



Le regine italiane a Parigi: Alfa Spider e, a destra, Lancia K (in alto) e Alfa GTV (sotto).

Alfa, Lancia, Ferrari

Il Salone di Parigi parla italiano

Le novità del Gruppo Fiat «regine» dell'esposizione In prima assoluta Spider e coupé GTV del «Biscione»

Domani, con l'anteprima riservata alla stampa, si inizia il grande show parrucchiere che i francesi pomposamente chiamano «Mondial de l'automobile». Al di là della grandeur transalpina, il Salone di Parigi di quest'anno - aperto al pubblico da giovedì a domenica 16 - si annuncia canco di novità sia sotto il profilo della produzione di serie, sia sotto quello della ricerca. E una volta tanto, almeno per quanto riguarda il primo fronte, non saranno i padroni di casa a spopolare. La palma delle novità di maggior spicco spetta alle italiane, Lancia, Alfa Romeo e Ferrari.

La Lancia ha appena convocato a Roma la stampa internazionale per il battesimo della nuova ammiraglia «K». Sarà proprio questa

berlina a tenere banco nello stand della Casa. Ad essa, infatti, lo stesso amministratore delegato di Fiat Auto Paolo Cantarella - assegna il gravoso compito di proporsi, o meglio imporsi, in Europa come «ammiraglia del Gruppo Fiat».

La raffinata pulizia della linea di carrozzeria, l'eleganza degli interni - completamente nuovo il disegno della plancia - la generale cura nei particolari e le nuove motorizzazioni «modulari» cinque cilindri plurivalvole a benzina e gasolio (2,0 e 2,4 litri, rispettivamente di 145 e 175 cavalli, velocità massime 205 e 215 km l'ora) pensate apposta per questa vettura, insieme ai sei cilindri di 3,0 litri 24v e al perfezionato quattro cilindri 2.0 turbo 16 valvole di grandi prestazioni (205

cv, 235 km l'ora) lasciano presupporre un destino a tinte «rosa».

E fanno persino passare in secondo piano piccole ingenuità come lo specchietto retrovisore sottomontato e «povero», l'aletta parasole di sinistra priva di specchio (ma quello lato passeggero è illuminato da una apposita plafoniera), o, ben più deprecabile, la presenza standard del solo airbag al volante. In compenso è stata decisamente migliorata la capacità di canco del bagagliaio, mentre i sedili posteriori accolgono con fatica tre passeggeri, se solo uno è di taglia forte. Ma lo stesso Cantarella ha ammesso che la «strada per l'eccellenza è ancora lunga».

Di questa vettura - di cui Cantarella si è lasciato sfuggire un prossimo sviluppo station wagon - avremo comunque modo di parlare presto in occasione della prova su strada.

Se ci siamo, doverosamente, dilungati sulla Lancia «K» non sottovaluteremo l'impatto che avranno le novità di casa Alfa Romeo. La Casa di Arese ha deciso di approfittare del clamore dell'esposizione internazionale per mostrare al mondo, in prima assoluta, due inedite e attesissime sportive di élite: lo Spi-

der e la coupé GTV (lo stesso nome che ha reso famosa l'ultima gran turismata del «Biscione») che saranno commercializzate nei primi mesi del 1995.

Le foto che pubblichiamo qui sopra danno già un'idea dell'affascinante e originale design, frutto della collaborazione tra il Centro stile di Arese e la Pininfarina. Una nota della Casa ci informa però che non è stato trascurato nulla del patrimonio ingegneristico Alfa Romeo. Secondo tradizione, infatti, lo Spider e la GTV si connotano per la sportività dei motori e per le innovazioni tecnologiche nella meccanica. La sospensione posteriore - valga come uno dei tanti esempi possibili - ha un'inedita geometria a bracci multipli che «sulle traiettorie curvilinee modula le micro-sterzate delle ruote in fase o in controfase a seconda delle situazioni di guida».

