

Punto, via all'autunno caldo Fiat

E dalle Case tedesche fuochi d'artificio al Salone di Francoforte

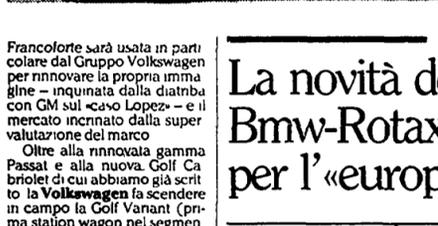
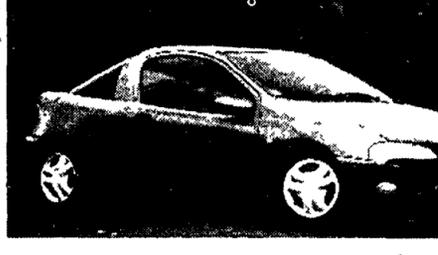
Comincia con un certo anticipo l'autunno caldo della Fiat. Non quello classico delle lotte sindacali, bensì quello che avvia una stagione spumeggiante di novità per la marca torinese. Oggi stesso, infatti, sotto la mole incombente del raduno mondiale dei giornalisti chiamati a prendere visione e rendere conto del salto di qualità imboccato dalla Fiat nel segmento che le è più consueto quello delle vetture del segmento «B». Protagonista assoluta della kermesse è la PUNTO.

Chi ha già avuto modo di vederla da vicino giura che la cura nei particolari, la qualità degli assemblaggi e dei materiali impiegati farà invidia anche alle migliori Case tedesche. Stipicamente la Punto disegnata dall'abile mano di Giugiaro, potrà piacere o non piacere, ma certo già si annuncia per forma, contenuti e qualità come la più probabile vincitrice del premio europeo «Vettura dell'anno».

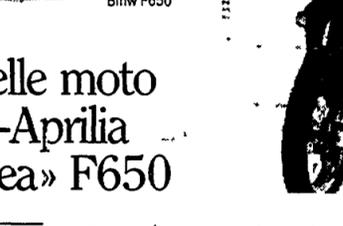
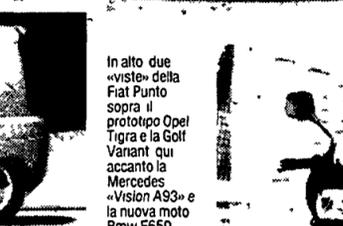
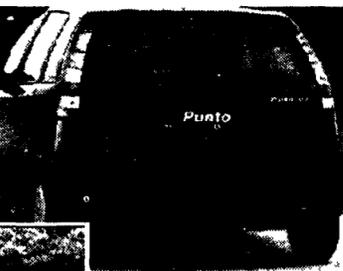
Mecanica e motorizzazioni a differenza degli assemblaggi, non hanno mai rappresentato un problema per la «numero uno» italiana. Per la Punto però si è fatto molto di più, aggiungendo all'ampia gamma di motori benzina e Diesel e ai numerosi allestimenti che consentono una scelta fra 30 differenti versioni un cospicuo «pacchetto sicurezza» fatto di rinforzi alla struttura, di cinture pre-tensionate di air-bag e Abs.

La futura erede della Uno precede di qualche mese un'altra attesa novità targata Fiat: il 4 dicembre al Motorshow sarà presentata in pompa magna la bellissima Coupé 2000 ideata da Pininfarina. Forse meno importante in cifre assolute della Punto, la Coupé rappresenta però un evento storico per la Fiat che con questa modernissima vettura ritorna dopo quasi quindici anni a produrre una «due porte». Da dicembre dunque, novità in fila alla Fiat anche da questo rinovato settore specialistico.

