

Dal 25 giugno con motori 2000 aspirato e turbo Ulysse risbarca in Italia È il monovolume Fiat

Prima prova su strada del monovolume Ulysse, frutto della partnership tra Fiat Auto e Gruppo PSA. Alla guida si perdona il design esterno un po' «superato». Ottime le soluzioni delle quattro porte laterali e innovativa la posizione della leva cambio «sospesa» accanto al volante. Grande attenzione alla fruibilità dello spazio interno. Due motorizzazioni 2000 aspirato e sovralimentato. Prezzi a partire da 37 milioni.

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLO

MONTECATINI, TERME. L'eroe dell'Odissea risbarca fra poco in Italia. Ma a distanza di millenni l'Ulysse che dal 25 giugno correrà sulle nostre strade è un eroe tecnologico e anche un po' «sterofilo». Il suo nome è infatti scritto con la «y», Ulysse, onde evitare equivoci interpretazioni nel mondo anglosassone. Il moderno Ulysse altri non è che il nuovo monovolume che Fiat Auto ha progettato insieme al Gruppo PSA (Peugeot-Citroën) nella joint-venture paritaria Sevel, e che viene costruito nel nuovissimo impianto di Valenciennes. Fiat non è totalmente nuova a questa tipologia di vetture. Se andiamo indietro con la memoria ritroviamo un'antesignana di grande successo come la 600 «multipla». Ma da allora ad oggi quella forma di carrozzeria è rimasta nel dimenticatoio degli archivi Fiat. Anche questo revival — che nulla ha a che vedere con l'antica primogenita — esprime un che di *déjà vu*. Il suo progetto ha preso avvio infatti nel 1988 e in sei anni anche lo stile dei

sta) dalle mille regolazioni, abbattibili e ruotabili di 180 gradi denotano grande attenzione alla fruibilità totale dello spazio interno.

Una volta alla guida dell'Ulysse si è subito disposti a perdonargli la mancanza di coraggio stilistico esteriore. La posizione di guida rivela un attento studio ergonomico; i comandi e gli strumenti di controllo sono concentrati in breve spazio, l'impianto di aerazione ben distribuito (il condizionatore d'aria è in opzione così come, ancora una volta, l'airbag per il conducente), la visibilità laterale e posteriore ottimale. In marcia stupisce il livello di insonorizzazione dell'abitacolo e l'assenza di fruscii aerodinamici.

Le motorizzazioni sono state scelte in modo da soddisfare sia gli amanti del viaggio tranquillo sia i guidatori sportivi. Ulysse è infatti disponibile con propulsore 2.0 litri aspirato che privilegia la coppia e la potenza «in basso» (ripresa pronta sul misto e in città) penalizzando l'accelerazione in quinta marcia; oppure con il 2.0 Turbo che aggiunge sprint anche nella guida autostradale (raggiunge i 100 orari da fermo in 10,1 secondi, e la velocità massima è indicata in 195 km/h).

La versione di accesso è la 2.0 S a 5 posti (in opzione anche a 7 e 8 posti) in vendita a lire 37 milioni; 40 milioni netti sono necessari per la 2.0 EL 7 posti (condizionatore di serie); per la Turbo si sale a 44 milioni nell'allestimento EL 7 posti e a 47 milioni per il «top» HL sei posti.



Ulysse è lungo 445 cm, 8 meno della Croma, alto 171 e largo 183 cm.

Prezzi Alfa 145 da 20,9 milioni

Mancano ancora alcuni mesi alla commercializzazione (in contemporanea in tutta Europa il 9 settembre) della nuova berlina compatta Alfa Romeo 145, ma già la Casa di Arese ne annuncia i prezzi: da 20 milioni e 900mila lire fino a 26 milioni e 300mila lire. Il fatto è abbastanza insolito in questo periodo in cui tutti i costruttori attendono l'ultimo momento per studiare la concorrenza e fare l'offerta più consona. L'occasione è però arrivata dalla convention internazionale dei concessionari. Nel dettaglio, il prezzo base va alla versione con motore 1300; parte da 22.600.000 lire la versione 1600; la 1.7 16 valvole costa 26.300.000 e la 2.0 Turbodiesel 25.500.000 lire.

