



# Auto d'inverno l'elisir di lunga vita

FULVIO SCOVA

■ MILANO Fermo restando che ogni stagione ha caratteristiche specifiche anche per quanto riguarda la guida e la manutenzione dei veicoli è fuor di dubbio che è il periodo invernale quello che richiede cure maggiori e una manutenzione più attenta e puntuale.

Basse temperature e soprattutto strade bagnate o addirittura innevate o ghiacciate impongono di seguire particolari accorgimenti per garantirsi una guida in condizioni confortevoli e di sicurezza ottimale. Oltre che una assicurazione

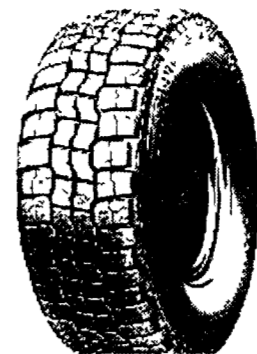
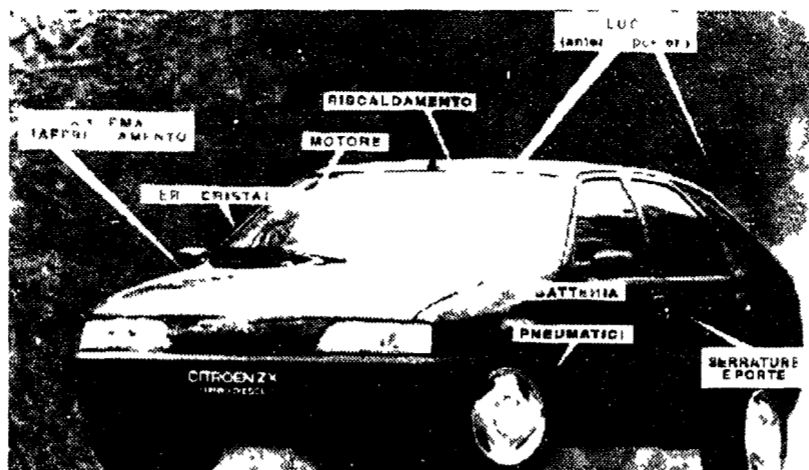
di lunga vita dell'auto. A questo scopo Citroën e Michelin hanno mobilitato i loro tecnici per una lezione pubblica finalizzata a ben indirizzare l'utente poche operazioni semplici ma essenziali per affrontare in auto i prossimi mesi.

Si parte con il controllo della batteria (non basta controllare carica e livelli ma è anche bene una verifica del circuito di carica) per proseguire con la lubrificazione, riscaldamento, funzionalità di porte e serrature in condizione di funziona-

mento di tergicristallo e lavavetro, circuito di raffreddamento e motore (con controllo visuale delle cinghie e dei cavi elettrici).

Su tutte queste verifiche però primigenio per importanza quella dei pneumatici il cui controllo diretto con le strade invernali li rende protagonisti principali di ogni operazione di sicurezza invernale.

Proprio in vista dell'inverno la Michelin ha presentato un nuovo tipo di pneumatico - l'XM+S 100 - in grado di affrontare sfalci in condizioni di normalità e di garantire sicurezza e disimpegno anche su



Il nuovo Michelin XM+S 100 pneumatico pluristagionale. A sinistra evidenziati sulla Citroën ZX i controlli necessari per affrontare bene l'inverno.

strade innevate e ghiacciate (e sono ben venti i diversi tipi di neve che ci può capitare di incontrare).

Realizzati con brevetto esclusivo i pneumatici inver-

nali Michelin sono dotati di un rilevante numero di lamelle e di una mescola specificamente studiata per l'impiego invernale durante la marcia si

aprono e si chiudono provocando così l'effetto dell'autofilantano e concorrendo alla formazione di spigoli vivi che esercitano la funzione di fime d'attacco al suolo.

Una garanzia di guida sicura non solo per i piloti di sci e alla montagna ma anche per chi è costretto a far uso dell'auto in qualsiasi condizione climatica.