Com'è consuetudine dei nostri costruttori, che non amano la costruttività dei Saloni per presentare le loro novità, la Punto gioca di anticipo su quell'esplosione prototecnica che sarà l'Esposizione di Francoforte (dal 9 al 19 settembre). Da sempre trampolino di lancio delle Case tedesche,



Francforte sarà usata in particolare dal Gruppo Volkswagen per rinnovare la propria immagine - inquinata dalla diatriba con GM sul «cavo Lopez» - e il mercato incrinato dalla super valutazione del marco. Oltre alla rinnovata gamma Passat e alla nuova Golf Cabriolet di cui abbiamo già scritto la Volkswagen fa scendere in campo la Golf Variant (prima station wagon nel segmento «C»), la Golf GTD e una Golf «Ecomatic» studiata per migliorare l'impatto ambientale. La Ecomatic, motorizzata con un quattro cilindri Diesel di 1.9 litri e 64 cv è dotata di un particolare dispositivo «a massa volante» e gestione computerizzata in grado di spegnere il motore, durante le soste al semaforo o in presenza di tratti in pendenza e di riaccenderlo al semplice pigiare sull'acceleratore. Dall'Audi in combinata con la Porsche che lo costruisce dall'inizio '94 viene presentato il prototipo «Avant R52» studiato sulla base della 80 Avant S2 di 2.2 litri ma ancora più sportivo: la sua potenza infatti è di 300 cavalli. Un altro



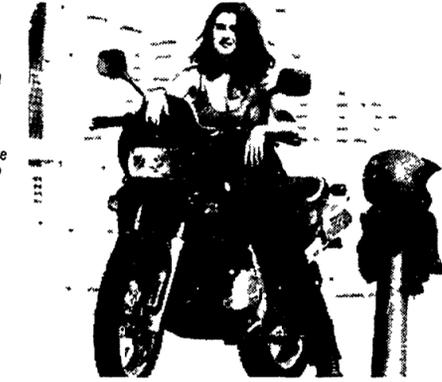
dello d'accesso per i clienti Bmw ed è caratterizzata da linee e prestazioni tipiche delle «trotterone». Non poca sorpresa desterà il fatto che la prestigiosa marca tedesca abbia scelto per la F 650, dopo 70 anni di fedeltà al serbatoio cardanico la trasmissione finale a catena. Una scelta che sembra essere stata logicamente dettata dalla presenza di un albero motore disposto trasversalmente. La aglie struttura della moto è contraddistinta da un ampio cupolino solido con il telaio e da un serbatoio da 17.5 litri. Decisamente abbondante la sella posta a 810 mm da terra che termina con un comodo portapacchi. Pensata per consentire una accentuata maneggevolezza sia su asfalto che su strade sterrate la F 650 offre anche - secondo la Bmw - grandi stabilità alla velocità massima di oltre 160 km/h.



Definita interessante economicamente (l'unita non se ne conosce ancora il prezzo) la F 650 si rivolge soprattutto a giovani e neopatentati essendo disponibile con due livelli di potenza: 48 e 34 cv. Il motore monocilindrico a quattro tempi è raffreddato ad acqua ed ha due alberi a camme in testa che comandano le quattro valvole. Adatto a girare a regimi elevati il propulsore è dotato di un albero a camme appesantito per minimizzare le vibrazioni. I tagliandi prevedono intervalli di 10.000 km per contenere i costi di manutenzione. La parte ciclistica è costituita da un telaio monocilindrico in tubi quadrati d'acciaio e sospensioni con escursione di 170 e 165 mm. L'ammortizzatore posteriore è un pannello regolabile ed i freni sono a dischetto con pinze flottanti. Per chi ha gustamenti preoccupazioni ecologiche è disponibile un catalizzatore senza regolatore come optional.

La novità delle moto Bmw-Rotax-Aprilia per l'«europea» F650

A quasi trent'anni dalla presentazione della Bmw R 72 la Marca tedesca ripropone all'imminente Salone di Francoforte una monocilindrica la F 650. La moto verrà commercializzata entro la fine dell'anno. Non a caso è stata scelta la vetrina di Francoforte che dopo l'edizione del Salone svoltosi a Berlino nel 1939 riapre contemporaneamente per la prima volta i propri spazi espositivi ad auto e moto. La Bmw F 650 è la prima moto di serie uscita da un accordo fra tre case motociclistiche europee. Infatti il progetto di controllo di qualità e la commercializzazione sono della Bmw; il motore è prodotto dalla austriaca Rotax e il telaio è della Bmw, mentre la parte ciclistica ed il montaggio finale sono opera della italiana Aprilia. La nuova moto «europea» rappresenta il mo-



