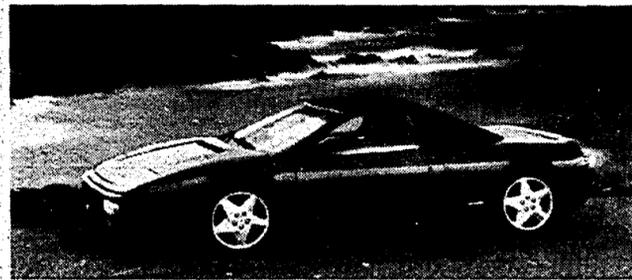


Si è chiuso ieri un Salone molto vivace, preoccupato della crisi ma anche aperto ai sogni

A Ginevra lo sprint italiano



GINEVRA. Luci spente, da ieri, all'interno del Palaeexpo di Ginevra. I bagliori dei riflettori seglieranno comunque a illuminare, lungo i percorsi naturali del marketing e della comunicazione, quella che è stata l'edizione più vivace della kermesse svizzera. Scoppiante sia per numero e qualità di «primizie» esposte, sia perché ha messo in evidenza le linee di tendenza sulle quali si svilupperanno anche nei prossimi anni le ricerche e i modelli dell'industria automobilistica mondiale. E che in Europa significano soprattutto vetture piccole e medio-piccole, sempre più personalizzate, sempre più confortevoli e sicure, e sempre meno inquinanti, per districarsi nel traffico urbano.



Tre auto-mito esposte a Ginevra. Sopra la Ferrari 348 Spider (a sinistra) e la Bugatti EB 112; qui accanto la Porsche «Boxster» che entrerà in produzione nel 1995.

conti su Ginevra, le supersportive, le macchine-mito, le auto che tutti nel nostro intimo vorremmo almeno una volta poter provare. Quelle, cioè, che ben pochi possono permettersi, ma che continuano ad essere «immagine semovente» delle capacità creative e costruttive di alcuni grandi marchi e dei loro Paesi. Anche in questo campo, come nella ricerca sulle city-car, l'Italia continua a

primeggiare. Anche se bastano pochi metri perché le Williams Renault «campioni del mondo» marce ci ricordino le nostre brutte figure sui circuiti della Formula Uno, lo stand Ferrari ha continuato a richiamare folla estasiata dinanzi alle 456 GT 2+2 e alla nuova 348 Spider (anch'essa firmata Pininfarina), con le quali la Casa di Maranello punta a rivalutare il mercato americano

nonché a stabilizzare la produzione '93-'94 intorno alle 3000-3500 unità, il che consentirebbe, tra l'altro, di mantenere un piccolo margine di utili che con questi chiari di luna non è poca cosa. (Al proposito, al Salone nessuno si è nascosto le preoccupazioni del momento, senza però cedere a un pessimismo sfrenato: la congiuntura negativa si concretizzerà in un meno 8% delle vendite

europee, qualcuno sarà costretto a sparire... ma la crisi verrà superata in un paio di anni.)
L'Italia dello «sprint» e del sogno ha però anche altri numerosi portavoce fra i quali emergono Bugatti, che ha portato a Ginevra il coupé EB 112, splendido compromesso fra modernità tecnica e tecnologica (telajo in fibra di carbonio, scocca in alluminio, motore 12 cilindri a V, distribuzione a 5 valvole per cilindro, trazione integrale permanente) e stile retro firmato da Giugiaro. De Tommaso, nel cui stand campeggia la Guará «barchetta», una innovativa supercar concepita per l'uso stradale e agonistico, mossa da un motore Bmw 4.0 litri da 304 cavalli.
Certo l'Italia non è sola in questo settore. Ma fra la concorrenza, arguimmo, ci piace segnalare la Porsche «Boxster», una stupenda spider ideata secondo i canoni del futuro (è provvista, ad esempio, di sistema di navigazione satellitare) che dopo le antepremiere di Detroit e Ginevra dovrebbe trovare sbocco produttivo nel '95. □R.D.

In vendita nelle «concessionarie attive» Anche una Renault Clio in veste di sportiva

Tra i tanti primati che la Renault Clio vanta, il più importante è sicuramente rappresentato dal fatto che lo scorso anno è stata l'auto del segmento B più venduta in Europa e l'auto in assoluto più richiesta in Francia, Spagna e Portogallo. Un contributo al successo è dato, oltre che dalle qualità intrinseche del modello, dal fatto che la Clio è disponibile in almeno due dozzine di versioni, in grado di accontentare ogni particolare esigenza della clientela. L'ultima, la RSi, è arrivata proprio in questi giorni sul nostro mercato ed è stata realizzata, dicono alla Renault Italia, per «rispondere perfettamente» al desiderio di coloro che alla sofisticata granitismo plurivalvole preferiscono una sportiva pura.

