

Piccolo non è «minore»

FULVIO SCOVÀ

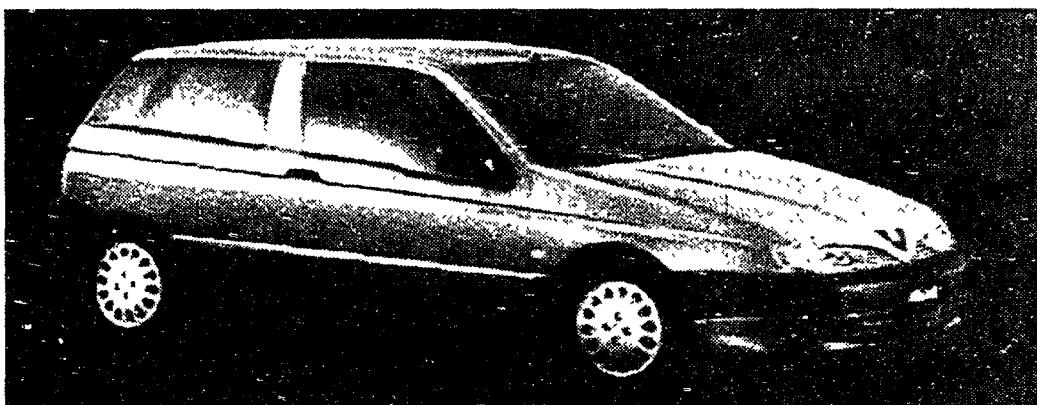
MILANO. Quattrocentomila lettori delle più importanti riviste europee di settore hanno giudicato l'offerta del mercato divisa in nove categorie di vetture. Al «referendum» proposto dall'Italia da *Quattroruote* hanno risposto in 150mila (il 77% di età inferiore ai 40 anni) che hanno così deciso: al primo posto per le piccole la Fiat Punto; la Volkswagen Golf per le mediopiccole; la BMW Serie 3 per le medie; Alfa Romeo 164 per le mediagrandi; la Mercedes Serie S per le ammiraglie; la Ferrari 456 GT per le sportive; Mercedes SL per le cabrio; Range Rover e Renault Espace per fuoristrada e monovolume.

A livello internazionale netta affermazione dei modelli di punta della Mercedes e in generale per le tedesche. Resistono alcuni tradizionali luoghi comuni sui Costruttori italiani e si apprezzano soprattutto le nostre supercar ad altissime prestazioni: grandi riconoscimenti quindi a Ferrari e Bugatti.

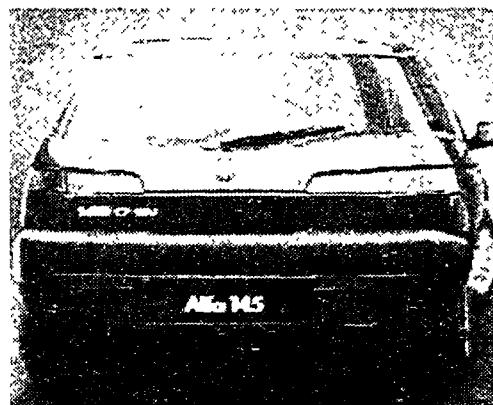
L'incontro di *Quattroruote* è però servito anche ad avviare una riflessione sui cambiamenti in corso nella cultura automobilistica europea con un occhio di riguardo al fenomeno delle city-car. Di particolare interesse è una ricerca Eu-risk condotta dal dr. Paolo Anselmi che mette in luce una tendenza europea a un approccio più razionale al mezzo automobilistico. Cala l'importanza del valore simbolico ed emotionale nella scelta del mezzo: quindi meno favori alle prestazioni estreme e più attenzione a confort, sicurezza e competenza del produttore (l'affidamento alla competenza del produttore è da sottolineare perché va di pari passo con il calo, registrato in tutti i paesi, degli automobilisti a forte cultura tecnica che, evidentemente, viene delegata a chi ha saputo conquistarla sul campo).