# Parigi: offerte «su misura» anticrisi

DAL NOSTRO INVIATO ROSSELLA DALLÒ

■ Il Salon Mondial de l'Automobile di Parigi è in piena attività. Fino a domenica propone nei padiglioni della Porte de Versailles tutto il meglio della produzione mondiale per questo scorcio di anno e i modelli che vedremo circolare sulle strade nel '93. La parola d'ordine tra i costruttori per combattere la crisi che si profila su tutti i mercati più forti è diversificare l'offerta: proporre automobili quasi «su misura». A parte i prototipi di studio che attraggono sempre l'attenzione per le loro forme avveniristiche o per le innovazioni tecnologiche, le novità tante di questa kermesse parigina si può dire che siano divise tra due poli: la macchina per il traffico urbano autostradale e le «ammiraglie» per l'utenza più esigente («ricca») in fatto di immagine, spaziosità e prestazioni. Ecco perché il Salone non ha una regina sola, ma ne propone al meno tre. Sono le «piccole» Renault Twingo e Nissan Micra per la prima categoria di vetture e la superba Ferrari 456 GT per la seconda. Oltre a queste, comunque, ci sono una serie di modelle «dame di corte» che spaziano in tutti i segmenti di mercato e che sono in grado di soddisfare gli occhi e i gusti e le esigenze di tutti gli utenti della strada. In questa pagina cominciamo a dare una succinta idea di ciò che abbiamo visto al Mondial.



La «RZ» Alfa Zagato. A sinistra: scorcio sull'abitacolo Twingo. Sotto: la Ferrari 456 GT.

## La piccola Renault originale su due fronti: la forma, la formula di vendita in modello unico Twingo, monospazio controcorrente

■ PARIGI. Svolti nella Grand Halle a la Villette i sereni della Twingo la «piccola» monospazio della Renault. Per le «si sono già sprecati molti superlativi come «rivoluzione» «originalissima» o «perifrasi» con le vetture che inaugura un nuovo modo di vivere la strada o ancora «la vettura che apre un nuovo segmento».

Diciamo subito che se all'inizio un concetto di abitabilità e vivibilità si fosse abbinate a un motore di nuova concezione - in luogo del vecchio quattro cilindri catalizzato di

1238 cc da 55 cavalli - la Renault avrebbe davvero fatto l'«en plein». Ciò non toglie comunque che la Twingo segni l'avvio di una nuova «relazione fra l'uomo e l'automobile» come ha sottolineato il neopresidente della «Regie» Louis Schweitzer. Ma anche traccia una nuova idea di vettura di (prevedibile) largo consumo. Ovvero un «unico modello con una sola motorizzazione e un unico livello alto di allestimento». Queste sono le «due rivoluzioni» cui bisogna dare atto alla Renault.

Originale come promesso la forma monovolume che non era mai stata applicata prima a un'auto lunga 3,43 metri è molto gradevole. Le luci anteriori sono raggruppate in due mezzi «occhioni» tondi e color pastello della carrozzeria - qualcuno un po' osé come il giallo ocra - abbinati a tessuti fantasia su fondo violet. Nell'abitacolo è una gran dose di profusione di plastica bugnolata grigia con inserti verdolini a contrasto per mani glie comandi eccetera. Tutto concorre a dare un'immagine

di «bel gioco attolo». O se si vuole un paragone di moda, uno «Swatch un po' meno confusionario e arruffato».

La funzionalità è denota invece oltre alla fantasia anche una buona dose di ingegno da parte del direttore di progetto Yves Dubreil e della sua équipe. Ad esempio il contaghiometri a cristalli liquidi che raggruppa anche altre funzioni al centro del piano di piancia ben visibile al guidatore e agli altri occupanti. Gli altri segnalatori più tradizionalmente sono sul cruscotto di ridotte dimensioni il comando dei blinkers (le luci intermittenti di marcia) e anch'esso in centro piano.

Un'altra novità è il sistema di avviamento e ribaltamento dei sedili sagomati gli anteriori sono del tipo bisulente ribaltabili mediante una leva laterale facile da manovrare. Ai passeggeri posteriori per uscire dalla vettura basta sollevare con la punta del piede un co-

modo pedale, posto sotto il sedile avanti. Per i due posti posteriori - ribaltabili separatamente - è stato adottato il sistema di avanzamento arretramento già di Passat e Citroën ZX che consentono un'escursione longitudinale di 17 centimetri. Questo fa sì che modulando le posizioni di sedili e schienali - tutti e quattro totalmente abbattibili - si da formare due comodi letti - la abitabilità posteriore risulta notevole.

Modularità e spaziosità di conseguenza sono una prerogative anche del bagagliaio che passa da un volume minimo di 168 litri col divanetto tutto indietro a 261 litri.

Costruita a Flins e a Valladolid - il motore in Portogallo - il primo di 1200 unità, giorno la Twingo verrà commercializzata in Francia in dicembre e dalla prossima primavera anche negli altri Paesi europei. Il prezzo in Francia è fissato in 55.000 franchi (14,5 milioni di lire) al cambio attuale.

