa la sua potenza massima di 125 cv al regime di 4.200 giri al minuto e quel che più conta eroga una coppia massima di ben 30 kgm a soli 2.000 giri al minuto. Ne consegue velocità massima di 202 km/h accelerazione da 0 a 100 km/h in 10,8 secondi, chilometro con partenza da fermo in 32,2 secondi.

Di questo quattro cilindri (a parte l'economica dei consumi indicati in 52 litri per 100 km a 90 orari in 6,8 litri a 120 e in 8,5 litri nel ciclo urbano) si apprezza soprattutto l'elasticità di funzionamento che ci ha consentito di affrontare in quinta marcia un lungo tratto di misto senza mettere mano alla leva del cambio, peraltro molto ben sincronizzato. Merito soprattutto dell'innovativo ed affidabile sistema TurboTronic modulato da un doppio microprocessore che rileva in tempo reale 13 parametri di funzionamento - per la gestione integrata del turbocompressore della pompa di iniezione e della valvola FGR per il ricircolo dei gas di scarico.



Hyundai: una 1.8 GT al vertice Lantra



La gamma Lantra della coreana Hyundai si arricchisce in alto grazie a una nuova versione top: la 1.8 GT 16V (nella foto) che adotta un inedito motore quattro cilindri DOHC plurivalvole di 1800 cc a iniezione elettronica multi point. Questo propulsore ovviamente catalizzato con dispositivo trivalente e sonda lambda eroga una potenza di 126 cv a 6000 giri/minuto e dispone di una coppia di 18,1 kgm a 4100 g/m. La velocità massima raggiungibile è di 200 km/h. Nonostante queste prestazioni sportive i consumi sono contenuti: nel ordine di 14,2 km/litro a 90 orari, 12,2 km/litro a 120 i giri, arrivano invece nell'uso urbano dove con un litro di benzina verde percorre 7,2 chilometri. Da vera top di gamma la Lantra GT che viene commercializzata in questi giorni, offre di serie anche condizionatore d'aria e autoradio. Il prezzo chiavi in mano: 23.850.000 lire.

Opel Cabrio «by Bertone» più elegante e funzionale

Chi non vuole perdere il gusto della guida all'aria aperta neppure in questi ultimi scorcio d'estate può rivolgerne l'attenzione sulla nuova versione della Opel Cabrio «by Bertone». Rispettosa dell'ambiente ancora più sicura grazie ad alcuni interventi di rinforzo del telaio e a una scocca più rigida, la nuova Cabrio offre in più cerchi in lega leggera di nuovo disegno, chiusura porte centralizzata, volante e pomello leva cambio rivestiti in pelle, servosterzo, il motore catalizzato è lo stesso 1600 cc a iniezione elettronica (75 cv a 5200 giri, 12,7 kgm a 1700 giri/min) già adottato sulla versione Limited Edition.

Cinquecento premiata dai medici tedeschi

Arriva dalla Germania un nuovo riconoscimento per la Fiat Cinquecento. In un referendum organizzato dalla rivista «Status» ed a cui hanno partecipato oltre 16 mila medici la Fiat Cinquecento si è imposta su un nutrito lotto di vetture concorrenti superiori per riciclabilità al 100% basso consumo di carburante, disponibilità nella gamma di una versione con propulsore elettrico oltre ai due propulsori catalizzati di 704 e 903 cc. Peccato però che per i bassi valori produttivi e i ricami sciopeo nella fabbrica polacca FSM tutte queste doti non possano essere apprezzate anche dall'utenza italiana.

Superbollo: per Gpl e metano proposta l'esenzione

Non si sa ancora come andrà a finire, ma sia il ministro dei Trasporti Giancarlo Pisanò durante un convegno sia il senatore Pietro Montorsorio, relatore del disegno di legge sulla riduzione dell'inquinamento da gas di scarico degli autoveicoli in discussione alla commissione Ambiente del Senato, hanno avanzato la proposta di esenzione dal pagamento del superbollo gli autoveicoli alimentati a Gpl e metano. Tra l'altro, la notizia è stata comunicata dal Consorzio Italiano Gpl, autorizzazione questi carburanti hanno emissioni inquinanti al di sotto dei limiti previsti dalla normativa italiana e dalle direttive della Cee.

