

Ethos 3, il movimento del volante e dei sedili.

## È la reginetta Vera Alfa Romeo moderna, originale e... con stile

FERNANDO STRAMBACI

**TORINO.** Il sessantacinquesimo Salone internazionale dell'automobile è anche etichettato come «Prima rassegna mondiale dello stile e tutte le più importanti marche vi si sono richiamate. Ma se lo stile - automobili a parte - è davvero, come sosteneva Hemingway, «semplicemente il modo di fare ciò che deve essere fatto», la palma spetta sicuramente all'Alfa Romeo. La Casa di Arese, infatti, pur disponendo al Lingotto sicuramente della più importante novità mondiale tra le vetture di grande serie, invece di esporre la 145 al centro del suo stand per garantirsi un impatto diretto con il pubblico, l'ha collocata al termine di una struttura circolare, una sorta di «isola del design», suddivisa in quattro sezioni intitolate «concept», «design», «modello», «caratterizzazione sportiva» dedicate allo stile nell'auto.

Al termine del percorso (frasi di architetti, filosofi, stilisti, poeti sottolineano i vari passaggi, ma c'è anche un popolarissimo non è bello quel che è bello, ma è bello quel che piace), ecco la vedute del Salone, un'auto a due volumi che ha qualcosa del monovolume, una berlina, per ora a tre porte, che nella versione a due volumi e mez-

## «Un'auto da vivere» già dall'acquisto

La marcia delle formule contrattuali di acquisto prosegue ininterrotta e ormai è arrivata quasi al completamento. Al già lungo elenco dei Costruttori che si sono dotati di «contratti trasparenti» si aggiunge ora Renault Italia, che ha saputo ben sfruttare l'esperienza dei concorrenti e i consigli della propria rete di vendita e della clientela. Ne è nata così la procedura «Un'auto da vivere» (lo stesso slogan che riassume la filosofia Renault) di facile lettura e comprensione e soprattutto estremamente completa e favorevole all'utenza.

Nel concreto, la formula si basa su 19 articoli che affrontano tutte le problematiche dell'acquisto sancendo, senza possibilità di diverse interpretazioni, diritti e doveri del cliente e del venditore. In essa innanzitutto vengono recepiti le precedenti iniziative della Marca, come la consegna entro 45 giorni dall'ordine, la perfetta corrispondenza delle caratteristiche del veicolo, la garanzia anticorrosione

estesa a 8 anni su tutti i modelli, e soprattutto il prezzo bloccato che ora, dagli iniziali 90 giorni viene procrastinata fino alla consegna materiale della vettura al cliente.

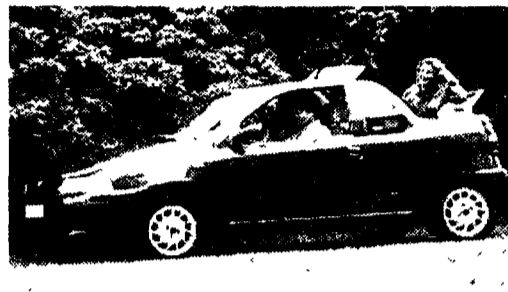
A tutto ciò la formula «Un'auto da vivere» aggiunge altre clausole vincolanti per entrambe le parti: copia al cliente del contratto firmato dal concessionario; deposito cauzionale del 10% all'ordine, o 15% se il valore supera i 40 milioni di lire (restituibile con interessi maturati in caso di recesso entro sette giorni dalla firma); termini di consegna entro 45 giorni e facoltà di ritardo di altrettanto tempo oltre il quale il cliente ha diritto di recesso (con le stesse modalità suddette) o in caso di rinuncia al recesso di avere un'auto di cortesia; saldo entro 20 giorni dalla messa a disposizione e immediata acquisizione della proprietà del veicolo. La stessa cura viene attribuita anche nel caso di un usato in permuta (con valutazione bloccata per 90 giorni).

# Fino al 1° Maggio a Torino la 65<sup>a</sup> edizione del Salone La concretezza della 145 I «sogni» dei designer

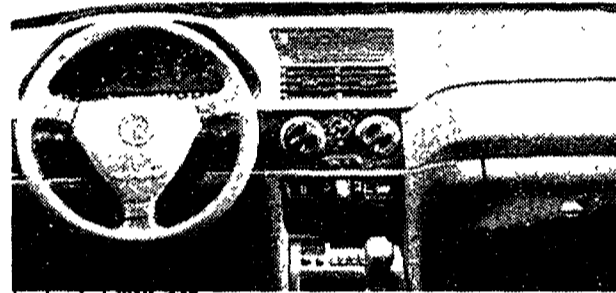
**TORINO.** È fatta. Dopo i quasi 1500 giornalisti e 30.000 operatori che hanno affollato i giorni della vigilia, la 65<sup>a</sup> edizione del Salone di Torino è in pieno svolgimento. Lo stile è il «filo rosso» che collega tutti gli stand delle Case con il padiglione dedicato ai Carrozzeri. Fino al 1° Maggio, giorno in cui si chiuderanno i battenti, l'organizzatore Promotor prevede un'affluenza di oltre mezzo milione di visitatori. I quali potranno