## Nissan Micra la più piccola plurivalvole

■ PARIGI. Non solo Twingo. Anzi. Tra le «piccole» del segmento «B» c'è molto di nuovo. E in questo «molto» c'è soprattutto la Nissan Micra. Di questa «compatta» giapponese costruita in Inghilterra abbiamo dato alcune anticipazioni. Oggi in più dopo averla rivista al Salone di Parigi possiamo dire che certamente darà fastidio a molte concorrenti. Nissan si era preffissa di affrontare questo affollato e arguendo segmento di mercato con una vettura che le consentisse un buon margine di possibilità di riuscita. Ed è così. Anche se a noi personalmente non convince la linea tipicamente giapponese - tondeggianti fuori e dentro - e un po' retrò i contenuti tecnologici e il livello di allestimento - sono una garanzia di «sfondamento» che pochi altri costruttori possono vantare.

Sicura, rispettosa dell'ambiente (doppio convertitore catalitico con sonda lambda, eliminazione dei nocivi Clc e amianto) la Micra fa affidamento su una nuova gamma di motori Nissan esclusivamente con distribuzione 16 valvole e iniezione elettronica multi point. In Italia dove la Micra verrà commercializzata il prossimo mese saranno disponibili i solo le versioni tre porte motorizzate con i propulsori plurivalvole da 1,0 (è una novità assoluta per l'Europa) e 1,3 litri che erogano rispettivamente 55 e 75 cavalli con «riserve di potenza» - afferma la Casa - facilmente sfruttabili soprattutto ai bassi e medi regimi. Tali da permettere una grande elasticità di funzionamento oltre a livelli di consumo estremamente ridotti. Cambio a cinque marce servosterzo di serie, freni servoadsistiti a disco sulle ruote anteriori a tamburo con correttore di frenata LSV (per la giusta ripartizione della

forza frenante) su quelle posteriori completano il «plus» della piccola Nissan. A richiama inoltre sono disponibili l'impianto Abs a quattro canali e il condizionatore d'aria. Per il prossimo anno poi si prevedono già la commercializzazione delle versioni a 5 porte e la disponibilità della trasmissione automatica. N. C. v. a. variazione continua.

Accanto a questa novità assoluta non sfuggono certo le già note Lancia Autobianchi Y10 la cui gamma è appena stata aggiornata in funzione di una migliore rispondenza alle esigenze di un'utenza sempre più sofisticata. La Y10 infatti è ormai diventata una sorta di modello alla moda grazie agli allestimenti da vettura di classe superiore e alla varietà di offerta che conta ormai su sette versioni con motore Fire 1100 e 1300, trasmissioni tradizionali e automatica Selectronic e in generale prezzi che variano da poco più di 11 milioni e 600 mila lire a 19.220.890 lire della 4x4 al top di gamma.

Ancora a questo segmento appartengono le nuove Renault Clio «a tre porte» (con motore 1200 Energy 1.6 da 60 cv) nuovo modello «d'attacco» della compatta francese e Clio RN 1200 Energy 1.6 con carrozzeria a 3 e 5 porte migliorata in allestimento e dotazioni.

Dalla Peugeot arrivano ben tre nuove proposte della sua «più piccola» la 106 a cinque porte, la 106 Diesel con motore di 1360 cc da 50 cavalli a 5000 giri minuto (150 km/h la velocità massima) «spulita» di consumi e catalizzata con dispositivo «assorbente» «buono» per i prossimi neopatentati. Con queste il totale delle versioni 106 disponibili raggiunge quota 28. La terza novità 106 è la versione elettrica che però sarà messa in produzione seriale soltanto fra tre anni.

## Granturismo 456 GT 2+2 è la «nuova era» Ferrari

■ PARIGI. Una nuova Ferrari sempre un evento eccezionale che richiama l'attenzione di tutti appassionati di automobili. È in fatti allo stato del «cavallo» un costante «vaia di curiosità» affolla intorno alla «vettura» (anche questa è una novità) granturismo 2+2 456 GT. Come si conviene a una vettura

di tanto prestigio è stato lo stesso Luca di Montezemolo a illustrarne le caratteristiche, oltretutto il punto su «organizzazione e strategie dell'azienda».

«Con la 456 GT comincia una nuova era già annunciata con la 512 TR del livello di attenzione e cura Ferrari per l'auto del Duemila. Tutto è

nuovo dal telaio tubolare al motore al cambio sei marce alla aerodinamica variabile fino ai pulsanti dei comandi Ferrari e Pinninfarina cui si deve il bellissimo design. Si prefiggono di concepire sempre «qualcosa di unico» (una Ferrari l'anno, a cominciare dall'eredità della F40 nel '93).

