

Torino e Arese sferrano un nuovo attacco al mercato europeo Coupé, la «zeta» che avvince Il passato entra nel futuro

■ NIZZA La Coupé Fiat che abbiamo finalmente visto dal vero è provata sulle strade della Costa Azzurra avvincente e convincente. Disegnata (in collaborazione col Centro stile Fiat) e costruita da Pinfarina in oltre 20.000 esemplari l'anno sarà in vendita in Italia alla fine di gennaio con il motore 2.0 16v Turbo più avanti con il pluri-valvole aspirato due livelli di allestimento e prezzi «a partire da 35-36 milioni».



Innanzitutto è bella, ricca di personalità e di grinta. Di uno stile futuribile ma con forti richiami alla tradizione dei coupé sportivi Fiat evidenti per esempio nel grande tappetino in alluminio con pulsante di rapida apertura preso a prestito dallo sport. E di concezione agonistica è il grande colano motore che copre tutta la parte anteriore nel quale sono integrati i gruppi ottici (fissi per non alterare il Cx di 0,31) protetti da una carenatura in policarbonato.

Al futuro invece appartiene il disegno globale pulito, spicco senza sbalzi ma con due lunghi incavi in fiancata a formare una sorta di «zeta» che convincerà la parte posteriore imponente e squadrata nella quale sono incassati i «fondi» delle luci. Lo stesso gioco «passato-futuro» si scopre all'interno dove la plancia scopre una fascia di lamiera che racchiude gli strumenti analogici, ma anche dove i caratteri sportivi (sedili contenitivi volante regolabile a tre razze, sterzo ergonomico dei comandi) si coniugano perfettamente con le esigenze di comfort e di abitabilità (è una vera 4 posti).

Assolto il compito estetico del colpo d'occhio che dovrà aiutare la Coupé ad inserirsi saldamente nel segmento «H» delle vetture sportive (200.000 vendite nel '92 in Europa, obiettivo Fiat 10% d'incremento a metà Italia e estero) saranno le qualità meccaniche e motoristiche a convincere.

Sedendosi al posto di guida si ha la piacevole sensazione

di fare corpo unico con la vettura il che infonde un immediato senso di sicurezza e di padronanza della vettura. E infatti la posizione di guida è allungata e «affondata» tra le ruote (la carreggiata anteriore è di 1491 mm) il baricentro della vettura basso (490 mm di terra) il centro rollio abbassato e l'angolo di rollio molto ridotto (del 30% inferiore a quello delle concorrenti).

Le sospensioni ben tarate a quattro ruote indipendenti (anteriori tipo McPherson posteriori a bracci tirati) con barullino antirullo (impianto frenante a quattro dischi (anteriori autoventilanti) servosterzo) e con Abs di serie il servosterzo a innalzamento progressivo sono tutti elementi che concorrono a formare la sua elevata sicurezza dinamica («preveniva» si ama dire oggi).

■ VARESE DE MELLEGGI La vittoria nel campionato tedesco di turismo DTM con la 155 V6 11 ha galvanizzato non solo la Squadra come ma l'intera Alfa Romeo. E per sfruttare il momento favorevole ai modelli del Bisogno la Casa di Arese sta ora la super top 164 Q4 la versione integrale permanente dell'ammiraglia Alfa compendiosa della più sofisticata ricerca sulla trazione 4x4 e sull'applicazione dell'elettronica nel tutto. Certo gli 87 milioni e 886.600 lire che costituiscono il prezzo chiavi in mano comprensivo di tutte le tasse - e cioè anche degli 8 milioni di lire - faranno da naturale selezione. Ma la 164 Q4 ha tutte le carte in regola per vincere la sfida sui mercati di Germania e Svizzera - dove sarà commercializzata in contemporanea con l'Italia dal 17 dicembre - notoriamente i più sensibili al-

In arrivo, fra un mese l'Alfa 164 Q4, sportiva di lusso con un evoluto sistema a 4 ruote motrici

Trazione integrale intelligente

La più sofisticata trazione integrale permanente a controllo elettronico. È la 164 Q4 con cambio a sei marce, top di gamma della sportiva ammiraglia Alfa Romeo. Prestazioni da capogiro erogate con dolcezza. Grazie all'evoluto sistema Viscomatic capace di trasferire all'occorrenza tutta la coppia motrice su un solo asse, sicurezza attiva d'eccellenza. Ma anche il prezzo quasi 88 milioni, Ise compresa.