1984, nasce l'era Espace

Il lancio di un nuovo modello monovolume, commercializzato da quattro grandi costruttori, apre una nuova frontiera ad un mercato considerato per molti anni di nicchia, e crea i presupposti per affermare definitivamente una nuova interpretazione dell'auto. Renault Italia, cui si devono queste parole, sintetizza così il significato dell'imminente ingresso sul nostro mercato del Fiat Ulysse che sarà seguito in autunno dal Lancia Zeta, sul finire dell'anno dal Citroën Evasion e quindi dal Peugeot 806. Anzi, secondo Renault la maggiore concorrenza potrebbe costituire «qualche opportunità per un sicuro incremento del mercato».

I monovolume infatti, seppure ancora in quantità relativamente ristrette, stanno ottenendo da un paio d'anni in qua un sempre maggiore gradimento da parte dell'utenza italiana e europea. E in questo crescente successo Renault, e la sua rappresentanza italiana, hanno avuto e hanno tuttora una parte da protagonisti. Nonostante la recente perdita della leadership nella classifica delle vendite ad opera di Chrysler Voyager e l'attacco di altri modelli di Case concorrenti, non si deve dimenticare che

proprio alla Renault va il merito di avere creato, ben 10 anni fa, il segmento dei monovolume, di avere continuato a crederci e a investire soldi e capacità tecnologiche a dispetto degli scarsi risultati iniziali.

Correva l'anno 1984. A Romorantin in Sologne, dove vedevano la luce i primi Espace al ritmo di 23 unità per giorno, Matra dava avvio alla storia industriale dei monovolume. Le cronache, riferite dalla stessa Renault, dicono che nel primo mese di commercializzazione (luglio '84) l'Espace, offerta con una sola motorizzazione 2.0 litri da 110 cv e due allestimenti (Gts e Tse), raccolse solo 9 ordinazioni. Ma la tenacia di Renault viene premiata. Rapidamente Espace conquista nuovi proseliti, diventa uno status symbol. Nell'88 la produzione conta 30.000 unità, anche grazie all'apporto dello stabilimento Renault di Dieppe. Già la domanda supera l'offerta. In quello stesso anno la gamma Espace beneficia di alcune modifiche e nasce la versione Quadra. Nel 1990 la produzione sale a 47.000 unità. L'anno successivo arriva la terza generazione Espace e con essa alcune innovazioni come la possibilità di ruotare i sedili di 180

gradi (a veicolo fermo), le cinture di sicurezza a tre punti per i sedili posteriori laterali, e la nuova motorizzazione 2.8 V6 che eroga una potenza di 153 cv (abbinata dallo scorso anno anche al cambio automatico).

Nel corso degli anni la gamma si è via via arricchita e diversificata, ha beneficiato di nuove soluzioni tecnologiche come la sospensione posteriore pneumatica a correzione d'assetto. Di pari passo produzione e vendite si moltiplicano. Quello dei monovolume non è più una nicchia. Nel 1993 sono 60.000 gli Espace prodotti e venduti in Europa, pari al 55% dell'intero segmento (110.000 unità). Abitabilità, comfort, dimensioni, praticità e facilità di guida — secondo la statistica sulle motivazioni d'acquisto dei clienti italiani Espace — sono i punti di forza che convincono i tradizionali acquirenti di berline dei segmenti E ed F a optare per il monovolume.

Ovvio, dunque, che la «pioniera» Renault voglia continuare a dire la sua in questo segmento. E infatti la gamma Espace 1994 versioni 5 posti (2.0 RN, Helios e RT; 2.1 Turbodiesel RN, Helios e RT, prezzi da 38.550.000 a 45.550.000 lire) e 7 posti (2.0 RXE, 2.2 RXE Quadra, 2.8 V6 RXE, prezzi di 50,6, 58,1 e 61,3 milioni di lire) si arricchisce fin dalla versione d'attacco di nuove dotazioni di serie e optional che rendono ancora più interessante il rapporto qualità-prezzo.

IL LEGALE

Terzo danneggiato risarcito se...

avv. FRANCO ASSANTE

Il certificato assicurativo completo di tutti i dati prescritti dalla legge (numero di targa del veicolo, l'indicazione dell'anno, mese e giorno di scadenza del periodo assicurativo, sottoscrizione da parte dell'assicuratore o dell'agente di assicurazione autorizzata a concludere il contratto) impegna in maniera indiscutibile l'assicuratore nei confronti del terzo danneggiato.