Entrambi prodotti in una specifica area di alta specializzazione appositamente allestita nello stabilimento di Arese, i due nuovi modelli saranno disponibili con due diverse motorizzazioni, per ciascuna delle quali sono previsti due distinti livelli di allestimento. Sia la GTV

che lo Spider disporranno di un nuovo propulsore (derivato dal 2.0 litri Twin Spark) 4 cilindri in linea 16 valvole di 1970 cc, dotato di variatore di fase e con doppia accensione per cilindro: 150 cv di potenza, 19 km/h, velocità massima di 215 km l'ora la GTV e 210 lo Spider, accelerazione 0-100 km/h in 8,5 secondi. La GTV sarà offerta anche con il V6 turbo di due litri già presente sulla 164 (202 cv, 27,5 km/h, 232 km/h e 7,3 secondi per passare da 0 a 100 km/h), mentre lo Spider disporrà anche di un «classico» V6 Alfa di 3 litri da 192 cv.

Infine, il fiore all'occhiello del Gruppo Fiat, la Ferrari presenta a Parigi una nuova versione della 512, denominata M o «vero-modificata». Qualche ammodernamento, come i gruppi ottici ellissoidali fissi al posto dei fari a scomparsa, è stato apportato alla bella carrozzeria disegnata da Pininfarina. Più consistente il lavoro di aggiornamento tecnico per migliorare complessivamente il rendimento termodinamico del suo potente motore, il rapporto peso-potenza (interventi di alleggerimento) e le prestazioni telistiche.

In vendita la nuova Rover 620 Ti, l'eleganza al top dello sprint

DALLA NOSTRA INVIATA

VALLELUNGA Una vettura può avere un'eleganza tipicamente inglese e nello stesso tempo grinta da vendere? Gli esempi non mancano nella storia automobilistica britannica. E per la Rover questo binomio non è più una sfida, come ha già dimostrato con i suoi modelli più sportivi e in particolare con le Coupé. Adesso la Casa inglese ci riprova con una versione turbo della Serie 600, la vice-ammiraglia della Marca. Questa gamma, ci ricorda il presidente di Rover Italia Salvatore Pistola, si è già imposta sul mercato in virtù del suo «sapore, gusto, stile inglese ben conosciuti». Ora con la 620 Ti - dove la si-

glia sta per Turbo Intercooler - può soddisfare i più esigenti anche in fatto di sportività.

L'arrivo, dunque, della berlina 620 Ti - in vendita da questo mese ad un prezzo di 48.767.000 lire chiavi in mano, persino concorrenziale per ricchezza di equipaggiamento - secondo il presidente non può che rafforzare l'immagine Rover sul nostro mercato, già cresciuta peraltro in quest'ultimo anno grazie al completo rinnovamento della gamma, al miglioramento della rete di vendita e assistenza, e ai servizi rivolti alla soddisfazione del cliente («basti ricordare il «soddisfatti o non soddisfatti», unico nel suo genere»).

La 620 Ti è un perfetto esempio di come Rover coniuga eleganza e sportività. La vettura abbonda di tutto quanto può dare comfort e sicurezza: dal doppio airbag, all'Abs a sei sensori, al servosterzo a riduttore progressivo, dal climatizzatore, alle selline in pelle e agli inserti in radica, tutto rigorosamente di serie. Nulla farebbe pensare che questa lussuosa berlina sia capace di raggiungere i 230 km orari e di accelerare da fermo fino ai 100 km/h in soli sette secondi.

Alla grinta ci pensa il quattro cilindri 2.0 litri 16 valvole (il primo di costruzione Rover sulla serie 600, che monta normalmente motori Honda), derivato da quello della 220 Coupé. Rispetto a questo è ancora più elastico e «morbido» pur erogando la bellezza di 200 cavalli di potenza. Il turbo entra in funzione senza che il guidatore ne avverta il classico «strappo» ed è in grado di esprimere il massimo già a 2100 giri. E per dare una dimostrazione, la nostra prova si è svolta sul circuito di Vallelunga dove ci siamo divertiti a percorrere tutta la pista, di volta in volta, in terza, quarta e persino in quinta marcia. Con grande soddisfazione e senso di sicurezza. R.D.

