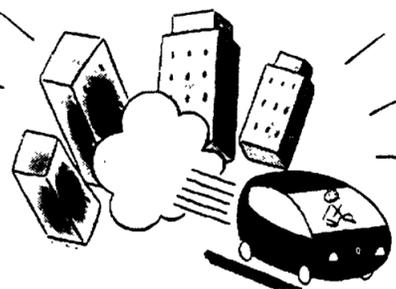


## Matita «doc» per il lancio della Twingo

■ Rivoluzione di forma, rivoluzione di comunicazione. Questa l'ovvia equazione che accompagna dalla fine di questa settimana la campagna pubblicitaria per il lancio in Italia della monospazio Twingo, previsto per il week-end successivo in concomitanza con l'operazione «porte aperte Renault». Carta stampata quotidiana, radio, televisioni e affissioni saranno investite per prime, successivamente compariranno sui periodici e riprenderà in modo massiccio a settembre.

Novità della campagna Twingo è l'assoluta esclusione della fotografia. Si potrebbe obiettare che, proprio recentemente, l'operazione sia stata intrapresa dalla Nissan per la Micra. Ma in questo caso - come ci fa notare Antonio Ghini, direttore della Comunicazione di Renault Italia - il coraggio della Casa giapponese si è fermato davanti alla Tv. Per Twingo invece si è andati ol-



## Volvo Polar: il testimone alla 940 S.W.

■ Volvo che va, Volvo che viene. Così si potrebbe sintetizzare l'inizio e la fine dell'estate della Casa svedese. Ben inteso, di due suoi modelli: l'uno molto popolare la «Polar» che cessa di essere prodotto; l'altro atteso per settembre, la 940 S.W. di cui si è iniziata in Italia la prevendita, che si prefigge di raccogliere il testimone.

Pochi giorni fa, dalle linee di montaggio di Torslanda a Göteborg, dopo 18 anni di successi, è uscita l'ultima 240 Station Wagon, una versione Polar che recava il numero 2.862.413. Con la 240 S.W. nei primi anni Ottanta (la vettura era prodotta già da sei anni per il centro-nord Europa) si è infatti creato in Italia il primo mercato delle «famigliari». Successivamente, dal settembre 1989, con la messa a punto del nuovo concetto di station wagon che dà vita alla Polar, il



La 940 S.W. che eredita il nome Polar dalla famiglia 240 S.W. andata in «pensione»

modello 240 S.W. conosce un nuovo successo che si concretizza nell'incremento delle vendite: dalle 989 unità del 1988 alle 4000 degli anni '91 e '92. Oggi l'eredità del nome «Polar» (e Super Polar) passa alla 940 S.W. 2.0 litri e 112 cv che viene commercializzata, chiavi in mano, a lire 29,9 e 36 milioni (la Super, comprensiva di Abs, air-bag e sospensioni posteriori autolivellanti). Ma è nostra convinzione che il successo Polar sarà rinverdito dalla 850 S.W. □ R.D.

Presentata a Ibiza in occasione della finale della Defender Cup 4x4 È mossa da un motore 2.0 litri 16 valvole. Versioni a 3 e 5 porte

## La Discovery per tutti gli usi

■ IBIZA. Settantaquattro anni in due. Carlo Del Fabbro e Ranieri Siega, l'uno meccanico di Gorizia, l'altro imprenditore di Tarvisio, erano l'equipaggio più vecchio tra i dieci che hanno disputato la finale dell'ottava edizione della Defender Cup 4x4. Nonostante la maggiore età, sono riusciti a strappare la Coppa a Paolo Costa, geometra di Eboli, e a Fabio Versace, impiegato di Cassino, che avevano vinto l'anno scorso nella classica cornice dell'Elba.

Difficile analizzare le ragioni del successo di Del Fabbro e Siega che, arrivati con un buon punteggio alle ultime tre prove, hanno sbaragliato il campo nella gara di trial in salita e nelle due «speciali» di navigazione e regolarità. Forse la loro vittoria è dovuta alla maggiore resistenza psicologica in una gara che quest'anno, oltre alle consuete prove in fuoristrada (meccanica, slalom parallelo in salita, ostacoli di guida in salita con asticci naturali, winching e trial in discesa), prevedeva anche prove di abilità fisica e l'attraversamento in notturna di tre ponti tibetani: una commissione che deriva dalla decisione della Federazione italiana fuoristrada di accogliere nella sua organizzazione la Scuola italiana di avventura.