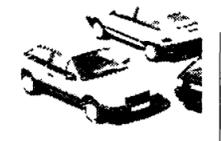
delo d'accesso per i clienti Bmw ed è caratterizzata da linee e prestazioni tipiche delle «trotterone». Non poca sorpresa desterà il fatto che la prestigiosa marca tedesca abbia scelto per la F 650, dopo 70 anni di fedeltà al serbatoio cardanico la trasmissione finale a catena. Una scelta che sembra essere stata logicamente dettata dalla presenza di un albero motore disposto trasversalmente. La aglie struttura della moto è contraddistinta da un ampio cupolino solido con il telaio e da un serbatoio da 17.5 litri. Decisamente abbondante la sella posta a 810 mm da terra che termina con un comodo portapacchi. Pensata per consentire una accentuata maneggevolezza sia su asfalto che su strade sterrate la F 650 offre anche - secondo la Bmw - grandi stabilità alla velocità massima di oltre 160 km/h.

prototipo di vettura in alluminio annuncia il futuro V8. L'onore di una prossima agguerrita concorrenza nel segmento delle city car è il prototipo in alluminio «Vision A93» della Mercedes che darà vita alla futura Classe A. 3.35 metri di lunghezza, 5 porte, 4 posti, tre motorizzazioni Diesel e iniezione diretta 90 cv e un consumo medio di 3.8 litri/100 km. Tre cilindri a benzina da 75 cv, consumo medio 5 litri/100 km elettrico con batterie sodio-cloruro di nichel per un'autonomia di 150 km.

Sempre dalla Germania la novità Bmw si concretizza in una 316 Coupé più prestazionale (102 cv) e meno inquinante (consumi ridotti del 7%) della analoga versione berlina nella 318i berlina (213 km/h) che adotta il quattro cilindri plurivalvole da 140 cv e 19.2 kgm della Coupé Serie 3 dotata di collettore di aspirazione a geometria variabile nella 325td berlina che prende dall'analogo modello della Serie 5 il propulsore 2.5 litri Turbodiesel con intercooler in grado di erogare 143 cv e di consentire una velocità di 214 km/h pur mantenendo i consumi nella media di 4.9 litri ogni 100 km. Infine c'è la novità Bmw la potentissima 540i Touring spinta da un otto cilindri di 3982 cc (abbinato a un cambio automatico a 5 rapporti) che eroga 286 cv di potenza a 5800 giri e consente una velocità di 240 km/h.

Una bellissima Astra Cabrio priva di roll bar e una concept car di coupé 2+2 dal nome «Tigra» sono le proposte della marca tedesca della General Motors la Opel La «scoperta» delle Astra - che sarà commercializzata in Italia in settembre - ha una linea filante grande bagagliaio e cupote a scomparsa totale. Il motore quattro cilindri di 1400 cc eroga 82 cv. Il prototipo invece prefigura l'erede della Calibra la coupé di maggior successo in Europa carrozzina «compatta» (3.9 metri di lunghezza) con un corto posteriore molto lavorato motore 1600 16V da 109 cv che assicura una velocità di 200 km/h e bassi consumi 15.4 km/litro.

Volkswagen/1: Polo Scot, più ricca, al posto della Polo Fox



La gamma Volkswagen Polo (nella foto) si aggiorna e raggiunge le 12 versioni. La Polo Fox di fatto viene sostituita da il l'arrivo della più ricca «Scot». Su nella versione mini guardi netta sia «Motorizzata» con i quattro propulsori a benzina di 1.0 litri e 15 cv e Diesel di 1.4 litri e 48 cv. La Polo Scot offre di serie contagiri, consolle centrale, sedile posteriore sdoppiato, copricerchi, i prezzi chiavi in mano esclusa Anet sono di lire 13.670.720 per la S mille Scot 1.3 941.120 per la mille Scot e 15.068.970 per la 1.4 D Scot.

Volkswagen/2: il coupé Corrado anche versione 2.0 litri

La seconda novità Volkswagen per il mercato italiano è la versione 2.0 litri (34.906.270 lire chiavi in mano Anet esclusa) del coupé Corrado che si affianca alle già note 2.0 16V e VR6 2.9 litri. La 8 valvole e mosca da un motore di 1984 cc che eroga una potenza di 115 cv a 5400 giri/min. Consente una velocità di 200 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 10.6 secondi. Con un litro di benzina «verde» percorre in media 17.5 e 13.8 km alle velocità costanti di 90 e 120 km/h e 9.4 km in città.