Cresce ancora la gamma Clio. Ora la Renault Italia commercializza un'altra versione sportiva della vettura del segmento B più venduta in Europa. Le prestazioni della RSi. Il prezzo è relativamente elevato, ma la macchina ha caratteristiche uniche. A togliere gli eventuali dubbi del cliente provvederanno i «consulenti commerciali» delle nuove «concessionarie attive» informatizzate.

FERNANDO STRAMBACI

di arrivare (ma dove mai ci si potrà andare?) a 209 km/h di velocità massima; in compenso, il propulsore di 1.794 cc e 110 cv spunta due decimi di secondo in meno nei tempi di accelerazione (30,8 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo). I consumi, come si sa, dipendono molto dallo stile di guida e la Clio RSi induce a non tener troppo conto dell'indicatore del livello benzina. Secondo i dati di omologazione, comunque, questa Clio consente, in media Utac, di viaggiare per 100 km con 7,9 litri di benzina.



La versione RSi della Renault Clio ripresa su strada

ga, pneumatici maggiorati e fari fendinebbia.
Spetterà comunque ai «venditori», che ora alla Renault si preferisce chiamare «consulenti commerciali», convincere i potenziali clienti della bontà della scelta, sfruttando al meglio le potenzialità offerte da quelle che la Casa francese ha denominato «concessionarie attive» e che stanno entrando in funzione in tutta Italia. Non si tratta più dei soliti saloni espositivi, ma di una sorta di salotti nei quali, grazie all'informatica, il cliente può

avere, attraverso un programma denominato «Fast», tutti i ragguagli sull'auto che desidera, può conoscere quali sono le più favorevoli condizioni di acquisto ed avere la sensazione confortante che, una volta firmato il contratto, grazie al programma «Radarr», non sarà abbandonato a se stesso.
Anche se alla Renault in questa direzione si lavorava da tempo, sembra proprio che con maggiori riguardi per il cliente i costruttori intendano contrastare la crisi nelle vendite.

L'Alfa al DTM con 420 cavalli

MONZA. Atmosfera delle grandi occasioni all'autodromo di Monza, dove l'Alfa Romeo ha presentato i suoi programmi sportivi per il 1993. A parte la presenza di oltre duecento giornalisti europei e dei piloti ufficiali (Nannini, Larini, Francia, Danner, Morbidelli, Tarquini e Tamara Vidali), a sottolineare l'importanza che si annette alla partecipazione dell'Alfa Romeo alle gare europee (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, Campionato Italiano Velocità Turismo, Formula Boxer Europa, Campionato Italiano Prototipi) è stato il fatto che Paolo Cantarella ha voluto illustrare di persona i programmi, sia pure con l'ausilio di Giorgio Pianta, responsabile delle attività sportive.

«Partiamo per vincere», ha detto senza mezzi termini l'amministratore delegato di Fiat Auto, e il riferimento era alle gare più impegnative, ossia quelle del DTM. Queste gare sono considerate, e non soltanto dai tedeschi che le organizzano, la massima sede di confronto dell'automobilismo agonistico nella categoria Turismo. L'Alfa Romeo, che è al suo esordio al DTM, si disputerà con la 155 V6 T1 derivata dalla berlina media di classe superiore col marchio del Biscione. Stessa derivazione per la 155 D2 (motore di 275 cv), destinata al Superismo, e per la 155 Gruppo N (motore di 260 cv).
Il motore della 155 V6 T1 è montato longitudinalmente su un telaio ausiliario invece che trasversalmente. La sua cilindrata è passata da 2.492 a 2.498 cc e la sua potenza massima è salita a 420 cv a 11.800 giri/minuto. 30 kgm a 9.000 g/m la coppia massima. Il cambio, a 6 marce a innesti frontali, è analogo a quello sperimentato nel 1992 sull'Alfa 155 GTA, vincitrice del CIVT. L'Alfa 155 V6 T1 ha un sistema di trasmissione sulle quattro ruote specificamente progettato, che ripartisce la coppia fra i due assi al 50 per cento. □F.S.