appagare appieno la propria sete di novità e la curiosità su ciò che sarà il futuro prossimo a quattro ruote. E anche qualcosa in più. Il pubblico potrà, per esempio, fare un salto nel passato ammirando una «quattro ruote» molto speciale come la Lunar-Rover (1971, prima passeggiata a motore sul suolo lunare), giocare con i computer grafici per disegnare la «propria» auto ideale, e provare gli ultimissimi modelli nello spazio

«Motor City» e sulla mitica pista sopraelevata del Lingotto. Il prezzo del biglietto d'ingresso è di 15.000 lire nei giorni feriali e 20.000 lire i festivi. Le vie di accesso al Salone sono ben segnalate da cartelli giganti e, per chi non volesse addentrarsi nella città a bordo della propria vettura, una grande area di parcheggio adiacente all'uscita per Stupinigi della tangenziale è collegata al Lingotto da un efficiente servizio di navette.



La Punto Cabrio-Wagon di Marazzi.



La plancia dell'Alfa 145.

## Sei modelli, il rilancio Alfa-Lancia

**Il 1994 di Fiat Auto è un anno di grande fermento. Al centro di tanto impegno, il rilancio dei marchi Alfa Romeo e Lancia. In meno di dodici mesi saranno presentati e commercializzati tre nuovi modelli Alfa Romeo e tre Lancia. Sotto il marchio del «Biscione» (quello storico di Arese, naturalmente), oltre alla 145 esposta in prima mondiale a Torino e in vendita dal primo di settembre, debutteranno verso la fine dell'anno e l'inizio del 1995 la versione 145 cinque porte, lo Spider e il Coupé. Per la Lancia oltre al monovolume «Z», anch'esso esposto al Salone, la Dedra S.W. a trazione integrale e per la fine dell'anno la nuova ammiraglia erede della Thema. Sul fronte dei servizi al cliente, invece, entrerà in vigore il 1° giugno un innovativo «restyling» del contratto «Patto Chiaro» che metterà ordine nei servizi post-vendita di assistenza e manutenzione.**

perfezionato. Si avranno così versioni di 1.351 cc e 90 cv capaci di 178 km/h (questa versione di base dovrebbe costare sui 20 milioni di lire), versioni di 1.596 cc e 103 cv capaci di 185 km/h e versioni plurivalvole di 1.712 cc e 129 cv capaci di 200 km/h. Oltre a quelle col boxer, ci sarà anche una 145 turbodiesel con motore, di origine Fiat, che con i suoi 90 cv consentirà una velocità massima di 177 km/h.

La collocazione longitudinale del motore e del cambio, resa possibile dalla configurazione del boxer ed adottata con miracoli di ingegneria anche per il propulsore Diesel, oltre che distinguere la 145 dalle altre trazioni anteriori, ha

consentito di dare al frontale della vettura una linea molto filante ed aggressiva, con un cofano motore che ricorda parecchio quello della 155, protagonista dei campionati europei per vetture da turismo. La spaziosità degli interni e del bagagliaio sembra essere un'altra delle caratteristiche di questa nuova Alfa. Molto belli ed avvolgenti ci sono parsi i sedili, che anche posteriormente sono provvisti di poggiatesta.

Sarà comunque possibile valutare meglio questa nuova protagonista del segmento C del mercato quando la marca di Arese, prima della commercializzazione, organizzerà le prove su strada della vettura.

DALLA NOSTRA INVIATA  
ROSSELLA DALLO

**TORINO.** Molto abbiamo già scritto di questo Salone internazionale dell'automobile che Torino dedica allo Stile. E ancora molto si potrebbe scrivere se lo spazio tirano non ci costringesse a delle scelte. Mentre riserbiamo in questa pagina un doveroso spazio alla 145 Alfa Romeo regina del Salone, dedichiamo dunque la nostra attenzione a due prototipi che a nostro giudizio possono tracciare nuovi sentieri nella mobilità individuale o collettiva.

Così come la 145 rinnova i concetti di berlina media proponendo una forma «alternativa» a metà tra station wagon e monovolume che si avvicina molto a quelli che oggi sembrano i gusti vincenti dell'utenza, decisamente «alternativa» sono le due vetture messe a punto da Pininfarina e da Marazzi.