Per il periodo di assicurazione riportato da tale certificato, l'assicuratore è tenuto a risarcire il terzo danneggiato, indipendentemente dal fatto che l'assicurato abbia o no pagato il premio assicurativo. Il rilascio del certificato, infatti, non consente all'assicuratore di eccepire al terzo le inadempienze del proprio assicurato, al quale male

ha fatto a consegnare il certificato in assenza del pagamento del premio o della rata di premio.

Naturalmente l'assicuratore potrà agire nei confronti del proprio assicurato per farsi restituire quanto avrà pagato al terzo.

Diverso è il caso del mancato pagamento del premio o della rata di premio inerenti al periodo successivo alla scadenza del certificato. In tale caso l'assicuratore potrà eccepire al danneggiato la sospensione della copertura assicurativa (Cassazione Civile Sez. III, 27 ottobre 1992, n. 12694).

Il danneggiato farà bene, pertanto, in caso di sinistro stradale ad accertare, verificandolo di persona, se il certificato sia stato rilasciato, facendolo verificare dagli agenti accertatori perché riportino i dati nel redigendo rapporto.

Profondamente rivisitato il motore della media sportiva Ford

Il turbo piccolo fa bene alla Escort 2.0 Cosworth

DALLA NOSTRA INVIATA

Il «vecchio» T35 batte sulla Martini

Il «vecchio» motore T35 con cui la Escort Cosworth ha conquistato solo lo scorso anno cinque rally internazionali e il titolo mondiale costruttori gruppo N (quello più vicino alle automobili di serie) continuerà ad esistere per i 200 italiani che acquisteranno — a un prezzo di 61.536.000 lire, chiavi in mano — la versione speciale Escort Cosworth Martini Racing. Esternamente si riconosce per la vernice miccalizzata canna di fucile verde petrolio e per i cerchi in lega di disegno esclusivo. All'interno: sedili Recaro in nuovo tessuto, airbag inserito nel volante sportivo ricoperto in pelle. L'equipaggiamento di serie comprende anche: climatizzatore, chiusura centralizzata, vetri elettrici, retrovisori riscaldati elettricamente, lavafari.

LUSSEMBURGO. Due anni dopo strade — circa 400 chilometri tra colline e foreste a cavallo tra il Granducato del Lussemburgo e la Germania — è stata messa in vendita la Ford Escort 2.0 RS Cosworth, trazione integrale permanente (nella foto). O meglio il nome e la carrozzeria restano gli stessi ma il «cuore» batte con un ritmo diverso. Rispetto al precedente modello della sportivissima Ford venduta in Italia in oltre mille esemplari, l'attuale Escort monta infatti un motore Cosworth profondamente rivisitato in modo da dargli più coppia in basso.

Da tutti era stata riconosciuta infatti come un difetto la connotazione prettamente sportiva che obbligava ad un uso esasperato del cambio per sfruttare al meglio coppia e potenza. In una parola, per guidare la «vecchia» Cosworth bisognava comportarsi come piloti di

rally. Alla Ford Motorsport hanno dunque pensato di porre rimedio a questo ulteriore elemento di selezione dell'utenza (il primo resta il prezzo che è indicato in 60.660.000 lire chiavi in mano, comprensivo di Abs, doppio airbag e climatizzatore), rendendo la vettura ancora più «stradale». Tra l'altro, detto per inciso, monta pneumatici superbassati Pirelli P Zero System (l'ultima proposta dell'azienda italiana per vetture ad alte prestazioni) nella configurazione a quattro coperture asimmetriche che esalta la già eccellente tenuta di strada della Cosworth.