Comunque, se davvero, come diceva G. K. Chesterton, «un'avventura è soltanto una disavventura vista dal lato buono» l'ottimismo dei concorrenti, che si sono sottoposti a fatiche disumane (immaginate di



La Range Rover Discovery 2.0 16 valvole presentata a Ibiza in prima internazionale

La finale della ottava edizione della Defender Cup 4x4 quest'anno si è disputata ad Ibiza. Prove massacranti per dieci equipaggi che hanno dovuto cimentarsi anche con l'avventura. Tutti i concorrenti hanno gareggiato a bordo di Land Rover Defender 90 TD. Con l'occasione la Rover Italia ha presentato, in prima internazionale, la nuova Land Rover Discovery 2.0 16 V e una nuova versione Range Rover.

### FERNANDO STRAMBACI

dover trasportare di corsa, sotto un sole cocente, quattro tronchi da 70 chili da utilizzare come ponte di fortuna per poter attraversare con il fuoristrada un fosso altrimenti insuperabile), è davvero fuori discussione. La sola sicurezza era data loro dall'affidabilità del mezzo: per tutti Land Rover Defender 90 TD, gommate Yokohama.

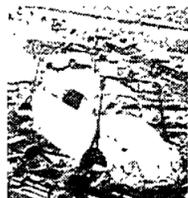
La Rover Italia, che da sempre sponsorizza la Defender

Cup 4x4 - alle cui prove di selezione, con i mezzi più diversi, hanno partecipato quest'anno oltre 600 «fuoristradisti» - ha voluto mettere tutti i concorrenti alla prova finale nelle stesse condizioni. Una decisione che è valsa anche a festeggiare il quarantacinquesimo anniversario della nascita della Land Rover e il fatto che la Rover Italia, in un momento di grave crisi del mercato automobilistico, è - come ha sotto-

lineato a Ibiza il dottor Salvatore Pistola, nuovo amministratore delegato della Società - in controtendenza e riesce anche ad ammortizzare la crisi dei veicoli fuoristrada posizionandosi meglio come quota di mercato.

E' anche per questa ragione che la Rover Italia ha deciso di presentare proprio ad Ibiza, in occasione della finale della Defender Cup 4x4, le nuove Land Rover Discovery 2.0 16V e Range Rover 2.5 TDI. Per la prima, caratterizzata dall'adozione di un motore di 2.0 litri a benzina con distribuzione a 16 valvole, derivato da quello che equipaggia le berline Rover della Serie 800, si tratta di una presentazione internazionale. Questa versione della Discovery, pensata in un primo tempo per il solo mercato italiano, ora verrà venduta anche in Inghilterra e in Grecia. Per la seconda, la novità consiste nel-

## Il Maggiolino torna in Europa? Ma, forse può darsi



Alle sempre più insistenti richieste degli appassionati circa un possibile ritorno all'importazione in Europa del popolare «Maggiolino» Volkswagen (nella foto) - attualmente prodotto in Messico e Brasile dove ha un notevole successo di vendite - la Casa di Wolfsburg non osa opporre un secco rifiuto. Ci stiamo pensando, fanno sapere dalla Germania, ma «nessuna decisione in merito è stata ancora presa». A lavoro ci sarebbe, però, l'evoluzione tecnica del Maggiolino messicano - si legge nella nota rilasciata dal distributore Autogerma - che ha fatto sicuramente diminuire le difficoltà tecniche di collaudi e omologazioni per l'Europa.

## VW: in vendita Polo Primavera tetto apribile e superaccessori

Dalla scorsa settimana è in vendita in Italia presso la rete Autogerma, una speciale Polo, denominata «Primavera», che porta a 14 le versioni commercializzate sul nostro mercato. Caratteristica principale della «Primavera» è il tetto apribile. Inoltre, rispetto alle dotazioni di serie della Polo Cl, presenta a riferimento (schienale posteriore divisibile e ribaltabile separatamente, sedile guida regolabile in altezza), si aggiungono, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata e antifurto GT Auto Alarm. È disponibile nelle motorizzazioni benzina di 1.0 litro (15.867.460 lire, chiavi in mano) e 1.4 Diesel (17.729.810).

## Antifurto Gemini 1104 R perfezionato per motociclette

Il mercato dei veicoli a due ruote si espande e con esso aumentano i furti. Per garantire una più efficace protezione la Gemini Elettronica - si legge in un lancio dell'agenzia specializzata Asa Press - ha ulteriormente perfezionato l'antifurto «1104 R». Esso si caratterizza per la centrale d'allarme radiocomandata con trasmettitori codificati, protezione a mezzosensore d'inclinazione, blocco elettrico del motore, allarme panico, segnalazione blinker ed acustica di inserimento e disinserimento allarme. Il prezzo al pubblico è di 275.000 lire, Iva e montaggio esclusi.