Renault Italia presenta a Siviglia la nuova gamma Le Clio '93 all'Expò '92 Nasce la giovanile «J»

La Renault Italia ha scelto la cornice dell'Esposizione universale di Siviglia per presentare la gamma 1993 delle Clio che si articola ora su due sotto-versioni. Una novità è rappresentata dalla Clio J rivolta ai giovani, offerta con un motore di 1200 cc e carrozzeria a tre porte. Due motorizzazioni e nuovi allestimenti per le RN. Per tutte le altre qualche raffinatezza in più. La Diesel anche a cinque porte.

La gamma 1993 delle Clio sono macchinari nella comunicazione e nella pubblicità (si pensi agli spot più recenti sulla Clio ambientati proprio in Giappone per dimostrare le vittorie in F1) lo provano in maniera lampante: «chi il pericolo giallo può essere contrastato e non ha il coraggio di perdere i occhi, non si può vincere tra la città e la natura». Siviglia è stata scelta per la sua bellezza e per la sua storia. La Renault Italia ha scelto la città spagnola per presentare la sua gamma 1993 delle Clio che si articola ora su due sotto-versioni. Una novità è rappresentata dalla Clio J rivolta ai giovani, offerta con un motore di 1200 cc e carrozzeria a tre porte. Due motorizzazioni e nuovi allestimenti per le RN. Per tutte le altre qualche raffinatezza in più. La Diesel anche a cinque porte.



Le Renault Clio 1.4 RN (a sinistra) e Clio 1.2 J in ripresa a Siviglia

FERNANDO STRAMBACI

■ SIVIGLIA La Renault Italia ha scelto la cornice dell'Esposizione universale di Siviglia per presentare la gamma 1993 delle Clio che si articola ora su due sotto-versioni. Una novità è rappresentata dalla Clio J rivolta ai giovani, offerta con un motore di 1200 cc e carrozzeria a tre porte. Due motorizzazioni e nuovi allestimenti per le RN. Per tutte le altre qualche raffinatezza in più. La Diesel anche a cinque porte.

La gamma 1993 delle Clio sono macchinari nella comunicazione e nella pubblicità (si pensi agli spot più recenti sulla Clio ambientati proprio in Giappone per dimostrare le vittorie in F1) lo provano in maniera lampante: «chi il pericolo giallo può essere contrastato e non ha il coraggio di perdere i occhi, non si può vincere tra la città e la natura». Siviglia è stata scelta per la sua bellezza e per la sua storia. La Renault Italia ha scelto la città spagnola per presentare la sua gamma 1993 delle Clio che si articola ora su due sotto-versioni. Una novità è rappresentata dalla Clio J rivolta ai giovani, offerta con un motore di 1200 cc e carrozzeria a tre porte. Due motorizzazioni e nuovi allestimenti per le RN. Per tutte le altre qualche raffinatezza in più. La Diesel anche a cinque porte.

La gamma 1993 delle Clio sono macchinari nella comunicazione e nella pubblicità (si pensi agli spot più recenti sulla Clio ambientati proprio in Giappone per dimostrare le vittorie in F1) lo provano in maniera lampante: «chi il pericolo giallo può essere contrastato e non ha il coraggio di perdere i occhi, non si può vincere tra la città e la natura». Siviglia è stata scelta per la sua bellezza e per la sua storia. La Renault Italia ha scelto la città spagnola per presentare la sua gamma 1993 delle Clio che si articola ora su due sotto-versioni. Una novità è rappresentata dalla Clio J rivolta ai giovani, offerta con un motore di 1200 cc e carrozzeria a tre porte. Due motorizzazioni e nuovi allestimenti per le RN. Per tutte le altre qualche raffinatezza in più. La Diesel anche a cinque porte.

La «famiglia» Escort Ford si rinnova: 25 versioni da oggi in prevendita Diecimila a prezzo bloccato

Da oggi in prevendita dai concessionari Ford la rinnovata gamma Escort anzi «SuperEscort», ovviamente tutta catalizzata. Venticinque versioni con diverse motorizzazioni e un inedito 1600 cc plurivalvole da 90 cv. Migliorata sicurezza, qualità, economia e comfort. Per i primi diecimila ordini prezzo bloccato ante svalutazione da lire 18.405.000 a 21.255.000. Poi si vedrà.