DAL NOSTRO INVIATO

■ VARESE DE MELLEGGI La vittoria nel campionato tedesco di turismo DTM con la 155 V6 11 ha galvanizzato non solo la Squadra come ma l'intera Alfa Romeo. E per sfruttare il momento favorevole ai modelli del Bisogno la Casa di Arese sta ora la super top 164 Q4 la versione integrale permanente dell'ammiraglia Alfa compendiosa della più sofisticata ricerca sulla trazione 4x4 e sull'applicazione dell'elettronica nel tutto. Certo gli 87 milioni e 886.600 lire che costituiscono il prezzo chiavi in mano comprensivo di tutte le tasse - e cioè anche degli 8 milioni di lire - faranno da naturale selezione. Ma la 164 Q4 ha tutte le carte in regola per vincere la sfida sui mercati di Germania e Svizzera - dove sarà commercializzata in contemporanea con l'Italia dal 17 dicembre - notoriamente i più sensibili al-

mettendosi alla guida sulle strade più tortuose come abbiamo fatto noi sull'Appennino parmenese che si possono apprezzare appieno le doti di sicurezza attiva, stabilità tenuta di strada, velocità e accelerazione di questa vettura di quasi 17 quintali di peso. Si può dire la sua maneggevolezza e la dolcezza con cui sfodererà prestazioni da capogiro 7 secondi e mezzo per raggiungere i 100 km/h da fermo 240 km orari di velocità massima (solo 10 km/h meno della V6 Super a trazione anteriore che però è più leggera di 150 kg).

Ma ancora più sorprendente è la capacità di scaricare a terra netti i suoi 230 cavalli di potenza (a 6300 giri) e una super-coppia di 29 kgm a 5000



già senza darlo ad intendere senza mai perdere di aderenza e direzionalità. Il merito va tutto all'evoluto sistema di trazione integrale permanente gestito elettronicamente che interagisce automaticamente con i controlli elettronici del sofisticato impianto Abs e con il Motronic M37 della gestione motore e in parte va anche agli interventi migliorativi sulle sospensioni a smorzamento elettronico («sono cambiate le geometrie») e sul sistema frenante a quattro dischi autoventilanti con dischi e pompa maggiorati. Frutto dell'esperienza fatta in questi anni con le 33 e 155 4x4 è però soprattutto la prima applicazione pratica su vetture di serie del sistema Vi-

comatic - per i tecnici si tratta di un giunto viscoso a lamelle a caratteristica variabile e regolazione continua pilotato da centralina elettronica e integrato da un differenziale di tipo epicycloidale - messo a punto con la Steyr Puch per la vettura laboratorio Protéo (da cui prende anche il bellissimo colore rosso metallizzato) che consente di trasferire il 100% della coppia motrice all'asse anteriore o posteriore qualora i sensori elettronici verificano una totale perdita di aderenza di una delle due coppie di ruote. Se come dicono in Alfa la Porsche 959 «sta ispiratrice del progetto ci sembra che la 164 Q4 abbia bene emulato il «maestro».

Esternamente la 164 Q4 è del tutto simile alla V6 Super Quadrifoglio. Cambia solo il colore rosso metallizzato della Protéo. All'interno di serie quattro sedili in pelle naturale nera (anche per il volante).

A Livorno l'antismog viaggia su Panda Elettra

■ Da alcuni giorni Livorno è sede di un esperimento unico in Italia e in Europa: cinque Panda Elettra fornite da Fiat e Comune sono a disposizione dei cittadini per muoversi liberamente nel centro storico. È questo un modo intelligente di cercare di risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico (le elettriche sono vetture a zero emissioni) nelle aree urbane soffocate dal traffico, senza togliere al cittadino il diritto alla mobilità privata. Certo cinque vetture non potranno cambiare molto la situazione della città toscana, ma se il test come sembra avrà successo è auspicabile che altre città seguano l'esempio in forma più massiccia.

Con altre quattro versioni la Ford porta a 21 la sua gamma familiari In station wagon in sicurezza

La Ford Italiana ha messo a listino altre quattro versioni di station wagon. Diventano così 21 le «familiari» offerte dalla Casa, che è la sola presente in ben tre segmenti di questo particolare mercato in espansione. Sono finiti i tempi in cui le «wagon» erano poco più che prolungamenti di normali berline. Sulle SW Ford - air-bag di serie su tutte - si è privilegiata soprattutto la sicurezza.

■ ROMA. La Ford ha una lunghissima esperienza alle spalle in fatto di station wagon. Non a caso per trovare uno dei primi esemplari di vettura tuttora in circolazione si deve tornare a oltre 40 anni fa. Oggi con la diffusione delle SW (nonostante la crisi che ha colpito il settore dell'auto la percentuale di «familiari» vendute sul totale ha toccato l'11% in Italia) non si può dire che prima si progettano le SW e da queste si ricavano le berline ma è certo che entrambe le progettazioni vanno di pari passo.