Molto bella da guidare - as-

sicuro il presidente della Ferrari e Niki Lauda, anch'egli a Parigi. «La nuova granturismo» diventa «la linea» possente le «due doti di potenza e le caratteristiche prestazionali». Il propulsore in lega leggera alluminio con 12 cilindri di dimensioni compatte e peso ridotto quattro assi a camme in testa, distribuzione 48 valvole, cilindri di 5473,9 cc. La potenza è massima a 6250 giri/minuto e ugualmente straordinaria a 4500 giri. Il tutto consente di raggiungere una velocità massima oltre i 300 km/ora e di accelerare da fermo a 100 km/h in soli 5,2 secondi.

Con queste prestazioni è ovvio che è stato adottato tutto l'elettronica più raffinata per

conferire il massimo grado di sicurezza attiva e il più elevato quoziente di sicurezza passiva. Peculiarità e lo studio sull'portanza - sull'avantreno e il retrotreno - che ha portato alla adozione di spoiler mobili integrati nei paraurti che variano la posizione in funzione della velocità del veicolo.

A questo punto è del tutto superfluo dire che dotazioni, allestimento e confort sono a nonissimi livelli. La 456 GT 2+2 non per niente costa 382 milioni. Il che non ha comunque scorgiati i pretendenti i quali a detta di Montezemolo sono già numerosi. «Crisi o no a noi bastano tremila clienti nel mondo. È la nostra politica» quella di fare sempre dieci vetture in caso del necessario. L'esclusiva è manovrata

## Ancora più sicure Sulle Volvo 1993 irrompe il Tracs

La Volvo Italia che ormai punta decisamente all'1 per cento del nostro mercato, ha presentato a Porto Rotondo la gamma '93 delle auto svedesi. Si tratta di vetture dalla meccanica sempre più affinata e con caratteristiche di sicurezza sempre più elevate come è nella tradizione della marca. Le due macchine vengono utilizzate come «campioni» dall'Nhtsa. La serie 400 è anche «avvicinabile» per il prezzo.



■ PORTO ROTONDO. La Volvo alla ricerca di circuiti stradali poco affollati e di un tempo non proprio antichissimo, ha organizzato in Costa Smeralda le prove su strada della sua gamma '93. Macchine con meccaniche sempre più affinate e con caratteristiche di sicurezza sempre più avanzate come è nella tradizione della marca i cui veicoli vengono ormai utilizzati con orgoglio dall'Nhtsa. Il che non è un merito per la sicurezza, per i dati di partenza che possono essere messi a tutto vantaggio.

Si potrà dire che la Volvo diventa sempre più «volvo» e cioè favorevole, anno dopo anno, la loro affermazione in Italia dove la Casa svedese punta al 1 per cento del nostro mercato. Facilitata dal fatto che le Volvo non vengono più viste solo come auto di lusso ma soprattutto come auto sicure ed anche «avvicinabili». La serie 400 infatti parte con un modello il cui prezzo chiavi in mano è di 22.300.000 lire.

Proprio le medie della Volvo presentate per il '93 (ma la commercializzazione è già iniziata) novità interessanti. Ecco unire di due motorizzazioni. Partendo da un collaudato 4 cilindri di 1721 cc, i tecnici svedesi hanno realizzato due motori completamente nuovi. Il primo è un 4 cilindri di 1596 cc e 83 cv che consente una velocità massima di 173 km/h e che viene montato sulle Volvo 440 e 460. Il secondo è un 1985 cc con iniezione elettronica e multipointe di 110 cv. Il motore che consente di raggiungere i 185 km/h che si mantengono a 3000 giri/minuto. Il motore di 122 cv sempre riservato alle Volvo 400 con motore turbo di 122 cv sempre riservato alle prestazioni sportive per la

gamma «classica».

Da ricordare il fatto che anche per le serie Volvo ora disponibili in mercato i air bag di più recente concezione frontali Abs integrabile con il TRACS. Con queste sistemi di controllo della trazione, servosterzo e di pneumatici intelligenti si assiste di anno in anno ad un'evoluzione della serie Volvo. L'Nhtsa, responsabile per la sicurezza pubblica, ha definito la serie Volvo un'auto molto più «sicura» e «più sicura» rispetto all'Abs.