ANDREA LIBERATORI

■ ROMA Beati i primi. Anzi Beati i primi 10 mila delle nuove Escort. Chi ha parlato di restyling è fuori strada. Alla gradevole linea i nuovi modelli (la prova non è ancora avvenuta e sarà occasione di un altro discorso) uniscono una serie di caratteristiche che fanno della SuperEscort una concorrente di tutto rispetto per Golf Tipo Astra Renault 19 Citroën Zx. Tanto più che questi due estremo stanno tutti in un segmento C. La Escort ha già una posizione invidiabile. Questo ambito segmento di mercato in Italia è il secondo come ampiezza con quasi mezzo milione di vetture immatricolate (480 mila). Nei primi otto mesi del '92 le

Escort vendute sono state - da 1. Anlia alla mano - ben 67.793. 63.183 a benzina, 4610 Diesel. Caratteristica del segmento C è la presenza di quattro tipi di carrozzeria: 2 volumi, 3 volumi, station wagon e cabriolet. Probabilmente anche questo elemento ha orientato verso Ford Escort. Naturalmente i 4 tipi di carrozzeria rimangono anche nei nuovi modelli presentati adesso. SuperEscort però molto di più, offre qualcosa come 25 versioni con motorizzazioni diverse in cui spiccano i 16 valvole. Ed eccoci ai prezzi di queste diecimila SuperEscort già assegnate ai concessionari italiani. Si parte da 18 milioni e 405.000 lire della 1.4i Boston per arrivare ai 21.255.000 della SuperEscort Ghia Wagon/O noni 1.6/1.8/16V. All'interno di questi due estremi stanno tutti i 25 modelli. Con merito di tre milioni di differenza il cliente Ford dispone di una gamma di versioni assai larga. Perseguiamo l'obiettivo riassunto nello slogan: un 16 valvole per tutti i tecnici della

Casa hanno prodotto un nuovo 1600 cmc 16V che eroga 90 cv questo 1600 riduce il rischio di penalizzazioni fiscali ed è bene pensare più del solito di questi tempi. La SuperEscort ha il cofanetto motore ridisegnato e una nuova mascherina che li differenzia nettamente dalla precedente Escort. Altri ritocchi sono stati apportati ai copripneumatici e le maniglie delle portiere sono in colore carrozzeria. I 864 dei materiali impiegati è riciclabile. Quanto alla sicurezza SuperEscort ha rafforzato con un nuovo telaio le protezioni laterali ha adottato un rinnovato sistema di sospensioni il volante è ad assorbimento d'urto il piantone dello sterzo è ancorato. Va da sé che tutte le motorizzazioni della SuperEscort sono catalizzate. Finito questo primo 10 mila - la prevendita si apre quando sarà il prezzo della SuperEscort? «Bisognerà vedere quanto sarà il punto di equilibrio fra il mercato e la risposta la comincerà Massimo Ghener».

Moto. Le novità italiane ed estere da mercoledì in vetrina a Colonia Grosse cilindrata solo da sognare

Si apre a Colonia da mercoledì prossimo 30 settembre al 4 ottobre l'Ifma fiera del ciclo, motociclo ed accessori. Follissima come sempre la presenza dei produttori italiani. Diffusa la tendenza all'aumento delle cilindrata ed all'adozione di sistemi antiquinamento. Molte le novità interessanti all'insegna della tecnologia più avanzata. Perplesità sul futuro del mercato italiano.

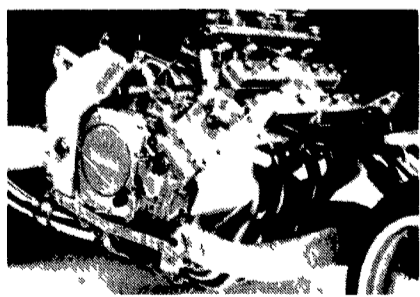
UGO DAHO

■ Negli ultimi tempi la nostra industria sta cercando di riconquistare posizioni anche nella produzione e vendita di cilindrate medie e superiori ed ecco che arriva il solito di maggio decreto che taglia le gambe al mercato delle moto di media e grossa cilindrata. Se si pensa che in un motociclo di grossa cilindrata costano come una utilitaria e viene equiparata

