

Alfa 145, il Biscione alla riscossa

■ L'Alfa Romeo 145 sarà certamente una delle protagoniste più attese del prossimo Salone di Torino. Qui, infatti, l'erede della 33 di cui nei giorni scorsi è stata diffusa una prima immagine ufficiale (la riproponiamo qui sopra) potrà essere ammirata «dal vivo» per la prima volta in assoluto. Neppure alla stampa specializzata è stato concesso di vederla, e non lo sarà fino al 9-10 maggio quando sarà presentata ai giornalisti di tutto il mondo a Parigi. Già questo ci dice che per la «145» (il suo «nome» avrebbe dovuto essere 144 se non fosse stato usurpato dalle discusse «chat line» erotico-telefoniche) si sta preparando un lancio mondiale con tutti i crismi dell'eccezionalità.

Su di essa, infatti, l'Alfa Romeo punta molte delle sue carte: è il modello che inaugura il rinnovamento della gamma; è una vettura «media» del segmento C, quindi strategica nel mercato europeo; da lei dipende in gran parte il rilancio del «Biscione» in Italia e nel continente. E, non ultimo, è la dimostrazione che l'Alfa Romeo è ben lungi dall'essere «in estinzione». Tant'è che a novembre ci sarà il gran ritorno di spider e coupé firmati insieme dal Centro stile di Arese e dalla Pininfarina, e entro la fine dell'anno sarà presentata anche la 145 a due volumi e mezzo e 5 porte.

La voglia di esistere del glorioso marchio è del resto ben evidente in questa nuova berlina a tre porte lunga poco più di quattro metri e alta 170 cm. Innovativa la linea della carrozzeria a due volumi: è

una via di mezzo tra la station wagon e la monovolume, con frontale e parabrezza molto inclinati, fiancate a cuneo sottolineate dalla scanalatura che si prolunga dai fari avvolgenti fino al grande portellone, sbalzi anteriori e posteriori ridotti al minimo, e un'insolita linea di cintura «a due livelli» (è più bassa fino a metà dei finestrini anteriori). La forma originale e al contempo aggressiva, almeno a prima vista, dà un'idea di buona aerodinamicità e di grande spazio interno.

Come già anticipato, infine, la 145 sarà equipaggiata con tre motori boxer a benzina e un turbodiesel, di cilindrata comprese fra 1351 e 1929 cc e potenze da 90 a 129 cavalli, che consentiranno velocità da 178 a 200 km l'ora.

I nostri carrozzieri ancora in prima fila, ma...

Italian style vincente Ginevra chiama Torino

FERNANDO STRAMBACI

■ GINEVRA. Non c'è ormai Casa di un certo nome che, in occasione dei Saloni dell'auto, non presenti una o più concept-cars realizzate dai centri stile aziendali. Ecco così che a Ginevra (dove l'esposizione si è conclusa la scorsa settimana, ndr) la Ford presenta la sua piccola Ka, la Volkswagen affianca alla sua Concept I, in pratica un Maggiolino in versione moderna esposto a Detroit, la Concept I Cabrio, la Renault presenta la Argos, la Rolls Royce espone la Bentley Java Concept. Ma generalmente sono ancora i carrozzieri italiani, che tanto hanno contribuito all'evoluzione stilistica dell'automobile nel mondo, a presentare le proposte più convincenti.

Quanto questa supremazia durerà ancora è difficile dire, visto che non raramente gli allevi superano i maestri e che i nostri carrozzieri hanno insegnato in tutto il mondo. Per il momento, comunque, il nostro design resiste, anche se riesce sempre più difficile mantenere quella indipendenza progettuale che ha dato tanto lustro ai carrozzieri italiani. Così Pininfarina, firmando la versione «scoperta» della Peugeot 306, vince ancora un premio per il più bel cabriolet del 1994, ma a Ginevra sul suo stand non c'è un pezzo unico (evidentemente la casa di Grugliasco guarda al prossimo Salone di Torino), anche se la firma Pininfarina è spesa su decine di auto negli stand Fiat, Ferrari, Peugeot, Lancia ed Alfa Romeo.