Novità anche per la 850 G (nella foto) che di soli sette mesi è commercializzata in Italia. Nella gamma compie la versione «automata» della berlina con motore 5 cilindri di 2000 cc e 110 cv. Le 400 vengono proposte con cambio automatico di serie in un'edizione speciale di 1500 cc e 110 cv. Il motore di 1500 cc e 110 cv è il secondo di un 1985 cc con iniezione elettronica e multipointe di 110 cv. Il motore che consente di raggiungere i 185 km/h che si mantengono a 3000 giri/minuto. Il motore di 122 cv sempre riservato alle prestazioni sportive per la

# Sulle italiane al gran completo spicca l'Alfa RZ

■ PARIGI. Chissà per quale strana ragione noi italiani siamo sempre i primi a denigrare le nostre qualità. In campo automobilistico, per esempio, è vero che le marche nazionali sono in continuo calo di vendite ma non è assolutamente vero che tutto ciò che produceva è inferiore ai prodotti esteri. Ne è una dimostrazione l'attenzione riservata a Parigi alle rinnovate gamme delle «ammiraglie» Lancia Hennes e Alfa Romeo 164 e 164 Super. Ma nella Fiat - che preferisce presentare le proprie novità al di fuori dei clamori salonicati

- continui a suscitare interesse la Cinquecento e in particolare la Fiat Ritmo.

La Lancia non contenta del recente rinnovamento dell'«Hennes» ha portato a Parigi i primi i mondiali della gamma. D'entra un'«Hennes» rivista e aggiornata che si compone ora di 10 versioni con quattro livelli di allestimento. Le motorizzazioni vanno da 1300 a 2030 cc. Per il 2.0 litri benzina sono proposte anche a trasmissione automatica e la trazione integrale, e poi un turbodiesel in due versioni.

Tra i modelli del «Biscione

portati a Parigi spicca un «roadster» molto interessante realizzato in collaborazione con la carrozzeria Zagato da cui il nome: Alfa RZ. Naturale evoluzione del coupé SF, l'Alfa RZ è una due posti sportiva trasformabile in vettura postoriore a spicce di cavità prestazionale (230 km/h) e accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi) grazie al motore sei cilindri a V di 60 gradi di 2599 cc che eroga una potenza di 210 cv a 2000 giri. Sviluppo a una coppia motrice di 25 kgm a 1300 giri. Particolarmente curati sotto il profilo della

sicurezza attiva e passiva. L'Alfa RZ sarà «arata» in soli 350 esemplari numerati di cui i primi 25 saranno già in consegna a novembre.

Vediamo ora sinteticamente quali altre novità ha offerto il Mondial parigino tra le medie e grosse cilindrate.

La tedesca Mercedes è accesa in campo con tutta la sua gamma di modelli Serie S in cui spiccano la 300 SD e 300 SE 2.8. La prima già ampiamente in uso sulle strade americane arrivò per la prima volta in Europa dove sarà commercializzata a partire dal marzo

1993. È motorizzata con un propulsore Diesel turbo a 6 cilindri di 3,5 litri che eroga una potenza di 150 cv a 4000 giri. La coppia massima di 34 kgm si raggiunge a soli 2000 giri, assicurando grande elasticità al motore e una buona dose di accelerazione ai bassi regimi. 185 km/h ora la velocità massima raggiungibile. La 300 SE invece è un modello benzina con motore sei cilindri plurivalvole di 2,8 litri che con una potenza di 197 cv a 5500 giri/minuto e una coppia di 29 kgm a 3750 giri vanta livelli di consumo particolarmente ridotti

per questa classe di vetture. 9,9 litri/100 km a 90 km/h e 17,7 litri a 120 km/h e 17,8 km/ciclo urbano. A queste novità si affiancano poi i modelli della Serie 200 ora dotati di motori con distribuzione plurivalvole e i «tracchi» nelle dotazioni di serie con i turbodiesel e i «cuscini» di protezione del conducente e del climatizzatore. Ancora un nuovo «il modello 1001» con motore 1,8 litri di 2 litri.

Tra le medie un nuovo coupé è stato presentato dalla Rover. Si tratta di un 200 cc di 29.750.000 e 37.750.000 lire.

La vettura più potente mai costruita dalla Casa. Proposta con motori catalizzati quattro cilindri plurivalvole con il più alto rapporto di compressione di 11,2 (122 cv a 5000 giri). 14 kgm a 5200 giri/minuto. 200 km/h ora di 100 km/h in 10 secondi e 2,0 litri di sovralimentazione con turbo compressore eroga 200 cv a 1100 giri, 237 kgm a 2100 giri/minuto, 235 km/h di 100 km/h in 7 secondi. Il 2000 cc è un 2300 cc con iniezione elettronica e multipointe di 110 cv. Il motore che consente di raggiungere i 185 km/h che si mantengono a 3000 giri/minuto. Il motore di 122 cv sempre riservato alle prestazioni sportive per la