a beni di lusso come aerei yatch e vetture da 200 milioni si capisce più niente. A Colonia andiamo a cercare di vedere le moto che non potremo più comprare e sogniamo. Nella città tedesca si svolgono infatti da mercoledì prossimo 30 settembre al 4 ottobre l'Ifma fiera internazionale del ciclo, motociclo ed accessori. Questa la sintesi i principali

tenziate ed alleggerita per le gare. **Gilera** presenta una «Nord west» di 350 cc e la versione per i comodi privati della sua 250 da gran premio. Ristilizzata la Rc 600 R da fuoristrada. **Piaggio** propone un nuovo ciclomotore a ruote alte di 110 cc, soluzioni particolarmente innovative. **Bimota** ripropone una sportiva la DB2 mossa da un motore Ducati 900 SS leggera essenziale dalle prestazioni e inaccessibile. **Bmw** toglierà il velo al tanto atteso motore bicilindrico boxer a 4 valvole di 1100 cc dotato di raffreddamento aria olio iniezione accensione elettronica e marmitta catalitica. Non è stata ancora definita la cilindrata. Altra novità sarà rappre-

sentata dall'aumento a 1100 cc della K 100 RS 16V. **Honda** si presenta con il nuovo scooter Space 125 a quattro tempi e trasmissione automatica. Tra le ristilizzazioni proposte dal colosso giapponese troviamo la CBR 1000 smagrita ed allungata nella carrozzeria. Ancora più curata la GL 1500 Gold Wing vera regina di accessori. Infine la Atcra Twn si presenta alleggerita e con un serbatoio più piccolo. **Suzuki** attacca la supremazia Honda nella cilindrata 600 con la Rf 600 R caratterizzata da un telaio perimetrale in acciaio carena sigillata e da un motore con 100 cv derivato dalla GSX 750 R. La GSX 1100 è nella cilindrata e nel motore. La prima ha un interesse allungato ed il secondo come la 750, adotta il raffreddamento a liquido che ha permesso



di raggiungere la riacquasiante potenza di 155 cv a 10.000 giri ed una coppia di 11,7 kgm. Il peso dichiarato è di 231 kg a cui si aggiungono i 10 litri di olio. **Yamaha** ha in serbo due importanti novità. La prima è la gran turina GTS 1000 (di cui abbiamo diffusamente parlato nella precedente pagina Moto) motorizzata per la prima volta con un motore a iniezione elettronica. La seconda novità è del tipo sigillato e

è la possibilità di applicare le valvole Krauser e di ottenere l'Abs opzionale. Il motore (nella foto) è quello della FZR 1000 EXUP 5 valvole per cilindro, potenziato a 100 cv. La seconda novità è rappresentata dalla YZF 750 R nelle versioni stradale e Sport Production che vanno a sostituire la OW 600. **Kawasaki** dovrebbe essere presente con una ristilizzazione della velocissima ZZR 1100 scrozzata ad una opportuna cura dimagranti.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Tutt'uno motore più rimorchio

Già il Tribunale di Napoli con sentenza del 12 aprile 1986 aveva sostenuto che motore e rimorchio formano un tutt'uno e che gli eventuali lesi debbono rivolgersi per il risarcimento dei loro danni all'assicuratore della motrice, non che se il rimorchio risulta assicurato con altra impresa. Tale polizza infatti garantisce soltanto il cd danno statico e cioè quello che il rimorchio può causare quando è sciolto dalla motrice. La III Sezione della Corte di Cassazione civile con la sentenza n. 950 del 30 gennaio 1992 ribadisce il concetto così motivando:

Il rimorchio non ha una propria autonomia nel senso che è privo di un meccanismo di propulsione che ne consenta la circolazione ed è per questo

che il codice della strada non lo comprende tra i veicoli a motore per cui per sua natura rimane fermo (salvo la manovra a mano) ed è destinato esclusivamente ad essere trainato dalla motrice. La polizza assicurativa stipulata sul veicolo rimorchio comprende quindi solo danni (cd rischio statico) prodotti quando è in sosta, e l'esempio perché di molte vie abbandonato sulla strada senza segnalazione o quando è spinto a mano. Altrimenti, se è agganciato alla motrice, il rimorchio diventa componente di un unico veicolo a motore e beneficia quindi della copertura assicurativa contratta per l'autotreno che si estende al complesso unitario anche quando il polizista sia stato privata con la sola indicazione della motrice.