## Fiesta Newport ora anche in versione «Clima»

In poco meno di quattro mesi la Ford Fiesta Newport (motore di 1297 cc e 60 cv) è divenuta la versione più richiesta (60%) dell'intera gamma. Sull'onda di questo successo, da giovedì scorso la Newport è venduta anche in versione «Clima» con condizionatore d'aria privo dei nocivi Cfc, montato in fabbrica. I prezzi chiavi in mano sono: 15,7 milioni per la tre porte e 16,6 milioni la cinque porte.

## Una Williams scende in strada: è la Clio



Clio Williams: all'esterno carrozzeria blu metallizzata e cerchi oro; «sotto» un motore di 1998 cc e 150 cv

Al vertice delle versioni sportive della Clio è arrivata la Williams. Grazie all'aumento della cilindrata a 1998 cc e a modifiche sostanziali al motore vanta 150 cv e una coppia motrice sostanziosa. Piacevolissima nella guida veloce, perdona tutti gli errori ed è adatta anche alle donne. Disponibile soltanto in blu metallizzato e cerchi ruota color oro, costa lire 29.470.000 chiavi in mano.

### UGO DAHO

■ NACCIO (Corsica). Un collega famoso disse una volta che fare il giornalista è sempre meglio che lavorare. Durante la prova della Clio Williams ci è venuta in mente quella famosa e paradossale battuta perché ci siamo talmente divertiti che non ci è sembrato di lavorare.

Renault ha arricchito ulteriormente la già numerosa gamma Clio (44) con la nuova versione Williams, inserendola al vertice per prestazioni e prezzo. La nuova piccola «bomba» rappresenta l'evoluzione più sportiva della già nota 16V, che rimane in produzione. Costruita in circa 3800 esemplari numerati, la vettura costituirà la base per le versioni da impiegare nelle gare di Gruppo A ed N. Le Clio preparate per il primo Gruppo avranno due livelli di allestimento al costo rispettivamente di circa 110 e 160 milioni. Per il Gruppo N invece sarà fornito un kit da 12 milioni, da aggiungere al costo della macchina di serie che è di lire 29.470.000.

Ritornando alla prova effettuata lungo parte del percorso del Rally della Corsica, possiamo certamente affermare che

il miglioramento delle prestazioni nei confronti della 16V è sensibile. Il motore, portato a 1998 cc, eroga 150 cv a 6100 giri/min e una coppia pari a 18,2 kgm a 4500 giri/min. Il campo di utilizzazione della coppia è particolarmente favorevole dato che ben l'85% di essa è già disponibile a 2500 giri e il 95% a 3500 giri.

Il cambio tipo JCS è stato modificato per sopportare il maggiore carico e, se per la rapportatura sportiva possiamo esprimere una lode, non altrettanto possiamo dire per la manovrabilità.

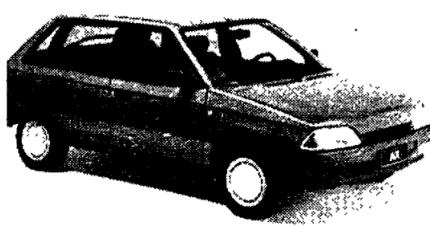
Modifiche significative sono state apportate alle sospensioni anteriori mutate dalla Renault 19 16V. Esse consistono nell'adozione di un avanzato tipo McPherson con triangoli inferiori fissati su un telaio rinforzato. Le ruote sono da 7", tali da consentire un aumento della carreggiata di 34 mm, come sulle versioni da pista della Clio «Coppa». L'impianto frenante è lo stesso della 16V, con dischi anteriori autovelentanti.

Nella guida sportiva la maggiore efficacia della Williams rispetto alla 16V risalta immediatamente. Ciò che sorprende

di più è la «motricità», ovvero la capacità di trasferire a terra, senza perdite di potenza per pattinamenti delle ruote, i 150 cv erogati. Si esce, quindi, dalle curve molto velocemente con l'acceleratore a fondo sfruttando la cospicua coppia offerta a basso numero di giri. L'ingresso in curva è altrettanto veloce grazie alla facilità e rapidità nell'impostare la traiettoria ottimale. Leggermente sovrasterzante all'ingresso, nel corso della curva la Williams mantiene egregiamente la traiettoria con un comportamento sostanzialmente neutro.