Cresce anche, buon segno, l'attenzione per i problemi ambientali e quindi per le tecnologie che riducono i portati negativi dell'uso dell'auto. Nel contempo si preferiscono vetture non appesantite da eccezionali complicazioni tecnologiche e accompagnate da servizi efficienti prima, durante e dopo la vendita. Tutto ciò vale come dato medio europeo a cui gli italiani non sono esattamente allineati. Da noi prevale infatti ancora un atteggiamento affettivo e simbolico e i criteri emotivi sono molto forti specie riguardo all'estetica.

Uno spazio tutto suo ha avuto la riflessione sull'auto «piccola» soprattutto in relazione al suo utilizzo funzionale nelle grandi aree urbane. La city-car è una risposta evolutiva, ha fatto notare il sociologo urbano Guido Martinotti: «L'automobile si deve adattare e quindi si rimpicciolisce, ma quel che perde in dimensioni riaccosta in sofisticazione: la dimensione ridotta deve risultare una conquista e non una rinuncia. Ecco perché dalla ricerca di *Quattroruote* emerge una preferenza per l'auto piccola, che non è un'automobile minore, ma solo di minori dimensioni...».



L'Alfa 145 regina del Salone di Torino.



L'innovativo disegno posteriore della 145 1.7 16V.

Venerdì apre Torino '94, protagonista il Gruppo Fiat. Molte sorprese dalle altre Case

Alfa e Lancia nella parte del leone

ROSSELLA DALLO

Tanto spazio al design. Ma anche alle novità di prodotto, come si conviene a un salone internazionale. E su questo fronte il Gruppo Fiat, specie Alfa Romeo e Lancia, fa da padrone. Ecco, in estrema sintesi, il Salone di Torino che venerdì si apre al grande pubblico.

Alfa e Lancia regine

Fra tutte, i riflettori sono puntati sull'eredità dell'Alfa 33. Finora è stata vista solo in una foto ufficiale distribuita da Arsec e qui sopra possono aggiungere l'immagine della parte posteriore dalla linea innovativa. Si sa che già al lancio sarà disponibile con tre motori boxer 1.3, 1.6 e 1.7 plurivalvole e un turbodiesel di 1.9 litri, e che è stata studiata una linea di 100 accessori per rendere confortevole la vita a bordo. Ma ciò nulla toglie all'attesa per l'Alfa 145 cui è dedicata un'area speciale dello stand.

Attesa c'è anche per la versione

Lancia del monovolume realizzato in comune da Fiat e Peugeot-Citroën. Già presentato alla stampa in gennaio insieme agli omologhi Fiat Ulysse, Citroën Evasion e Peugeot 806, il «Lancia Z» viene ora sottoposto al giudizio del grande pubblico. Secondo tradizione, «Z» offre un abitacolo elegante in grado di accogliere comodamente fino a sette persone, e una dotazione di serie completa (anche airbag, climatizzatore, rivestimenti in alcantara); mentre in opzione figurano predisposizioni per il telefono, doppio tetto apribile e selliera «kurz», corto, caratterizzato da una linea moderna e da un roll-bar, dotato di rivestimento aerodinamico, che in caso di necessità sale da dietro i poggiatesta dei sedili formando un arco protettivo col parabrezza molto inclinato.

Per restare in casa Fiat, la Maserati torna a far parlare di sé... per la prima mondiale della «Quattroporte», berlina ad alte prestazioni (260 km/h per entrambi i motori turbo -

V6 in alluminio, con due alberi per bancata, due turbocompressori, doppio intercooler - di 2.0 litri da 300 cv cambio a sei marce e 2.8 litri da 284 cv cambio tradizionale o automatico a quattro rapporti).

Fiat, non solo

Gli altri non stanno comunque a far da comparsa. Mercedes propone in prima mondiale la «SLK», prototipo di Roadster sportivo, leggero e «kurz», corto, caratterizzato da una linea moderna e da un roll-bar, dotato di rivestimento aerodinamico, che in caso di necessità sale da dietro i poggiatesta dei sedili formando un arco protettivo col parabrezza molto inclinato.