Nei primi casi Pininfarina, che nell'ultimo anno ha messo a segno tre «colpi grossi» come la Ferrari 456 GT, la Fiat Coupé e la Peugeot 306 Cabriolet, si concede alla fantasia portando avanti il proprio «so-

l'interno, è la posizione - secondo un disegno ad arco concavo o convesso - e il numero dei sedili: sei singoli, tre anteriori e tre posteriori. Questi si possono sfasare muovendo i due sedili centrali sia in avanti sia indietro in modo da evitare il contatto delle spalle (la parte più larga di un corpo umano) dei tre passeggeri. A questo schema è abbinato - vero colpo di genio - un gruppo volante-pedali «scorrevole» che consente, senza altri interventi, la guida a sinistra, quella a destra (sedile centrale arretrato) e centrale (sedile di mezzo avanti). Costruita in materiali leggeri, Ethos 3 può raggiungere i 180 km/h ed ha un'autonomia di 1000 km.

Meno avveniristica ma già trasferibile alla piccola serie è la Punto Cabrio-Wagon presentata da Marazzi. L'innovazione sta nel taglio particolare del tetto della Punto e nel movimento del divanetto posteriore. Il lunotto e parte dei montanti posteriori sono sostituiti da una copote che può essere mos-  
sia verso il basso o verso l'alto. A capote chiusa la Punto di Marazzi sarà una «normale» berlina, a capote abbassata e divanetto innalzato (si solleva di 30 cm) diventa una cabriolet con i passeggeri posteriori in posizione più alta «stile nescio» e protetti da una fascia trasparente frangivento. Infine, con la capote tutta in alto, divanetto e schienale frazionato ripiegati, portello posteriore a scendere verticalmente oltre il paraurti (altra innovazione) si ha la versione pick-up per il trasporto di oggetti lunghi e ingombranti.

## L'Omega parte da 39 milioni

Lo stand della Opel GM Italia è un po' il compendio dell'evoluzione stilistico-tecnologica della marca tedesca della General Motors. Vi si trovano infatti gli ultimissimi modelli usciti da Ruesselsheim e i concept che prefigurano le vetture del futuro prossimo: la Corsa lanciata solo un anno fa, la nuova ammiraglia Omega berlina e station wagon, in commercio in Italia dal prossimo 6 maggio con prezzi a partire da 39.100.000 lire della 2.0 16 valvole da 136 cv fino ai 64 milioni della lussuossima 3.0 MV6, la Vectra CDX nuovo top di gamma, il coupé compatto Tigra che percorrerà le nostre strade entro la fine dell'anno, e il prototipo di Roadster, derivato dalla Tigra. Accanto alle vetture, una vera e propria «postazione» del Centro Design Opel Europe con tanto di computer grafici sul quale si può vedere nascere un modello «by Opel». L'occasione torinese ha anche svelato alcune novità a breve scadenza: un'Astra S.W. su misura per l'utenza più giovane, una Corsa Climatic «condizionata dalla Diaviv», e infine in arrivo a giorni la nuova formula di contratto.

## Torino premia i giovani futuri stilisti

Il Salone di Torino ha forse tenuto a battesimo i futuri stilisti dell'auto. Sono i giovani vincitori del concorso «L'auto dei sogni» - ideato dal Club Italia e promosso dalla rivista Gulliver in collaborazione con Fiat Auto - tra gli studenti di Architettura e Ingegneria delle università italiane. Alla giuria sono arrivati oltre 2800 adesioni (il 15% da studentesse). Gli elaborati sono stati via via selezionati fino alla stretta «rosa» di 31 progetti. Il concorso, organizzato in tre sezioni, è stato vinto da Giuseppe D'Auma di Portici (Napoli) per la city-car su telaio della Fiat Panda, Alberto Dilillo di Torino per la vettura sportiva sulla base della Lancia Delta, e da duo milanese Attilio Barzaghi e Giulio Gabbioneta per una familiare coupé/sport wagon sulla base dell'Alfa Romeo 164. Il premio consiste in uno stage di tre mesi presso i Centri Stile di Fiat, Lancia e Alfa.

## Milano-Torino in 2 ore e mezza «con la scossa»

Al di là di ogni aspettativa la prova della vettura elettrica Ideal-Car. Progettata dall'ing. Oscar Bossi, realizzata su telaio Autobianchi Y10, pilotata e costruita dal signor Cono Pinno, la Ideal Car ha coperto la distanza dei 141 chilometri tra Milano e il Salone dell'automobile in 2 ore e 17 minuti alla velocità media di 86,5 km l'ora. Da segnalare che presupposto del test era di non fermarsi né per fare «rifornimenti» di elettricità, né per cambiare le batterie. Inoltre, nel percorso erano previsti oltre 40 km nel traffico urbano.