Intuitiva e facile, perdona tutti gli errori e per questo ci sembra adatta a tutti i guidatori, comprese le donne agevolate da un efficiente servosterzo. Sui freni crediamo ci sia ancora un margine di miglioramento, nella guida più esasperata. Sono, comunque, sufficientemente progressivi pur richiedendo un certo sforzo.

Esclusivamente blu metallizzata e cerchi ruota color oro all'esterno, la Williams offre all'interno tessuti color cenere e profusione di plastica. Perfettamente anatomici, i sedili anteriori - come su tutte le Renault - contengono adeguatamente il corpo nelle curve. Qualche piccola concessione, di serie, ai meno sportivi è rappresentata dalla chiusura centralizzata con telecomando, dai vetri elettrici, da una sacca porta abiti sotto la cappelliera e dal già citato servosterzo. Ma, per gli incontentabili arriverà (?) la nuova 16V Aria, col condizionatore, che si aggusterà alla normale 16V.



Prezzi competitivi per la «gamma Holiday» della AX (nella foto)

## Citroën AX, operazione vacanze

■ Alle vacanze, ma non solo, è dedicata la nuova strategia «Holiday» (vacanza, per l'appunto) di Citroën Italia che coinvolge cinque versioni della gamma AX. Già nota per le sue offerte di versioni o motorizzazioni diverse «allo stesso prezzo», l'organizzazione italiana della Casa francese propone ora un interessante riposizionamento di prezzi per le «piccole» AX Ten, Dolly, First, Thaxa e 11 TZX Vip con carroz-

zeria sia a 3 sia a 5 porte. Il listino chiavi in mano delle versioni a tre porte parte dai 12.449.780 lire della Ten per arrivare, via via con arricchimenti delle dotazioni di serie, fino ai 14.650.090 lire della Vip. Per le cinque porte si va da 13.450.570 a 15.649.690 lire. Per entrambe le gamme «Holiday», dunque, in un ventaglio di prezzi contenuti in poco più di due milioni di lire, si risponde a diverse possibilità

economiche e esigenze dell'utente.

Naturalmente, di base restano tutta la tecnologia di sicurezza attiva e passiva, la nota affidabilità dei motori di 954 e 1100 cc, la cura negli allestimenti che sono un tradizionale patrimonio Citroën. Per quanto riguarda la sicurezza, ad esempio, la struttura monoscocca garantisce una notevole rigidità e quindi anche una buona resistenza in caso di in-

cidente. È provato che nel caso di un urto frontale a 50 km/h il motore rientra di soli 3 cm, mentre l'arretramento del piantone dello sterzo risulta di soli 55 millimetri contro i 127 ammessi dalle norme vigenti.

Altri punti forti della AX sono l'assetto e la tenuta di strada cui contribuiscono le sospensioni a quattro ruote indipendenti. Senza contare che questa vettura vanta consumi assai ridotti.

## Prodotto per il mercato del ricambio, può essere adottato dal 70% dei modelli «sportivi» Pirelli Vizzola, accesso all'high performance

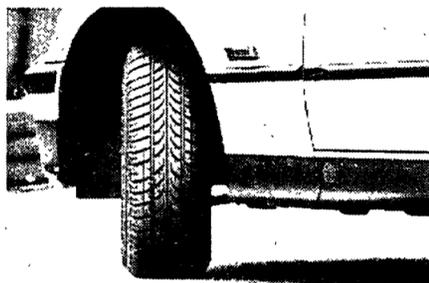
DAL NOSTRO INVIATO  
ROSSELLA DALLO

■ VIZZOLA TICINO. Il momento critico della Pirelli - ristrutturazione, riorganizzazione della società, perdita del contratto con il Gruppo Volkswagen - potrebbe avere un primo sbocco positivo grazie ad un'idea niente affatto peregrina: creare una linea di pneumatici - il P5000 Vizzola - per vetture e vetturine di serie ad alte prestazioni, ma rivolto non alle Case e quindi al primo equipaggiamento, bensì al mercato del ricambio.

In questo modo, spiegano in Pirelli, si abbattano i costi non dovendo passare per i stretti vincoli dell'omologazione (salvo preciso interesse dei Costruttori), e in più si dà la possibilità al consumatore finale di accedere alle coperture high-performance a un prezzo «contenuto». In merito non è stata fatta una cifra precisa, ma si sa che il «Vizzola» - nome preso a prestito dal centro prove Pirelli situato a un passo dall'aeroporto di Milano Malpensa - costa un 10 per cento in meno rispetto agli altri

pneumatici della gamma centrale Pirelli (P4000, P600, P700-Z) consentendo così all'automobilista - che volesse cambiare le coperture originali un risparmio da 100 a 500.000 lire per un set completo.