Tenta un'estrema resistenza Giorgio Giugiaro, ma lavora sul già fatto, tanto che il prototipo che a Ginevra ha suscitato la maggiore curiosità era già stato visto due anni fa al Salone di Torino, quando i carrozzieri affrontarono il tema della Fiat Cinquecento

con dei modelli. Ora la Lucciola è esposta allo stand dell'Italdesign a suggerire proposte di mobilità urbana ed extraurbana a basso tasso di inquinamento, visto che la sua motorizzazione è ibrida, e a dimostrare quanto spazio interno e luminosità si può ricavare con le dimensioni esterne della Cinquecento, se si pensa all'auto in chiave di monovolume e si gioca sui colori vivaci.

L'esercitazione più convincente allo stand dell'Italdesign ci è parsa comunque, a parte la riproposizione della versione spider del coupé Nazca C2 realizzato su meccanica Bmw, la Lexus Landau, un prototipo di ricerca per una berlina di lusso compatta a due volumi e 5 porte. Realizzata su pianale della Lexus GS 300 con motore 8 cilindri e trazione integrale, ma più corta di 60 cm della vettura originale, la Lexus Landau vuole essere la dimostrazione che - sostiene Giugiaro - «concreti quali comfort, lusso e raffinatezza meccanica non richiedono necessariamente di concretizzarsi in vetture dalle dimensioni generose, ma possono trovare compiuta espressione e spazio sufficiente anche in dimensioni globali contenute».

Lo stesso tema ha affrontato Bertone con la Karisma, un prototipo su base meccanica Porsche 911, che sta a dimostrare come anche una berlina GT a 3 volumi e motore posteriore può ospitare comodamente quattro persone. Peccato che per le porte si sia adottata la soluzione ad ala di gabbiano che, nonostante l'indubbio fascino, contrasta con le correnti norme sulla sicurezza e non lascia quindi presagire un passaggio della Karisma alla produzione di serie.

L'appuntamento vero con i carrozzieri italiani sembra dunque rinviato a Torino (22/4 - 1/5).

Vasto cordoglio per la morte di Giuseppe Anuso

La notizia dell'improvvisa scomparsa del capo ufficio stampa Fiat Auto, Giuseppe Anuso, ha lasciato «smentito tutto il mondo dell'automobile». Solo qualche giorno prima della morte, per un'emorragia cerebrale che lo ha colto senza preavviso mentre trascorrevano il fine settimana con la famiglia a Bardonecchia, lo avevamo incontrato al Salone di Ginevra, cordiale e disponibile come sempre a risolvere ogni più piccola esigenza dei giornalisti presenti. Anzi, dei suoi amici. Perché con tutti sapeva creare una immediata corrente di simpatia, quasi una familiarità di cui non approfittava mai. Anuso, 45 anni, bonariamente chiamato «Anuso» o «ragioniere», era entrato giovanissimo nel settore comunicazione di Corso Marconi proveniente dalla siciliana Patti. Aveva fatto la gavetta e caparbiamente scalato tutti i gradini fino al vertice. Ma sempre «in punta di piedi». Di lui vogliamo ricordare la bontà di carattere, la straordinaria capacità di ironia e autoironia, il suo modo di affrontare col sorriso anche i momenti di tensione. Alla sua famiglia e ai suoi collaboratori tutto il nostro profondo cordoglio.

Mercedes produrrà in India motori e la Serie «E»

Novità per la joint-venture indiana tra la Mercedes e la Telco (Tata Engineering Locomotive Co.). Si rafforza la presenza azionaria della Daimler Benz (dal 10 al 51% delle quote) in prefughe dei programmi di globalizzazione della produzione della Casa tedesca. Secondo l'accordo, in India verranno prodotte ogni anno fino a 20.000 Mercedes classe «E» e oltre 50.000 motori a benzina e diesel.