Coupé compatta 3 porte, motori 16v 1400 e 1600

Su Opel morde la «Tigra»

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLO

BARCELONA Bisogna essere giovani, di città o di spirito. Possedere un certo gusto per l'innovazione stilistica, la voglia di «mostrarsi». E non avere esigenze famigliari, in specie di trasportare persone anziane. A questo punto, il nuovo coupé 2+2 Opel Tigra, 1,4 da 90 cv o 1,6 da 106 cavalli, può essere il vostro prossimo acquisto.

Quando l'avevamo vista, un anno fa, al Salone di Francoforte ci era piaciuta subito. Evidentemente molti altri sono stati della stessa opinione se finalmente dopo lunghi sondaggi la Adam Opel si è decisa a tradurre quel prototipo in vettura di serie (non altrettanto fortunato, ci dicono, è l'esito della versione roadster, ancora più accattivante sul piano stilistico). Ed eccola dunque pronta a sfidare sui mercati europei. I primi saranno

Italia (dal 5 novembre; i prezzi chiavi in mano 20 e 26,3 milioni), Francia e Spagna ritenuti i più ricettivi a questo tipo di coupé tre porte compatta e sportivissima.

Tranquillizzati sul fatto che non vedremo lo scioccante colore «Orange» metallizzato, abbiamo ancor più apprezzato lo stile esterno, caratterizzato dall'originale disegno del lunotto fumé avvolgente, tagliato ad arco proprio dietro i montanti centrali (alla sua difficile sagomatura ha provveduto l'azienda italiana Siv). Tanto è personalissima fuori, quanto è comoda e piacevolmente allestita «dentro». Almeno per il guidatore e il passeggero anteriore. Perché sui due sedili posteriori (ribaltabili) è bene che ci siano o amici di statura inferiore al metro e 60 cm, o ragazzini.

Belli i materiali impiegati, sobrii i tessuti di rivestimento, e complete le dotazioni di serie: airbag «full size» (singolo sulla 1,4 e doppio sulla 1,6 che è fornita anche di Abs), servosterzo, vetri elettrici, chiusura centralizzata, chiave con immobilizzatore elettronico (antifurto) privo di battente.

Già ben disposti, ci siamo messi al volante della Tigra. Il baricentro basso e l'equilibrata ripartizione dei pesi (60-40%) sui due assali, le sospensioni a ruote indipendenti e con barre antirullo conferiscono alla vettura una buona stabilità e maneggevolezza. Al resto ci pensano i due nuovi motori Ecotec quattro cilindri plurivalvole: grintoso il 1400 capace di raggiungere i 190 orari; molto fluida la progressione del 1600 che vanta una velocità di 203 km/h e un'accelerazione 0-100 km/h in 9,8 secondi. E i consumi medi sono contenuti en-



Opel Tigra, stile originale e buoni motori.

tro i 7 litri per 100 chilometri.

Frutto di un passatempo del capo designer Hideo Kodama (giapponese insediato in Europa 27 anni fa, dopo una parentesi americana tra i colossi di Detroit, autore anche della nuova Corsa) e del suo staff di creativi provenienti da 15 nazioni diverse, l'Opel Tigra viene prodotta a Saragozza, dove per il prossimo anno si conta di costruirne 50.000 esemplari. Questa cifra è anche l'obiettivo di vendita per il 1995 (settemila in Italia), che

in gran parte (56%) si calcola avverrà «in conquista». Forse anche a scapito delle versioni sportive GSi 16v di Corsa e Astra. Ma di questo rischi non si preoccupano troppo i manager della Casa tedesca del Gruppo General Motors e lo stesso presidente di Opel Italia (questa la dizione ufficiale da sabato scorso), Massimo Berni. Convinti come sono che non solo la Tigra inaugurerà una nuova «nicchia» di mercato, ma che del suo successo si gioverà tutta la Opel.