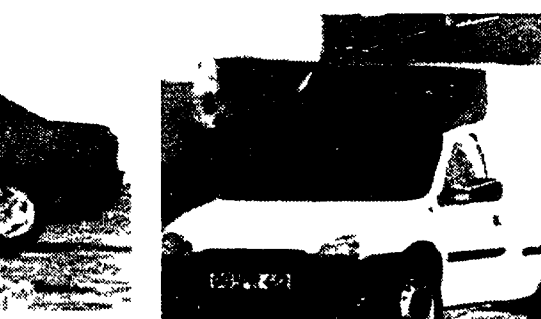
Tutte le Ford station wagon ora montano di serie l'airbag

■ TAORMINA Il verde più scuro che si è sommerso portava a quota 1.800 fra i boschi di l'Inna. Ha fatto di più e si è visto, sulla prova in strada della Bmw F 650. Come già anticipato su questi pagine, il nato nasce di un accordo di collaborazione fra tre case motociclistiche e sarà esposto e disponibile presso la concessionaria italiana Bmw sabato 27 e domenica 28 novembre. La Bmw ha la paternità del progetto e si è assunta l'onere della commercializzazione commissionando all'azienda Rotax la costruzione di un motore e all'italiana Aprilia la for-

Prime anticipazioni sulla nuova Omega berlina e S.W. E intanto... Opel vara i Combo da lavoro



Ecco come si presenterà la nuova Omega berlina. A destra il commerciale Combo



■ CASCAIS Concretezza per il presente e per il domani. È la nuova ammiraglia realizzata con carrozzeria berlina e station wagon consumerà fino al 12,5% in meno rispetto al modello attuale - sarà in regola con le norme Cee antismog che entreranno in vigore nel 1996 - sarà più ricca delle dotazioni di serie compreso l'air bag «full size» lato guida avrà una migliore abitabilità - presenterà una serie di innovazioni nella meccanica (sospensioni) e nelle motorizzazioni (nuovo propulsore totalmente nuovi (di cui tre compreso un turbodiesel a sei cilindri) con potenze da 136 a 210 cavalli).

Non bello a vedersi per il grande scudo in plastica nera che racchiude parabrezza e tetto - ma che alloggia i capaci e vari utili per piccoli pacchi - il Combo ha una capacità di carico di 3130 litri in un vano illuminato a soli 81 cm da terra - lungo 180 metri largo 133 e alto 121 cm - dotato con quattro di ritenuta del carico. La portata utile è di 540 e 530 kg per le versioni benzina e 500 kg per il Diesel.

Codice: risolto il «pasticciaccio» del triangolo

■ Dopo la pubblicazione di un corposo e documentato servizio su *Genie Motociclisti* di novembre che denuncia l'inutilità e l'introvabilità del nuovo «triangolo» (quello col punto esclamativo) reso obbligatorio per tutti dal 1° ottobre con l'ultima versione del Codice, il ministero dei Lavori Pubblici ha dovuto correggere almeno in parte la rotta e l'obbligo riguarda unicamente gli autoveicoli immatricolati dopo il 1° ottobre 1993. A questo punto è tutto da verificare se concessionari e negozi di accessori ne siano provvisti.



La sella a soli 81 cm da terra consente un facile utilizzo della F650 anche da parte delle donne e dei piccoli di statura

Bmw F 650, una moto adatta a tutti

■ TAORMINA Il verde più scuro che si è sommerso portava a quota 1.800 fra i boschi di l'Inna. Ha fatto di più e si è visto, sulla prova in strada della Bmw F 650. Come già anticipato su questi pagine, il nato nasce di un accordo di collaborazione fra tre case motociclistiche e sarà esposto e disponibile presso la concessionaria italiana Bmw sabato 27 e domenica 28 novembre. La Bmw ha la paternità del progetto e si è assunta l'onere della commercializzazione commissionando all'azienda Rotax la costruzione di un motore e all'italiana Aprilia la for-

le due ruote. In questo senso pesa positivamente la collocazione della sella a soli 81 cm da terra (che la rende comoda alle donne e alle persone di piccola statura). Peraltro l'avremmo preferita meno inclinata in avanti. La posizione di guida è quella tipica delle enduro se dotata con le braccia piuttosto larghe. Ciò comporta un facile controllo della moto e un minor affaticamento delle braccia e della schiena. Agevoli nell'azionamento sono risultati anche i comandi al manubrio quantunque perfettibili (per quanto riguarda i «giochi» che la Casa assicura che provvederà). Un plauso merita inve-

ce il cambio rapido e preciso. Nella guida su strada pur leggermente penalizzata dalle gomme «lasciate» abbiamo molto apprezzato la rapidità di inserimento nelle curve e la precisione con la quale si percorrono (ottimi telajo e distribuzione dei pesi). All'uscita delle stesse il prontissimo motore plurivalvole permette di riprendere rapidamente purché il regime non sia sotto i 3000 giri e di spingere la moto fino alla velocità di 163 km/h. Particolarmente brillante su strada la moto non disdegna affatto facili percorsi da fuoristrada. In entrambi i casi vengono in aiuto la forcella ben tarata e l'ammortizzatore poste-

nore regolabile. Agile nel traffico e adatta ai viaggi in due con un po' di bagaglio - merito di un pratico portapacchi - la Bmw F 650 è una moto dalla molteplice personalità. Nell'uso quotidiano si apprezzano le dotazioni accessorie e quelle opzionali che comprendono motovaligie bauletto paramotore presa di corrente paramani manopole termiche e antiturbo con allarme. Ci sembra per tanto criticabile l'assenza di un indicatore del livello del carburante. E visto che vogliamo essere pignoli, troiamo eccessivo il risparmio che si è voluto realizzare nel non prevedere un spia di segnalazio-