La soluzione si è trovata, principalmente, cambiando la turbina con una di dimensioni ridotte che conferisce al motore un'azione più progressiva fin dai bassi regimi. Il turbo dunque anziché entrare in azione ad un alto numero di giri,



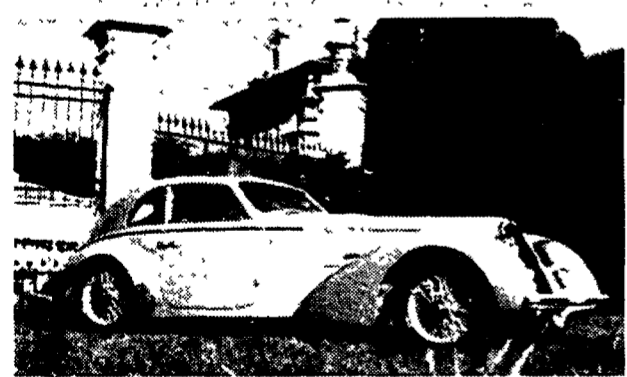
con l'inevitabile «strappo», si mette in funzione molto presto. Guidando la Escort Cosworth il vantaggio è immediatamente avvertibile in una maggiore capacità di ripresa e di accelerazione dalle basse velocità. Secondo i dati di omologazione, l'attuale Cosworth impiega 6,1 secondi per raggiungere i 100 km orari partendo da fermo.

In totale le modifiche importanti apportate al motore (quattro cilindri, distribuzione bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro) sono una ventina e hanno riguardato, oltre al turbocompressore, la testata, la pompa dell'olio, il sistema di iniezione sequenziale, la pompa dell'olio, i sensori di controllo della temperatura del liquido refrigerante e dell'aria, le candele (ora al platino, si cambiano dopo 30.000 km). Questo per citarne soltanto alcune.

Tutto questo lavoro ha come risultato finale un nuovo motore della serie T25 che, nonostante l'ado-

zione di una turbina più piccola, vanta le stesse prestazioni (225 km/h) e gli stessi valori di potenza (227 cavalli) e di coppia (32,8 kgm) del precedente T35, con la differenza, però, che sono raggiunti a regimi inferiori: la potenza massima si ottiene a 5700 giri/minuto contro 6250, e la coppia massima a 2500 g/min (e resta uguale fino a 5500 giri) anziché a 3500. Ciò, come detto, garantisce una maggiore fluidità di funzionamento del motore e perciò una maggiore durata del propulsore; minore stress di guida; e, cosa non trascurabile in una vettura sportiva, una discreta riduzione di consumi di carburante (in media 10,4 litri ogni 100 km contro i precedenti 10,7 litri).

Infine, per rendere più soft anche l'aspetto estetico la Escort Cosworth 1994 ora in vendita si presenta con un solo spoiler posteriore. Gli amanti del doppio alettone potranno ottenerlo con un sovrapprezzo di 680.000 lire. □ R.D.



Il coupé Alfa 8c 2900 B Lungo del 1938.

«La bellezza» Alfa al Museu d'Art

Il mondo internazionale dell'arte si apre sempre di più al design industriale e soprattutto alle realizzazioni delle nostre più acclamate Case automobilistiche. Così, mentre la Ferrari è passata dal Moma di New York al museo di Berlino, l'Alfa Romeo ha appena inaugurato al Museu Nacional d'Art di Barcellona una rassegna significativa della ricerca stilistica e motoristica del «Biscione». «La bellezza necessaria» è un itinerario attraverso i più ammirati modelli

del passato (il coupé 4 posti 8C 2900 B Lungo, 6C 2500 Super Sport «Villa d'Este» e 1900 Super Sprint Coupé), le più celebrate Alfa da competizione (Gran Premio Tipo 512, 159 Gran Premio «ridata» con Fangio nel 1951, il prototipo Disco Volante, e il Coupé 33/2 Stradale), e la vettura-laboratorio Protéo del 1991. Chiude la rassegna un «Tunnel del futuro»: visualizzazioni multimediali delle avanzate tecnologie informatiche con le quali lavorano i progettisti del Centro Stile di Arese.

Sebbene lungi dalla soluzione, fa progressi la ricerca Fiamm sulle batterie. I test Twingo

Per il «pieno elettrico» ora bastano tre ore

Migliorano le prospettive sull'auto elettrica. Non si tratta soltanto del favore che sta incontrando negli Stati Uniti la Impact della General Motors o della simpatia che a La Rochelle e a Livorno suscitano le «elettriche» in leasing o a noleggio, ma soprattutto dei progressi nelle prove di autonomia effettuate dalla Boxel sull'Appennino e dalla Twingo con batterie Fiamm sulle autostrade tra Vicenza e Torino. Già 9 le «elettriche» a listino.