Skoda, in vendita le Favorit e Forman Excellent

Da qualche giorno sono in vendita in Italia le nuove serie speciali «Excellent» delle Skoda Favorit e Forman, ancora più riccamente dotate delle versioni già in commercio. Mosse da un propulsore a benzina di 1.3 litri da 54 cv, le «Excellent» aggiungono alla dotazione di serie anche i vetri atermici, il comando interno di apertura bagagliaio e i mancorrenti neri sul tetto, a prezzi chiavi in mano davvero interessanti: 12.600.000 lire la Favorit, 14.260.000 lire la Forman.

Moto: due nuovi caschi firmati Nolan

La Nolan continua a innovare la sua gamma di caschi per motociclisti. Caratterizzati da un progetto comune e da un'unica linea grafica vengono ora commercializzati il jet N40J e l'integrale N70E, con prezzi al pubblico di lire 153.000 e 195.000. Entrambi i modelli adottano il sistema di aerazione parzializzabile frontale e la visiera parasole light-smoke.

Renault rinnova la gamma puntando sul benessere a bordo

600 modifiche per la Clio

■ Dopo averne vendute oltre due milioni di unità dal momento del lancio, avvenuto nel maggio del 1990, la Renault rinnova l'intera gamma della Clio, che in Italia conta ora su 24 versioni e cinque motorizzazioni. Si parte dalla più economica Bebob 1.2 3 porte, venduta a 15.200.000 lire, e si arriva ai 32 milioni della Baccara 5 porte.

Ancora una volta la «piccola alto di gamma» punta sul benessere a bordo, sulla qualità globale e sulla sicurezza grazie a 600 interventi (sulla meccanica, sulla carrozzeria e sugli allestimenti), molti dei quali «difficili individuare, anche perché la Renault Italia non ha organizzato le consuete prove per la stampa. E per questo che bisogna prevalentemente rifarsi alla documentazione tecnica».

Esternamente le nuove Clio si riconoscono per la calandra di nuovo disegno e per i nuovi gruppi ottici posteriori, internamente per le tappezzerie e per i sedili che, pur mantenendo le dimensioni precedenti, hanno la base di seduta più lunga e una maggiore capacità di contenimento laterale. Per tutta la gamma sono state adottate le barre di rinforzo laterale nelle portiere e le cinture di sicurezza con pre-

tensionatori a controllo elettronico. Le versioni RTI dispongono di serie anche dell'airbag lato guida che, per 730.000 lire, può essere installato anche sulle altre versioni.

Di serie su tutta la nuova gamma, con esclusione della Bebob, il servosterzo; in opzione il satellite dell'autoradio al volante e, a partire dalle motorizzazioni 1.4, anche l'Abs Bosch (di serie sulla 16 valvole) e il climatizzatore.

Tra gli accessori di serie da segnalare anche: retrovisori esterni a campo visivo maggiorato, appoggiatesta regolabili in altezza ed inclinazione con bloccaggio di sicurezza, bracci del tergicristallo prolungati di 5 cm sul lato guida, lavavetro integrato nel tergilunotto.

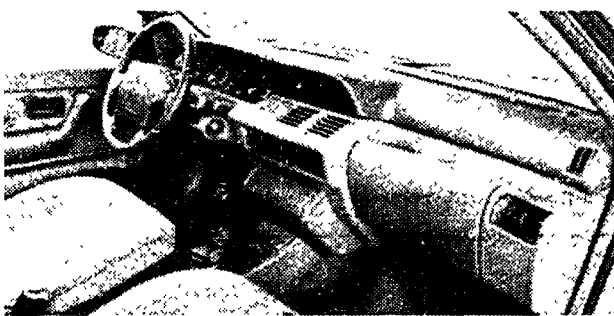
La Renault assicura che è aumentato il livello di silenziosità della vettura, grazie ai nuovi supporti motore e al migliore isolamento del cofano, e che il sistema frenante è di maggiore efficienza e richiede un minore sforzo sul pedale.