Anche il settore nel quale si introduce il «Vizzola» è frutto di un attento studio di marketing. Il mercato europeo delle vetture di classe media, medioalta e alta a prestazioni sportive nei segmenti C, D, E e F è infatti in continua crescita. Da un'analisi dei dati si evince che il mercato dei pneumatici con codice di velocità H (fino a 210 km l'ora) è passato dai 16 milioni e 800.000 pezzi del 1990 ai 18,3 milioni dello scorso anno. Per il 1993 le previsioni, pur in presenza di una forte contrazione delle vendite di automobili, si prevede un totale analogo a quello dello scorso anno. Decisamente in evoluzione, anche nelle stime per il '93, è invece il segmento VZ (240 km/h e oltre) che passa dai 6,6 milioni del 1990 agli 8,9 milioni del '92, ai 9,5 previsti per



Il Vizzola, super-ribassato «direzionale» per la guida sul bagnato

fine anno. Ed è appunto ai segmenti H e V che il centro ricerche Pirelli ha pensato per progettare e realizzare il super-ribassato P5000 Vizzola. Esso, infatti, può essere montato, a parità di misura, tanto sulle Opel Astra GSi e Peugeot 205 GT quanto sulle Alfa 155 e 164, le Nissan 200 X, le Mercedes

70% delle nuove vetture costruite negli ultimi due anni. Le misure del Vizzola vanno dai 185 ai 245 mm di larghezza battistrada, dalla serie tecnica 60 alla 45, e il calettamento da 13 a 17 pollici.

Al di là delle ragioni di fondo commerciali, il P5000 Vizzola presenta delle peculiarità tecniche avanzatissime che ne fanno uno dei pneumatici più innovativi in un settore di intervento tra i più difficili: la marcia sul bagnato. Come abbiamo potuto constatare nelle nostre prove sulla pista di Vizzola Ticino a bordo di Bmw 325i e Volkswagen Golf gommate con coperture Pirelli e di case concorrenti, il P5000 consente buone prestazioni, una superiore tenuta di strada sul bagnato e una più efficace resistenza all'aquaplaning (perdita di aderenza specie nelle pozzanghere). Secondo i tecnici della Casa milanese, in presenza di uno strato d'acqua di 8 millimetri il Vizzola porta a 90 km l'ora, contro i 74 km/h di un pneumatico «concorrente» preso a riferimento, il limite di inizio dell'aquaplaning in

rettilineo. Stesso miglioramento dicasi per l'aderenza in curva.

Per arrivare a questi risultati i tecnici Pirelli hanno lavorato sul disegno della battistrada (direzionale), sui profili (per ottimizzare la distribuzione della pressione di contatto sotto l'area di impronta) e sulla ricerca dei materiali (nuova miscela meno sensibile all'aumento della temperatura, carcassa in nylon a bassa deformazione), facendo tesoro dell'esperienza iniziata con le applicazioni su vetture ad alte prestazioni come Ferrari e Porsche. Anche solo guardando, con occhio inesperto, il battistrada si può capire che è stato disegnato per aumentare la direzionalità e la velocità di drenaggio dell'acqua. L'ingegnere Rimondi ci spiega inoltre che i tasselli centrali a forma di freccia, oltre a rompere il velo d'acqua, producono una zona di contatto continuo con l'asfalto così da migliorare la stabilità longitudinale e, al contempo, abbassare il livello di rumorosità da rotolamento.



■ Tra i costruttori di vetture sportive, la Bmw occupa un ruolo di primo piano. La prima Serie 3 cabriolet data 1986 e da allora complessivamente ne sono stati venduti 140.000 esemplari (1482 solo in Italia, cui si devono aggiungere 403 spider Z1). All'inizio di questa estate la famiglia delle scoper-



te Serie 3 si rinnova con l'arrivo della 325i Cabrio, commercializzata a 61.100.000 lire più la tassa sui beni di lusso. Mossa dal brillante sei cilindri di 2498 cc in grado di erogare 192 cv, raggiunge la velocità di 229 km/h e accelera da fermo a 100 km orari in 8,6 secondi. Studiata per essere equipag-

giata, su richiesta, anche di hardtop, la 325i Cabrio si avvale di alcuni affinamenti che hanno interessato il meccanismo di apertura-chiusura della capote a scomparsa, il rivestimento interno del «tetto» (maggiore silenziosità), lo sgocciolatoio che corre sopra i vetri laterali.

La nuova Bmw 325i Cabrio monta un sei cilindri di 2494 cc in grado di erogare 192 cv di potenza. Può raggiungere i 229 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 8,6 secondi