Honda in festa per la Civic 1.3

Aria di festa per Honda Italia che si appresta ad allargare l'offerta del suo prodotto di maggior successo. Sabato 15 e domenica 16 ottobre tutte le concessionarie italiane Honda terranno le porte aperte al pubblico. La Casa giapponese presenterà infatti una nuova Civic tre porte con una motorizzazione inedita per l'Italia. Si tratta della Civic 1.3 EX equipaggiata con un motore quattro cilindri monoalbero, distribuzione 16 valvole, di 1343 cc di cilindrata, in grado di erogare una potenza massima di 75 cavalli, e di consentire una velocità di 170 km l'ora. L'allestimento di serie annovera: servosterzo, vetri elettrici, chiusura centralizzata e specchietti retrovisori regolabili elettricamente. Il prezzo, chiavi in mano, è fissato in 22.950.000 lire. Sarà inoltre disponibile anche una Civic 1.3 equipaggiata di serie con airbag per il conducente e per il passeggero. In questo caso la vettura costa 24.450.000 lire, sempre chiavi in mano.

XM, praticamente nuova E la Xantia Activa non si corica in curva

NAPOLI La «bella Napoli» rimessa a lucido dal sindaco Bassolino non rende purtroppo merito alla Citroën XM nuova gamma e alle sue due nuove motorizzazioni 2.0 16 valvole a benzina (46,8 milioni, chiavi in mano) e 2.5 Turbodiesel (da 55.050.000 a 58.650.000 la berlina, 57.650.000 la Break). Se il dinamico direttore delle pietre di Citroën Italia, Walter Brugnotti, è stato pronto a cogliere l'occasione di presentare le nuove versioni dell'ammiraglia francese nella Napoli del «G7», non altrettanto scattante è il traffico della città partenopea. Caotico come sempre, non ci ha permesso di testare come si comporta tutte le migliorie apportate alla gamma '95. Modifiche che hanno interessato l'intera meccanica oltre, come detto, i motori, affinché «tutto il potenziale tecnico - ci spiegano - sia messo a disposizione di tutti i guidatori», ovvero tenendo conto dei diversi stili di guida dei potenziali acquirenti.

Di sicuro possiamo testimoniare che il nuovo turbodiesel è un motore incredibilmente silenzioso ed elastico. Quanto alle prestazioni i dati forniti dalla Casa avvalorano la nostra impressione di guida. Il motore

sorvalimentato a eroga 130 cv di potenza a 4500 giri/minuto e si avvale di un valore di coppia di 30 kmg al bassissimo regime di 2000 giri. Ma ancora più convincente è il fatto che ben 20 kmg di coppia sono disponibili in un range di giri da 1600 a 4300, nonché 25 kmg tra i 1750 e i 3500 giri. Inoltre, per ridurre al minimo la trasmissione del rumore e delle vibrazioni, il motore è stato dotato di due alberi controrotanti di bilanciatura. Le sospensioni, infine, sono dell'ultima generazione Idraliva-2, ancora più efficaci nella regolazione della logica di ammortizzamento e della flessibilità della molla.

Gli interventi non si sono però fermati qui. Ad esempio, il retrovisore esterno destro è stato dotato di memoria sulla posizione di retromarcia per facilitare le manovre di parcheggio. O ancora, sul cruscotto è stato inserito un display ripetitore della radio, i cui comandi sono stati portati al volante. Infine, tutte le versioni della gamma XM '95 sono equipaggiate di serie con airbag al volante, cinture pretensionate e dispositivo salvamani nel comando elettrico degli alzacristalli. R.D.