Le modifiche apportate al motore 1.2 hanno consentito di adottare un rapporto di quinta marcia più lungo, con conseguente riduzione dei consumi. Quelle adottate per i motori 1.4 dovrebbero favorire la ripresa.

Il «numero uno» Renault Italia: «Più vicini all'utenza»

■ MILANO. La gamma Clio 1994 è stata anche l'occasione per il nuovo direttore generale di Renault Italia, Mario Canavesi, di tracciare a grandi linee i programmi della filiale della Casa francese. Arrivato alla guida della grande azienda soltanto da qualche settimana, Canavesi si riserva un po' di tempo per approfondire meglio la situazione ma già da ora alcuni filoni di lavoro gli sono chiari: continuare a migliorare il rapporto con l'utenza attraverso il prodotto, l'immagine di marca, il servizio al cliente. «I margini per qualche ulteriore aggiustamento - dice - ci sono sempre».

A proposito della soddisfazione cliente, ad esempio, da quattro anni con cadenza quadrimestrale vengono svolte indagini presso gli acquirenti e sul prodotto acquistato e sulla professionalità della rete vendita. In base ai sondaggi, la rete



Il nuovo interno della Clio RTI.

commerciale raccoglie già ora un alto indice di gradimento. Ciò nonostante, anche in questo momento si stanno svolgendo corsi di perfezionamento alla vendita e al post-vendita. «E' nostro intento - spiega Canavesi - arrivare a saper vendere anche i servizi di assistenza e di manutenzione. Il cliente cioè deve sapere quali interventi sono stati fatti e perché».

Un altro punto all'ordine del giorno è la «trasparenza» del contratto di acquisto. La nuova formula è già pronta per essere varata. In essa, oltre alle vigenti garanzie tra le quali il prezzo d'acquisto bloccato fino alla consegna (i tempi medi previsti sono di 45 giorni per le vetture non presenti in stock), è contemplato anche il prezzo bloccato sulla valutazione dell'usato.

Per quanto riguarda il prodotto, la gamma Clio rinnovata è un

esempio della permanente ricerca di nuove soluzioni sempre più vicine alle esigenze dell'utenza. Così è anche per la Twingo, la cui offerta viene ampliata finalmente dalla versione con aria condizionata montata di serie. Ma più in generale basta dire, afferma Canavesi, che l'attivissimo della Casa francese ha permesso di presentare «in poco più di un anno tre nuovi modelli: Safrane, Twingo e Laguna».

A proposito della nuova ammiraglia Renault, Canavesi è soddisfatto del successo che sta ottenendo in Francia, dove è stata commercializzata due mesi fa, e del lancio commerciale in Italia: «Nel week end del 5 e 6 marzo scorsi, la Laguna ha richiamato nelle nostre concessionarie 180.000 visitatori interessati. Abbiamo organizzato circa 30.000 prove vettura; e l'avvio degli ordini è positivo». «Con Lagu-

Carta d'identità

Mario Canavesi è dal 1° marzo direttore generale di Renault Italia. Nato nel 1942 a Zurigo, qui si specializza in pubblicità. Con questa «carta» entra in Renault nel 1968. Dieci anni dopo, come direttore della pubblicità, firma le campagne «che hanno fatto la storia della Renault». Nel 1991, assume il coordinamento delle strategie commerciali di Renault-Volvo. Quindi è direttore marketing per l'Europa del Nord.

na - continua - si è concluso il primo ciclo di rinnovamento dei modelli. Oggi Renault ha la più giovane gamma in Europa, in grado di offrire il massimo della qualità della vita a bordo e della tecnologia di sicurezza».