FERNANDO STRAMBACI

Le notizie sullo sviluppo di auto elettriche si fanno sempre più frequenti e c'è già qualche rivista automobilistica che pubblica regolarmente i listini delle auto ad inquinamento zero disponibili in Italia. Per ora sono soltanto nove i modelli offerti; i loro prezzi, chiavi in mano, vanno dai 20.700.000 lire della Torpedo Club Elettrica ai 30 milioni della Fiat Panda Elettra. Ma è certo che il numero delle «elettriche» offerte sul mercato è destinato ad aumentare, via via che i prezzi

diminuiranno (in parallelo con la diffusione di queste vetture) e che aumenterà la loro autonomia.

E a proposito di autonomia, due notizie proprio di recente. Della prima ha riferito qualche tempo fa da Bologna la nostra Patrizia Romagnoli, descrivendo una traversata dell'Appennino a bordo del «Boxel» (scatola elettrica), un prototipo già realizzato in sei esemplari circolanti a Bologna da Paolo Pasquini, che conta di produrne 200 unità l'anno. Della seconda ha for-

nito la documentazione tecnica la Fiamm di Montecchio Maggiore (Vicenza). Questa seconda notizia è certamente la più interessante sia perché la prova di autonomia si è svolta in autostrada, per un totale di 445,2 km percorsi, sia perché la prova si inquadra nel programma «Elegie» della Renault nel quadro del progetto europeo «Eureka».

Oltre 445 chilometri percorsi in due giorni in autostrada e nei centri storici di Milano e di Torino con una vettura a propulsione elettrica, rappresentano una vera e propria sfida — fanno notare alla Fiamm che ha fornito le batterie ermetiche a ricombinazione di gas ed ha organizzato la prova — per tre ragioni: si è trattato per la più parte di un utilizzo «improprio» di un mezzo ottimizzato per un uso cittadino con limitate percorrenze giornaliere; il tragitto autostradale, imponendo una velocità minima di 80 km/h, ha rappresentato un test impegnativo sulle capacità del veicolo di mantenere andature elevate;

la necessità di ricaricare le batterie metteva alla prova l'efficacia e la rapidità del sistema di ricarica.

La prova ha evidenziato i progressi della ricerca legata agli accumulatori (anche se si è ancora ben lontani dalla soluzione dei molti problemi, ndr). La Renault Twingo a propulsione elettrica ha impiegato, con cinque soste per la ricarica nelle normali stazioni di servizio autostradali, 12,47 ore per percorrere i 195 km tra l'area di servizio del Monte Baldo e Milano e 10,17 ore (quattro soste per la ricarica) per andare da Milano alla Fiamm di Torino coprendo una distanza di 160 km. La Twingo elettrica aveva due persone a bordo e il costo del trasferimento, in termini di consumo energetico, è stato di poco superiore alle 15 mila lire.

La prova ha poi dimostrato come, allo stato attuale di evoluzione del veicolo elettrico stradale, gli accumulatori al piombo sviluppati dalla Fiamm siano in grado di fornire una potenza e un'autonomia adeguate all'utilizzo previsto.

Il prototipo Renault Twingo utilizzato per la prova è infatti in grado di percorrere, in un impiego normale, oltre 100 km al giorno, con una sola ricarica della durata di 3 ore. Il recupero completo delle capacità di trasporto — ricordano alla Fiamm — si può ottenere con la connessione delle batterie alla rete elettrica durante la sosta notturna e sono tali da poter essere valutate più che adeguate ad un uso urbano del mezzo, senza considerare le prestazioni velocistiche (velocità massima autolimitata a 120 km/h, accelerazione equiparabile a quella di un'auto con motore termico da 1.400 cc).

Passi avanti, dunque, verso uno sviluppo dell'auto elettrica, confermato dal favore che questo tipo di veicolo sta incontrando negli Stati Uniti con la Impact della General Motors e, in Europa, dalla simpatia che i cittadini di La Rochelle (25 Citroën AX e 25 Peugeot 106 elettriche in leasing) e di Livorno (5 Fiat Panda Elettra a noleggio orario) dimostrano per le auto a inquinamento zero.