Rover e Avis maxi-contratto da 43 miliardi per l'Europa

Con un maxi-contratto da 15 milioni di sterline (oltre 43 miliardi di lire) la Rover Cars firma un contratto di noleggio per 1 milione di vetture per l'autoleggio in Europa. In base all'accordo vetture dell'intera gamma Rover entrano nel parco macchine dei centri noleggio Avis in Germania, Spagna, Italia e in seguito in Francia e Portogallo. Con questa operazione Graham Morris, managing director di Rover Europe, si propone di migliorare l'immagine di Rover e stima possibile un incremento di 15.000 prenotazioni/anno.

Pneumatici Yokohama per vetture elettrosolari

La giapponese Yokohama ha sviluppato un nuovo pneumatico nella misura 165 R14 adatto per veicoli elettrosolari. La speciale copertura grazie a un particolare studio di miscela e battistrada pesa il 10% in meno di gomme analoghe e offre una minore resistenza al rotolamento del 30% senza penalizzare il «grip» sul bagnato. La prima partita dei nuovi pneumatici è stata consegnata alla Mitsubishi Motors che li monterà sulla versione elettrica del van Libero sviluppato insieme alla Tokyo Electric Power.

Inaugurato in Giappone un museo privato Ferrari-Abarth

La Galleria Ferrari di Maranello ospita dal 4 al 30 settembre (ore 9.30-12.30-15.18) una mostra fotografica ricca di inediti di epoca dedicata al «Cavallino di mare». Cioè al 150° Nautico un comitativo nautico da competizioni (12 cilindri di 4500 cc e 550 HP due compressori alettati e doppia accensione) costruito dal «Drake» per lo scafo «tre punti» con cui Achille Castoldi stabilì il 15 ottobre 1953 sul lago di Samico il record mondiale di velocità sul km lanciato della categoria alla media di 241.708 km/h.

E alla Ferrari di Maranello il «Cavallino di mare»

La Galleria Ferrari di Maranello ospita dal 4 al 30 settembre (ore 9.30-12.30-15.18) una mostra fotografica ricca di inediti di epoca dedicata al «Cavallino di mare». Cioè al 150° Nautico un comitativo nautico da competizioni (12 cilindri di 4500 cc e 550 HP due compressori alettati e doppia accensione) costruito dal «Drake» per lo scafo «tre punti» con cui Achille Castoldi stabilì il 15 ottobre 1953 sul lago di Samico il record mondiale di velocità sul km lanciato della categoria alla media di 241.708 km/h.

Arriva in questi giorni l'attesa «famigliare» Volvo. La prova della 2.5 850 SW, si parcheggia con un dito

MILANO Fra pochi giorni sarà finalmente disponibile anche in Italia la Volvo 850 Station Wagon. Le prime consegne degli 890 ordini acquistati in prevendita saranno effettuate infatti a partire dal 10 gennaio dalla produzione dei due stabilimenti di Gand (Belgio) e di Torslanda (Svezia) da cui sono già uscite diecimila vetture. È molto probabile che data l'attuale fiscalizzazione da noi avrà più fortuna la versione 2.0 litri rispetto alla 2.5 litri anche se i 170 cv di quest'ultima appaiono più adeguati del 143 cv della «duemila» a trasportare brillantemente i 14.2 quintali di peso in ordine di marcia.

Entrambe motorizzate con un propulsore 5 cilindri a iniezione elettronica Jetronic 3.2 e distribuzione a 4 valvole per cilindro - abbinato a un cambio meccanico a 5 rapporti o, in opzione, all'automatizzato a 4 rapporti e tre programmi di guida - la 1984 cc dispone di una coppia di 18.7 kgm a 3800 giri/minuto che garantisce no-

tevole elasticità di motore e facile ripresa anche dai regimi più bassi. Questa versione sarà disponibile in due allestimenti GLT e GLT (rispettivamente al prezzo di 41.9 e 47.5 milioni chiavi in mano) che di serie hanno in comune il dispositivo antibloccaggio Abs servosterzo, chiusura centralizzata, specchietto destro elettrico/n. scaldabile volante regolabile in altezza e profondità, tergicristallo antenna incorporata nel cristallo laterale. In più la GLT ha tra l'altro il climatizzatore lo specchietto sinistro elettrico e riscaldabile, i sedili anteriori riscaldabili, tergicristallo, telo copribagagliaio, termometro temperatura esterna, cerchi in lega.