Resta però il fatto che mentre in Europa alcuni tra i mercati principali mostrano segni di ripresa, in Italia l'andamento delle vendite continua ad essere in calo. Canavesi si augura che il mercato italiano possa «trovare presto una posizione più stabile», e per quanto riguarda Renault Italia, attestata nel 1993 su una quota di penetrazione del 6,8 per cento (il 7,2 secondo i dati forniti dalla motorizzazione), si prefigge di consolidare la posizione acquisita «ma - avverte - senza «comprare» punti percentuali». Cioè nessuna forma di incentivo all'acquisto. □ R.D.

Saab, il turbo esalta la 900 tre porte

DALLA NOSTRA INVIATA ROSSELLA DALLO

■ SAN FELICE CIRCEO. Quattrocento chilometri di prova non sono forse sufficienti per scoprire le eventuali magagne nascoste in una vettura (e che in genere escano alla distanza), ma lo sono invece per valutare le doti di un motore, la taratura delle sospensioni, la precisione dello sterzo e l'efficacia dell'impianto frenante. È quanto abbiamo potuto constatare ancora una volta sulla nuova Saab 900 tre porte che, appunto, tutte queste doti le dimostra fin dal primo momento.

La nuova coupé che dalla seconda metà di aprile sarà disponibile presso la rete italiana dei concessionari Saab (prezzi chiavi in mano a partire da poco meno di 38 milioni) sarà motorizzata con tre diversi propulsori: il 2.0 litri 16 valvole da 133 cv, la corrispondente versione sovralimentata da 185 cv e anche il 2.5 litri V6 24 valvole da 170 cv.

Due i livelli di allestimento previsti, l'S e l'SE, che tra loro si differenziano per minimi particolari come il climatizzatore manuale nel primo caso e automatico nel secondo, o per l'Audio System 2 pre-

sente solo sulla SE. Per il resto tutti gli accessori più importanti sono comuni: Abs, servosterzo, airbag lato guida, comandi elettrici per finestrini e retrovisori, chiusura centralizzata, tensionatore automatico delle cinture anteriori, tergilavafari e tergilunotto, sedile posteriore ribaltabile e frangizoccolo. Tutto ciò all'insegna della migliore tradizione della Casa svedese.

E secondo tradizione è anche la piacevolezza del motore turbocompresso (questa la versione che abbiamo provato tra Roma, Latina e il Circeo) dotato di due alberi di equilibratura e del sistema di gestione Trionic che regola elettronicamente iniezione, accensione e pressione di sovralimentazione. L'inserimento del turbo non si sente quasi tanto è dolce e fluido il suo funzionamento, ma basta schiacciare sull'acceleratore per averne immediata percezione. Merito anche di una potenza generosa e di una curva di coppia praticamente piatta da 2100 a 4700 giri con una disponibilità di oltre 22 kgm (su un valore massimo di 28,9 kgm) già a partire dal regime di 1700 giri fino al massimo consigliato di 6000 giri/minuto.

Airbag sui fuoristrada Ci pensa Land Rover

DALLA NOSTRA INVIATA

■ CORTINA D'AMPEZZO. È tempo di aggiornamenti anche per le «mitiche» fuoristrada Land Rover. Sottoposte a un severo check-up, le gamme Discovery e Range Rover 1994 presentano significativi miglioramenti in fatto di motorizzazione, sistema di trasmissione, sicurezza passiva e comfort, non disgiunti da qualche ritocco al «look» esterno e più corposamente all'allestimento degli interni.

Senza volere minimizzare il valore degli altri interventi, specie quelli che rendono più confortevole la vita a bordo e la guida (dalla nuova plancia più razionale ed ergonomica, al posizionamento in alto del vano radio), le modifiche più importanti riguardano il cambio, più preciso e veloce negli inserimenti e con la retromarcia spostata dietro la quinta in modo da rendere impossibili gli errori (era posizionata dietro la prima); la motorizzazione 300 Tdi a iniezione diretta; e soprattutto le dotazioni di sicurezza passiva che oltre alle barre antintrusione nelle portiere adottate di serie su entrambi i fuoristrada, ora annoverano su richiesta

anche l'airbag per guidatore e passeggero (lire 2.500.000).