Opel espone per la prima volta in Italia la nuova Omega e i prototipi Tigra (couperino sportivo in produzione entro fine anno) e Roadster, e per la prima volta in un Salone la Vectra CDX al top della

gamma per raffinatezza e completezza delle dotazioni di serie.

Debutti italiani per due vetture importate dal Gruppo Koelliker. Chrysler Italia propone la berlina media Neon, ormai pronta per il mercato (fine estate), mentre Mitsubishi porta la prestigiosa berlina Galant che verrà lanciata da noi alla vigilia dell'estate.

In fine tra i componenti sono da segnalare gli ultimi studi Davia per climatizzare i modelli europei di più recente produzione; le novità assolute Pirelli P200 e P5000 Energy a bassa resistenza al rotolamento per ridurre i consumi di carburante; dalla Bosch, tra le diavolerie elettroniche che rendono sicura la guida, l'FDR, congegno, ovviamente elettronico, che provvede alla regolazione dinamica di marcia, ovvero a correggere la distribuzione delle forze (ad esempio in curva o in sbandata) stabilizzando il veicolo.

Citroën Xantia rivestita in alcantara

Da qualche settimana i fan delle Citroën sono messi in condizione di rendere ancora più confortevole ed elegante la propria Xantia. Per questa gamma è infatti offerta, in opzione a lire 499.800 Iva compresa, la disponibilità di rivestimenti in velluto/alcantara esclusivi, messi a punto dalla società Alcantara in partnership con la Casa francese.

Opel Frontera adotta il tetto ripiegabile

Presentata in anteprima al Salone di Ginevra, la Opel Frontera Soft Top è ora disponibile sul nostro mercato. Si tratta di una originale versione, un po' fuoristrada e un po' cabriolet, del già noto «offroad» a passo corto della Casa di Rüsselsheim, motorizzato con il 2.0 litri monoalbero da 115 cv. Realizzata sulla base meccanica della Sport, la Soft Top si caratterizza infatti per la capote in tessuto plastificato ripiegabile a compasso e il roll-bar rivestito. Cristalli laterali e lunotto si possono smontare rapidamente.

In prevendita i biglietti del GP di Monza

Venne ripetuta anche quest'anno la collaborazione tra la Cariplo e l'organizzazione del Gran Premio d'Italia di Formula 1 a Monza. In tutti i 600 sportelli della Cassa di Risparmio della Provincia Lombarda da mercoledì 20 aprile saranno infatti disponibili in prevendita i biglietti per le prove del 9 e 10 settembre e la gara di domenica 11.

Clienti Peugeot in viaggio con la guida

Peugeot pensa al suo cliente-viaggiatore. È nata così una nuova avventura editoriale di «Guide Peugeot», in collaborazione con la Arnoldo Mondadori Editore. Riccamente illustrate, facili da usare anche grazie a cartine stradali e di reti metropolitane, piene di informazioni utili a dirigersi nei ristoranti, alberghi, luoghi di ritrovo e negozi, sono già disponibili (lire 39.000) le pubblicazioni relative a Roma, Parigi, Londra e New York.

Provate le due versioni della nuova ammiraglia di Ingolstadt
«A8», il meglio dell'Audi

FERNANDO STRAMBACI

BADEN BADEN. Da Stoccarda a Baden Baden e ritorno per una prima presa di contatto con la A8 e, grazie ad una imprevista nevicata, occasione per vedere come sta perfettamente in strada l'ammiraglia Audi a quattro ruote motrici quando il fondo stradale è molto sdrucciolevole.

E' anche per questo che dovendo dire in breve della A8 non si sa da che parte cominciare. Le prestazioni non sono certo da nostro Codice della strada, visto che la A8 raggiunge i 228 orari e che la versione «quattro» ha un otto cilindri tanto generoso che i tecnici hanno dovuto «bloccarne» la velocità massima a 250 km/h. Ricordiamo, allora, che le A8 hanno carrozzeria completamente in alluminio, il che significa, oltre che un risparmio di peso di circa il 60 per cento rispetto a quella di una macchina con la tradizionale struttura in acciaio, maggiore resistenza agli urti e maggiore facilità di riciclaggio.