È questo il livello di finitura che caratterizza la 2.5 litri (allo stesso prezzo della 2.0 GLT) ommamente più la tassa straordinaria (1se) che noi abbiamo provato recentemente a lungo in autostrada e soprattutto nel traffico caotico di Milano.

Più volte il verde brillante della sua vernice metallizzata la linea compatta pur nelle notevoli dimensioni (è lunga 471 cm larga 176 e alta 143) la bella forma verticale dei gruppi ottici posteriori che coprono i montanti dell'ampio portellone allungandosi dal paraurti verso il tetto hanno destato la curiosità degli automobilisti in coda ai semafori.

Sicura, potente e veloce lungo i percorsi autostradali - il suo motore di 2435 cc eroga 170 cv a 6200 giri ha una coppia di 24.2 kgm a 3300 giri e consente una velocità di 211 km/h - è assolutamente incredibile nell'uso cittadino. Nonostante la mole infatti ha un diametro di sterzata di 10.2 metri che fa invidia anche a molte city-car. Inoltre grazie a un servosterzo calibrato al millimetro permette manovre di parcheggio in spazi di pochi centimetri superiori alla sua lunghezza e senza il minimo sforzo.

Via nel vento col «macchinone»

MILANO Non godo della compagnia di un cane malgrado mi renda conto che data la protervia dei tempi sia proprio lui l'unico amico che ci si possa permettere. Sarà tutto ma è tanto affettuoso. Non ho mai posseduto un tavolino da picnic. Non mi servo di canne da pesca per procurarmi il pesce. Garantisco di non tenere nel box una mountain bike pronta per i miei week end alpini. Anche perché sono senza box. Soprattutto non vivo tra le abetaie e le pianure svedesi e neppure in riva ad un fiordo. Vivo invece a Milano dove le strade si misurano a metri e i parcheggi a centimetri. Però ho provato anch'io a girare con una Volvo 850 station wagon e non so quale altra sigla servosterzo, chiusura centralizzata, termometro temperatura esterna, cerchi in lega leggera, airbag lato guida e lato passeggero che aspettavo mi si gonfiassero in faccia da un momento all'altro. Ho provato una Volvo 850 SW giusto per sentirmi dire «che cosa ci fai tu con quel macchinone che non hai il box non hai il cane non hai la canna da pesca non hai la mountain bike e neppure tre bambini svedesi, come da previsioni della casa madre (vedi dipliant allegato)». Oppu-



re più esplicito. «Come fai ad avere tu quel macchinone?». Subito «macchinone» lo che guardavo ai cavalli dell'autostrada utenti accaldati sventolanti i vetri in cerca d'aria dal mio abitacolo a prova d'aria condizionata, chissà magari persino pressurizzato come sul Boeing che magari un golfino leggero leggero non ci stava male lo che acceleravano al primo colpo di abbaglianti del solito allamato perenne sulla corsia di sorpasso dileguandomi come un volfo di vento davanti a lui lo che mi offriva in trasporti celebri da capitale a capitale. Costretto ad ammettere che era tutto un privilegio da giornalista che era un pre-sito. Aggiungendo con ovvia «smorfia che mai però un macchinone così l'avrei comprato com'è comodo ingombrante poco maneggevole. Vuol mettere la comodità della vecchia utilitaria che la lasci dove vuoi con suma poco e ci stanno un mucchio di robe. Affidabile tranquilla e poi spaziosa. Mica da mettere in mostra. Siamo intellettuali o no? F quindi snob ipocrisia da povero cristiano. Prendi il macchinone e vai invece. Ci fossero quei quarantacinquanta milioni il box il cane la mountain bike la canna da pesca. Ho provato la Volvo godendo del suo verde «silenzioso» del suo sterzo morbido e ampio dei sedili regola-