Test. Un raffinato equilibrio tra esigenze diverse fanno la qualità della 2.0 Twin Spark 155, un'Alfa potente, docile, leggera

GIUSEPPE VITTORI

È sempre più difficile ricondurre certe qualità di una automobile alla descrizione tecnica e analitica dei dispositivi e delle dotazioni che realizzano quelle qualità. Non tanto perché le case produttrici non siano prodighe di tutti i dettagli necessari per farlo, ma perché certe qualità sono il risultato di equilibri molto sottili raggiunti tra esigenze diverse della tecnologia, dalla meccanica fino ai materiali dell'arredamento, che nascono dalla combinazione di centinaia di fattori, mentre il guidatore e il viaggiatore ne hanno una percezione unitaria. E alla prova dei fatti sono questi ultimi a decidere se un modello è riuscito.
Così dopo una prova lunga in città e su lunghi percorsi della Alfa 155 2.0 Twin Spark, una vettura ormai in circolazione dall'inizio dell'anno scorso, sarebbe un'impresa consentita solo a ingegneri specializzati nella progettazione, per esempio del cambio, risalire alle ragioni che danno una impressione così marcata di comfort, rapidità, scioltezza, precisione dell'innesto della marcia, che rendono così silenzioso il motore in folle, sia che la vettura

sia appena partita e fredda, sia dopo un improvviso arresto dopo una lunga sgroppata. Si potrebbe speculare sulla bontà dei sincronizzatori Borg Warner, sul loro sdoppiamento sui due alberi, che non fa girare gli ingranaggi della terza, quarta e quinta, quando si toglie la marcia. Ma poi si potrebbe scoprire che su quelle sensazioni influisce molto di più la qualità del comando idraulico della frizione. E così via: prendiamo l'isolamento acustico dell'abitacolo. Quanto influiscono la qualità del telaio, la struttura della scocca, i metodi di fissaggio del motore, e la marmitta, e il tipo di alimentazione, e le forme aerodinamiche - della «carrozzeria»? Probabilmente se la 155 sembra decisamente più silenziosa della vecchia 75 le ragioni sono tutte queste insieme più altre decine.
Ma lo stesso ragionamento si può fare per quell'insieme di fattori che rendono questa vettura molto leggera alla guida, nel senso che l'impiego muscolare è decisamente ridotto rispetto ad altre vetture della stessa categoria e, sicuramente, rispetto ai modelli prece-

Elaborate dalla Motorsport le nuove sportive di lusso M3, M5 e 850 CSI della Bmw

Linea M, grinta da vendere



DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

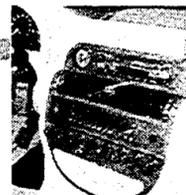
PALERMO. Le strade motoristicamente mitiche della Targa Florio sono state il terreno di battaglia per la prova stradale delle Bmw della Linea M e della 850 CSI, appena presentata al Salone di Ginevra. Tre vetture molto diverse tra loro per linea e motorizzazione, ma accomunate dallo spirito sportivo instillato loro dall'intervento della Motorsport, la consociata della Bmw A.G. che cura le personalizzazioni stilistiche (raffinate) e prestazionali della Ca-

sa «dell'elica biancazzurra». Secondo lo scrittore e commentatore siciliano contenitore Giuseppe Martoglio, la ragione per cui gli olivi hanno il fusto così contorto è proprio dovuto allo stupore (delle piante) di sentire improvvisamente squarciare il silenzio e la tranquillità di sempre dal rombo dei bolidi che dalle tribune di Cerda (un piccolo paese a poche decine di chilometri da Palermo verso Messina) si inseguivano sulle curve delle Madonie in cerca del-

l'ambito premio. Ebbene, probabilmente oggi che i clamori della Targa Florio si sono stemperati nei ricordi (nata nel 1906 la competizione internazionale - ha cessato di svolgersi nel 1982), gli olivi si devono nuovamente essere aggraviati per allungarsi a scrutare il passaggio di queste Bmw.
Sebbene il circuito non fosse chiuso al traffico come durante la gara, e sebbene si stia parlando di vetture prodotte in serie - in Italia si conta di vendere quest'anno circa 450 suddivise rispettivamente