Quando dicono che la A8 è la migliore macchina costruita dall'Audi, i portavoce della Casa di Ingolstadt non esagerano davvero; a noi verrebbe di dire che è la migliore berlina di prestigio che ci sia stato dato di guidare. Inutile andare alla ricerca di qualche difetto. La sala pecca dell'A8 sta nel prezzo, che da noi sarà sui 100 milioni di lire per la versione con motore a 6 cilindri di 2.8 litri e 174 cv e sui 130 milioni di lire per la «quattro» con motore V8 di 4.2 litri e 300 cv. Un prezzo che, anche se competitivo rispetto a quelli delle ammiraglie della concorrenza, ridurrà in un

mica, tanto riuscita che anche guidando a velocità elevata si avverte soltanto il fruscio delle gomme sull'asfalto.

Il meglio della A8 sta comunque nella sicurezza e nel comfort. Non c'è praticamente dispositivo che sia entrato nell'uso che non sia offerto di serie o in opzione e sembra dunque persino banale parlare di doppio airbag, di raffinato sistema di climatizzazione, di ABS o di computer di bordo. Diciamo, allora, che si può avere la A8 con un teletuccio a celle solari che, senza consumare energia, consente di ritrovarsi l'auto bella fresca anche se la si è lasciata a lungo fermo sotto il sole.

Per restare nella consuetudine, parlando di un'auto tanto all'avanguardia, ricordiamo comunque che la A8 sa essere parca nei consumi, visto che ai 120 costanti si accontenta di 8.9 litri per 100 km con il 6 cilindri e di 10.2 litri con l'8 cilindri che ha il cambio automatico Tiptronic di serie.

AMSTERDAM. L'innovazione tecnologica parte dall'alto, dai prodotti di maggior prestigio. E così, dunque, anche la Pirelli per presentare il suo «P Zero System» (disponibile ai ricambi da inizio estate) ha scelto l'applicazione alla fascia super high-performance, cioè sulle supercar a trazione posteriore, sempre con Ferrari, Bugatti, Porsche, Lamborghini e Bmw. Si tratta del complesso studio sui comportamenti stradali dei pneumatici alle massime prestazioni e in condizioni estreme, cioè soprattutto sul bagnato e in presenza di fenomeni di aquaplaning. Ne sono risultati una nuova generazione di P Zero - nuove le mescole con polimeri sintetici e silice al posto del nerofumo, il disegno dei battistrada, la carcassa con rinforzi in kevlar e infine la doppia cintura in acciaio - e una soluzione «mista» di montaggio, con i Direzionali alle ruote anteriori e gli Asimmetrici alle posteriori.

I vantaggi di tale adozione su vetture a trazione posteriore si possono condensare in un netto miglioramento della tenuta di strada sul bagnato, della resistenza all'aquaplaning (aumenta del 15%), della scorrevolezza e in una riduzione di quasi 2 decibel della rumorosità di rotolamento.

Resta da dire che la gamma delle misure parte da 15 pollici, quindi applicabile anche alla Volkswagen Golf - ma per le trazioni anteriori e le misure più piccole i vantaggi suddetti quasi si annullano -, e arriva fino a 20 pollici. Il maggior costo di produzione (più 10%) verrà compensato dal maggior volume di vendite: si conta su 150.000 pezzi l'anno. Infatti il prezzo netto al consumo - dai ricambi specializzati e selezionati - sarà molto simile a quello dei vecchi P Zero. Per fare un esempio, un treno di quattro gomme da 15 pollici costerà, montato, 1.200.000 lire. E per la prima volta il «listino» sarà uguale per tutti. La stessa operazione, listino controllato, verrà estesa a tutti i prodotti Pirelli da gennaio del prossimo anno. □ R.D.