cluso la corsa in un pensiero cortese che piccolo sarà bello ma grande e molto meglio. E di altra parte i neri saranno antipatici ma noi siamo sempre festi e di macchine e più probabile che se ne intendano loro che hanno più tradizione alle spalle di noi che abbiamo cominciato con la 600 e finiremo con la Panda. Ora qui non posso ragionare delle caratteristiche tecniche della vettura. Non ne ho i numeri. Posso dire che contro la legge (e non si sappia) l'ho fatta correre fino ai centottanta (di più mi è mancato proprio il cuore) senza un balfo di ondeggiamento. Che in ripresa è un guizzo. Che la visibilità è eccellente. Che l'insonorizzazione è perfetta. Che gli esterni danno una sensazione di compattezza e di design coerente. Che non si tratta cioè di una berlina con l'aggiunta pura e semplice di un cubo di lamiera e vetro per trasformarla in una station wagon. Che il piano di carico è basso ed ampio e facilmente accessibile. Che in somma siamo nella tradizione Volvo. Non nego che «seco» per l'ultima volta dal macchinone un pensiero l'ho fatto. Perché non acquistarlo? Sembrerebbe che ci sia lo sconto. Quale immaginavo un po' voi.

La Volvo 850 SW è disponibile nelle cilindrate 2.0 e 2.5 e negli allestimenti GLT e GLT. Motori a 5 cilindri plurivalvole.

Sulla Prelude per sentirsi Kim Basinger

MILANO È il accanto al marciapiede nera lucida aggressiva sotto il sole cocente di estate. Eppure somiglia con le sue belle forme morbide allungate a un palmo da terra, pronte a sfrecciare al primo colpo di acceleratore. Con un occhio si intuisce la sua natura sportiva, potente consola. Persino lo spoiler applicato sul corto bagagliaio sembra inutile, non fosse indispensabile per l'effetto di deportanza. Insomma la Honda Prelude 2.2 VTEC ti conquista come un fulmine a ciel sereno. Per una settimana è mia, penso. Chissà che invidia farò a colleghi e amici. È un attimo. Apro la possente portiera e mi siedo al posto di guida. Fortuna che attorno non c'è nessuno. Infatti per qualche secondo resto a bocca aperta. Mi sembra di essere sul prototipo di un disco volante biposto (a dire il vero ci sono altri due sedili posteriori, un po' sacrificati ma sarebbe un sacrilegio riempirli come su una normale berlina) e per giunta di gran lusso. A 180 gradi portiere, cruscotto, plancia, consolle e



La Prelude 2.2 VTEC motore bialbero quattro cilindri 16 valvole 185 cv di potenza, 228 km orari.

Sulla Prelude per sentirsi Kim Basinger

tunnel centrali sono un orgoglio di pulsanti disposti con grande razionalità in un po' qui un po' là. Persino il radio Claron con il frontlino estri bile che sta nel palmo della mano di un bambino testimoniano la cura con cui è stato disegnato l'interno. Aria condizionata, air bag per guidatore e passeggero, tetto apribile volante regolabile in altezza e profondità, sedile con memoria di posizione, bloccaggio di portiere e finestrini tutto è rigorosamente di serie. Ogni comando è a portata di mano. I tecnici direbbero ergonomicamente perfetta. Avvolta dal comodo sedile di pelle «umana» mi decido a girare la chiave dell'avviamento. Davanti a me nella stretta fascia che segue tutto il parabrezza è un fiore di morbide luci azzur-

una coppia di 21.6 kgm a 5300 giri. Ne tanto meno che VTEC è la sigla di un ingegnoso sistema a comando elettronico di fasatura e alzata variabile delle valvole o ancora che il mezzo del carburante è del tipo «programmato». Non ho bisogno neppure di verificare l'autenticità di quei 228 km orari dichiarati dalla Honda per sapere che è in grado di raggiungere l'intera coppia accelerazione si intuiscono anche girando per la città. E lo capisce facilmente anche chi mi sta attorno. Certo la Prelude VTEC non è auto che passa inosservata. E per una volta ne gioisco. Si perché è anche una punta di orgoglio femminile nel constatare che gli automobilisti che mi affiancano spalancano gli occhi davanti alla macchina e subito dopo - anche la bocca vedendo una donna al volante del «bolide» - senza timore di smentite possono dire che in un' settimana di giri e rigiri avrei potuto «uccidere» facilmente un bel po' di maschetti. Grazia. La Prelude. Per sette giorni mi sono sentita anch'io Kim Basinger.