in 300, 100 e 50 unità - queste M3, M5 nuova generazione e 850 CSI hanno trovato qui il terreno ideale per esprimersi al meglio: oltre mille curve - come ci ha ricordato Nino Vaccarella, il vincitore «di casa» e il più amato della Targa Florio - condizioni del manto stradale delle più disparate, salite, discese, allunghi. Il merito va alla Motorsport che ha saputo conferire ai tre modelli tanta grinta tradotta nel più elevato rapporto cavalli/litro e coppia/litro che si possa trovare oggi su un'automobile normalmente in commercio.
Ad esempio il motore V6 24 valvole di 2990 cc della M3 - un coupé molto brillante, con una lunghissima terza marcia - eroga una potenza di quasi 100 cv per litro, 95,6 per l'esattezza per un totale di 286 cv a 7000 giri/minuto e dispone di una coppia di oltre 35 kgm a 3200 giri. Stesso dicasi per la M5 - una berlina solo all'apparenza tranquilla, ma che volendolo, scatta come un felino nonostante pesi 1650 kg a vuoto - il cui sei cilindri plurivalvole di 3795 cc vanta la coppia specifica più alta della serie: 11,5 kgm/litro. Della M5 è poi una vera sorpresa il carattere dimostrato dalla versione Touring, che appunto è la station wagon più veloce in assoluto. L'ultimo motivo di stupore è dato dall'ammiraglia 850 CSI che pur pesando 400 chilogrammi in più ha la stessa accelerazione - 0-100 km/h in 6 secondi netti della M3 e una tenuta di strada eccezionale grazie anche al sistema di controllo della stabilità laterale (oltre che longitudinale) assicurato da un circuito elettronico a sensori la cui centralina provvede a limitare l'erogazione di potenza quando l'oscillazione si avvicina ai limiti.
Ma c'è ancora un dato che vale la pena di sottolineare e che ci dimostra l'attenzione e il livello raggiunto dal settore ricerca della Motorsport. Se l'accelerazione della M3 suscita stupore, ancora di più lo è il tempo di decelerazione: passa dai 200 km l'ora a 0 in 5,9 secondi.
È ovvio che su vetture di questo genere tutte le tecnologie di sicurezza, attive e passive, sono state ampiamente adottate. Ed è anche ovvio che parlare di prezzi vuol dire entrare nel limbo degli otto zeri e delle imposte straordinarie: 80 milioni più 8 di tassa costa la M3, 121 + 12 la M5, 128 + 12 la M5 Touring e 174 + 12 la 850 CSI.

È Diavola il «clima» della Bugatti EB 112



Prestigio italiano della vettura, tecnologia italiana per il suo «clima». È così, infatti, che si sposano i nomi Bugatti e Diavola nella nuova coupé EB 112. Per la neo-ammiraglia Bugatti, l'azienda di Molinella ha studiato - così come per la precedente EB 110 - uno specifico impianto di climatizzazione automatico, controllato da una centralina (nella foto i comandi e il display in plancia), che si avvale di un ampio condensatore posizionato davanti al radiatore acqua della vettura, con due scambiatori di calore aria/acqua e aria/freon.

Suzuki: la Y2 non sostituisce in Italia la Maruti 800

Successo BK con Voyager e Grand Cherokee Chrysler Jeep

Retrovisori «intelligenti» contro i pirati dei fari

L'importatore italiano Autotempo precisa che, contrariamente a quanto si è scritto (anche su questa pagina), la nuova city-car Maruti Y2, attualmente in fase avanzata di progettazione, non andrà a sostituire sul nostro mercato il modello Suzuki Maruti 800. Bensì si affiancherà nel 1995 alla gamma della Casa indiana attualmente in commercio.

In controtendenza con il mercato (in netta flessione del 13,9%), l'offerta aggiuntiva del motore Turbo Diesel (della VM) sul monovolume Voyager e l'inizio delle consegne della Jeep Grand Cherokee hanno messo le ali alle vendite della Chrysler Jeep Italia. 333 le immatricolazioni alle 21 di febbraio (277 del Voyager T.D.) che sommate alle 151 consegne di gennaio portano a 544 le unità commercializzate dalla società del gruppo Koelliker.

Dagli Usa è in arrivo un «castigator» computerizzato contro gli «alfionados» dell'uso improprio degli abbaglianti. Secondo quanto riferisce l'Ansa, la Donnelly Corporation ha messo a punto un sistema a microchip (tramite uno schermo analizza l'area retrostante ad ogni variazione di luce) e specchi elettro-cromici che evitano al guidatore inutili e pericolose contorsioni per riparsi dagli abbaglianti di chi sta sorpassando. Il sistema «Intelligent Vision» prevede che il retrovisore interno si oscuri al passaggio in coda di un'auto, mentre quelli esterni restano chiari per essere più riflettenti. In caso di sorpasso a sinistra, l'esterno sinistro si oscura togliendo riflesso.