Scooterini sportivi: in contemporanea le evoluzioni Gilera Storm e SR 94 Sport Commuter

Piaggio-Aprilia, una partita tutta italiana

CARLO BRACCINI

Ruote alte, pneumatici ribassati di grossa scissione, sospensioni sofisticate: è la nuova frontiera dello scooterino, quello sportivo, che a conti fatti vale ormai in Europa oltre il 40% di un mercato stimato nel 1994 in più di 500.000 esemplari. Non è un caso dunque se, a distanza di pochi giorni il leader italiano ed europeo, il Gruppo Piaggio, e uno dei suoi concorrenti più agguerriti, l'Aprilia, hanno fatto debuttare gli ultimi aggiornamenti della loro gamma «sportiva», il Gilera Storm e l'SR 1994 Sport Commuter. Se non nelle prestazioni (la legge prescrive 45 km/h), purtroppo uno scooter può esserlo nell'estetica moderna e grintosa, nelle scelte cromatiche, naturalmente nelle caratteristiche di stabilità e tenuta di strada.

Il Gilera Storm rappresenta l'evoluzione in senso stradale del fortunatissimo Typhoon, il 50 cc automatico best-seller della categoria, presentato lo scorso anno e venduto in tutta Europa in oltre 75.000 esemplari. Al posto delle ruote scolpite che conferiscono al «Tifone» una insolubile presa anche sui fondi sterili, «Tempesta» (Storm, in inglese) preferisce i nastri levigati d'asfalto, dove le ruote alte da 13 pollici e le coperture spe-



Il Gilera SR 94 Sport Commuter.



Il Gilera Storm (Gruppo Piaggio).

ciali consentono una qualità di guida di livello motociclistico. Due le colorazioni disponibili, entrambe micalizzate e protette da uno strato di trasparente: verde, giallo e bianco oppure la combinazione di grigio perla, arancio e rosso.

Sul fronte opposto, in casa Aprilia, a un anno dalla presentazione lo scooter sportivo per eccellenza, l'SR 50 Sport Commuter, si presenta con una gamma profondamente rinnovata ma sempre fedele al principio scelto dal costruttore veneto, la trasposizio-

nmonocilindrico a due tempi con ammissione lamellare e trasmissione automatica ha adesso il cilindro orizzontale, per una migliore distribuzione dei pesi (baricentro più basso), mentre è stato rivisto l'impianto di scarico (più prestazioni, meno rumore) e il funzionamento del cambio automatico. Modifiche sostanziali anche la telai, nel disegno e nei materiali, allo scopo di incrementare rigidità e maneggevolezza; le sospensioni hanno visto aumentare la corsa di forcella e ammortizzatore posteriore.

Gilera Storm e Aprilia SR 94 sono in arrivo presso i rispettivi concessionari, entrambi con ben tre anni di garanzia, a 3.590.000 lire in mano al primo, 3.570.000, sempre su strada, il secondo. Chi invece non è interessato alla grinta e vuole il primo scooter veramente ecologico, dovrà aspettare ancora circa tre mesi. Quando la solita Piaggio commercializzerà il suo scooterino bimotore, lo Zip a doppia trazione. L'idea, consiste nel dotare lo scooter di due differenti tipi di forza motrice, con la possibilità di avvicinarsi alla città sfruttando un motore a scoppio di tipo tradizionale e successivamente di inserire, tramite il semplice azionamento di un commutatore, la trazione elettrica. Se il prezzo «c'è», potrebbe essere l'ennesimo boom.



Per Hexagon tecnologia e design al top.

Hexagon, ecco il top-scooterone

Ecco in anteprima la versione definitiva del rivoluzionario «scooterone» che la Piaggio presenterà in maggio. Si chiama Hexagon. È il massimo della tecnologia e dei design applicati a uno scooter di normale produzione. L'ampio sellone è diviso in due livelli, con la possibilità di scegliere tra due posizioni; le sospensioni sono regolabili in tre posizioni, manualmente o con un dispositivo elettrico-idraulico; un servocomando elettrico solleva il cavalletto centrale. È disponibile con motori di 125 e 150 cc (14 e 16 cv, velocità oltre i 100 km/h). Prezzi e consegna top secret, ma si parla di prima dell'estate a 6 milioni chiavi in mano.