Questa innovazione - è la prima volta su un fuoristrada - ha richiesto lunghi studi e sperimentazioni al fine di evitare lo scoppio involontario dei cuscini d'aria, specie nella guida «off road». Ma grazie alla particolare «logica» di rilevamento dei sensori non si corrono rischi inutili (ne abbiamo avuto una felice conferma sulla disastrosa pista innevata preparata nei dintorni del lago di Misurina).

Per quanto riguarda il propulsore sovralimentato a gasolio, i tecnici inglesi sono riusciti ad incrementare la potenza di ben 6 cv (da 107 a 113 cv), la coppia motrice (29,1 kgm a 1800 giri/min) a tutto vantaggio soprattutto della guida nelle condizioni più disagiate e, nonostante non difetti certo di rumorosità, a migliorarne l'insonorizzazione di ben 2 decibel. Il nuovo 300 Tdi equipaggia la Range Rover in versione Vogue (oltre 67 milioni di lire il prezzo chiavi in mano) e le tre varianti della Discovery previste per l'Italia: Leisure e Country 3 porte, Luxury 5 porte (prezzi da 36,9 a 48,6 milioni di lire, chiavi in mano). □ R.D.

La Bmw Fia, una 318 «normale» solo di fuori

UGO DAHÒ

■ MONZA. È sempre emozionante salire su una vettura da corsa. Ne abbiamo avuto la conferma all'autodromo di Monza nella prova della nuova Bmw 318 Fia Classe 2, seduti a fianco dei piloti Ravaglia e Naspetti. Quando si viene centrifugati in curva a 200 all'ora o si decolla sui cordoli delle varianti l'adrenalina scorre abbondante e si capisce quanto appassionanti siano gli sport automobilistici per chi li pratica.

La Bmw è l'unica Casa automobilistica a mettere a disposizione dei piloti privati della Turismo classe 2 il kit di preparazione completo (compreso il motore) anche se al prezzo decisamente «elitario» di circa 320 milioni di lire.

La macchina apparentemente è una «normale» 318 quattro porte, con la carrozzeria abbassata di circa 10 centimetri rispetto alla versione di serie, ma ovviamente è l'unica cosa che ha in comune con la vettura in produzione.

All'interno, svuotata di tutto, presenta una gabbia di protezione ed irrigidimento in tubi che aumenta di 10 volte il valore

registrato sulla vettura di serie. I due sedili sono realizzati in carbonio-kevlar e la strumentazione al cruscotto è completamente digitale. Essa dà le informazioni relative alla marcia inserita, alla pressione e temperatura dell'olio, dell'acqua, dei lubrificanti, dei pneumatici, oltre a dati sul cambio, sull'assale posteriore e naturalmente sul motore.

Il cambio, molto interessante, è di tipo motociclistico sequenziale, velocissimo con ingranaggi diritti, senza sincronizzatore. I piloti possono scegliere fra una vasta gamma di rapporti al cambio e quattro rapporti finali al ponte. Un radiatore olio supplementare assicura il raffreddamento del differenziale.

Il propulsore è l'affermatissimo quattro cilindri 16 valvole di 1990 cc della M3, che eroga 230 cv a 8000-8500 giri/minuto e che le fa sfiorare i 300 orari con i rapporti lunghi. Per raggiungere la potenza indicata è stato necessario ai tecnici della Bmw M GmbH rielaborare la testata e cambiare pistoni, bielle e albero motore stampato. Nuovi sono anche il volante attraverso il quale viene trasmessa la potenza, la frizione e l'albero cardanico.