CARLO BRACCINI

CLERMONT FERRAND. Sarebbe piaciuta ad André Citroën questa Xantia Activa. L'ultima nata della casa francese non possiede certo l'irruente forza innovativa della celebre Traction Avant del 1934, la prima vera trazione anteriore della storia, né è destinata a sconvolgere l'opinione pubblica come fecero le linee aerodinamiche della Ds del 1955. Però le sue raffinate soluzioni tecniche sono destinate a incidere profondamente sul modo di guidare delle generazioni future; proprio come le famose sospensioni idropneumatiche della Ds. L'esperienza del prototipo Activa, presentato in anteprima mondiale nel 1990, arriva adesso su una automobile di serie (e c'è ancora chi dice che i prototipi servono solo a riempire i Saloni), la Xantia Activa, per la quale è stata scelta la sola motorizzazione di vertice, il due litri sedici valvole da 150 cavalli e 213 km orari. Vero «cuore» della Activa in vendita è il Sistema Citroën di Controllo Attivo del Rollio (SC.CA), che lavora in stretta relazione con le sospensioni idropneumatiche.

Ecco, in estrema sintesi, come funziona: appositi sensori collegati a un computer «leggono» il grado di

inclinazione della vettura durante la percorrenza di una curva e, tramite l'azionamento o il disinnesto di una sfera piena di gas, agiscono sulle barre anti-rollio anteriore e posteriore, aumentando la rigidità. Se il computer stabilisce che ancora non è sufficiente a contrastare la forza centrifuga che «solleva» la carrozzeria sulle ruote interne, la correzione del rollio diventa attiva, grazie al rilascio o al ritiro di liquido idraulico all'interno dei martinetti delle sospensioni. Il calcolatore sceglie quale soluzione applicare, anche entrambe simultaneamente, in relazione alla condizione dinamica della vettura.

Si, ma alla prova dei fatti, cosa succede? Succede che la Xantia Activa si comporta su strada con grande equilibrio e grande efficacia. Tanto per cominciare, l'inclinazione della carrozzeria è appena avvertibile anche nelle condizioni più esasperate (la Casa prevede un valore massimo di 0,30 gradi prima di chiamare in causa il correttore), con indubbi benefici sul comfort dei passeggeri, che possono godersi un bel tratto di montagna riducendo al minimo il ricorso a maniglie o braccioli di sostegno. Poi, l'intervento dell'SC.CA porta a concreti vantaggi sul piano della stabilità di curva, contrastando gli effetti negativi del concaimento

laterale sulla distribuzione di pesi. L'impressione finale è quella di una rigidità maggiore in ogni situazione e indipendentemente dalla selezione di «sport» o «comfort» del sistema di sospensione idrativa. In curva però i limiti della Xantia Activa si rivelano «sorprendentemente elevati» e la sensazione è proprio quella di viaggiare sul classico binario.

L'unica perplessità è che, mancando e quasi il rullo come segnale inequivocabile dell'approssimarsi della soglia di aderenza garantita dai pneumatici, si sia portati a esagerare senza rendersene conto. Il problema esiste ma non può fermare il progresso: si diceva lo stesso a proposito di Abs e trazione sulle quattro ruote. È probabile quindi che il controllo attivo del rollio diventi in breve tempo un «accessorio» molto gettonato, anche se alla Citroën per ora non si sbilanciano. La Xantia Activa non arriverà in Italia prima della metà del 1995 e il prezzo è ancora tutto da discutere (in Francia, considerando lo sfavore del cambio e la ricchezza delle dotazioni di serie, la Activa supera l'equivalente di 50 milioni di lire su strada. Ma c'è chi giura che si potrebbe avere l'antirullo intelligente con un sovrapprezzo di circa tre milioni di lire, su una vettura Citroën dotata di sospensioni idropneumatiche, naturalmente).