## Iveco in Russia Joint-venture con Uralaz

Dopo anni di collaborazione tecnica, industriale e commerciale, tra Iveco e Uralaz, costruttore di veicoli pesanti e Gazprom (ente russo per la gestione del gas naturale, è nata nei giorni scorsi una joint-venture per la produzione di veicoli arctic, veicoli pesanti, cabine e componenti e la commercializzazione in tutto il territorio della Csi. Il valore dei mezzi messi a disposizione inizialmente - cita una nota di Iveco - è di 33 milioni di dollari, costituito da apporti paritetici delle tre aziende partecipanti.

## Maxi accordo di fornitura VM a Chrysler

La VM Motori e l'americana Chrysler hanno firmato un accordo pluriennale di collaborazione per la fornitura di propulsori Diesel per le vetture al «top» della gamma del colosso di Detroit: minivan Voyager, Jeep Cherokee e Grand Cherokee. In base a tale accordo, sottoscritto un mese fa a Auburn Hills sede del Chrysler Technology Center ma reso noto solo ora, la Chrysler si impegna a dotare almeno 200.000 autovetture di sua produzione con i motori Diesel costruiti a Cento (Ferrara) dalla VM Motori.

# Dopo l'asstementamento del mercato Diesel, prevendita da fine mese e consegne a settembre Volvo vende anche da noi la 460 a gasolio

Dato il favorevole andamento percentuale del mercato delle automobili con motore a gasolio, la Volvo ha deciso di commercializzare anche in Italia la 460 TD. Le prenotazioni si apriranno a fine mese e le consegne cominceranno a settembre, al prezzo bloccato di 29.900.000 lire. Le qualità della vettura emerse dopo una prova di 500 km: silenziosità, comfort, sicurezza, prestazioni brillanti e, soprattutto, bassi consumi.

Prova di 500 chilometri della nuova Volvo 460 turbodiesel e due gradevoli sorprese: la prima, alla partenza, quando all'avviamento del motore si avverte poco più di un piacevole ronzio; la seconda all'arrivo, quando ci si accorge che, nonostante non si sia viaggiato certo con il piede leggero, l'indicatore del livello carburante segnala che il serbatoio di 60 litri è ancora pieno quasi per metà e che quindi si sono percorsi, viaggiando «allegri,

cui non si è sentito il bisogno durante la prova, svoltasi quando la colonna di mercurio segnava valori (invernali) al prezzo bloccato di 29.900.000 lire, chiavi in mano.

La Volvo Italia si è decisa ad avviare la commercializzazione di questa vettura (le prenotazioni sono aperte presso i concessionari da fine mese) quando si è visto che senza il famigerato «superbollo Diesel» la percentuale di vetture a gasolio immatricolate in Italia, dopo essere scesa al 3,92 nel corso del 1992, è risalita all'8,4 nel 1993 e si è ora attestata sull'8 per cento.

La prova della nuova vettura della gamma Volvo 460 ci ha confermato che con il nuovo propulsore 4 cilindri di 1.870 cc (è lo stesso che equipaggia la Renault 19, ma è stato rielaborato dai tecnici svedesi che si sono preoccupati soprattutto di «incapsularlo» a dovere per abbattere la rumorosità), la TD non ha nulla da invidiare alle 460 equipaggiate con i 4 cilindri a ciclo

Otto le cui potenze vanno dagli 83 ai 122 cv. Qui la potenza erogata (grazie a un turbocompressore Garrett T2 perfezionato e a un intercooler in lega leggera di alluminio) è di 90 cv a 4.250 giri/minuto. Questa potenza, abbinata ad un ottimo valore di coppia (19,2 kgm a 2.250 g/m), assicura un comportamento su strada particolarmente brillante, una grande elasticità di marcia ed una guida molto piacevole.

Sulla vettura provata, la guida è stata anche molto sicura, grazie alla presenza dell'Abs e dell'airbag guidatore full-size che sono offerti in opzione, mentre sono di serie, come su tutte le Volvo, la «gabbia di protezione», il sistema SIDE contro gli urti laterali e le cinture autorregolanti in altezza dotate di pretenditore.

Forse proprio la presenza dell'airbag ha determinato un piccolo difetto riscontrato sulla vettura utilizzata per la prova: per usare il

clacson bisognava effettuare una pressione eccessiva. Abbiamo segnalato l'inconveniente al concessionario presso il quale abbiamo ritirato la macchina, facendogli anche notare la necessità di una migliore messa a punto dell'innesto della retromarcia.

A parte ciò, la prova della 460 TD ci ha convinto che questa versione incontrerà il favore degli automobilisti che stanno molto in macchina per la sua parsimonia nei consumi e per il suo comfort (la 460 TD ha di serie, oltre al condizionatore, il sedile di guida regolabile in altezza, gli alzacristalli elettrici anteriori e la chiusura centralizzata), oltre, naturalmente, per il prezzo davvero concorrenziale.

Resta da dire che la Volvo 460 TD è omologata per una velocità massima di 176 km/h, che accelera da 0 a 100 km/h in 12,3 secondi e che le bastano 36,5 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo.