

Alla ribalta le novità italiane e Ford, e i prototipi francesi

Alfa vince la scommessa Parigi Ma le city car tengono banco

■ PARIGI Spider e coupe GTV dell'Alfa Romeo hanno vinto la scommessa di Parigi. L'interesse suscitato dai due nuovi modelli di Arese ha superato le aspettative (il GTV sarà offerto anche in versione con hard-top) nonostante la presenza di molte novità. Quelle di immediata commercializzazione - in particolare segnaliamo le ammiraglie Lancia K e Ford Scorpio - che del vecchio modello conservano solo il pianale e che in controtendenza punta su uno stile retrò - e quelle destinate al futuro prossimo che spaziano dalle city-car ai veicoli multuso alle interpretazioni sportive o al servizio dello sport (come la Espace Formula 1 della Renault studiata per il pronto intervento sui circuiti di F1 forte del motore 10 cilindri da competizione che la spinge a 300 km orari).



Nuova Polo tre e cinque porte: un po' Golf e un po' Ibiza.

Pur non mancando proposte in tutti i segmenti e nicchie di mercato la tendenza a concentrarsi sulle vetture da città è ancora molto attuale. Si va così dalla nuova Volkswagen Polo (ne parliamo a parte) alla Cinquecento Sporting aggressiva nell'estetica e nel carattere (motore Fire 1100 da 54 cv e velocità oltre i 150 orari) ma anche alle futuristiche Ford Ka già anticipata in marzo a Ginevra e che diventerà realtà concreta nel 1997. Peugeot l'on piccola monovolume due porte lunga 3,32 metri mossa dal motore elettrico oggi montato sulla 106 e Renault Ludo sorta di auto di Topolino a 4 posti ma costruita in modernissima fibra di carbonio su struttura di alluminio e con un motore di 1150 cc e 52 cv alimentato a Gpl e catalizzato.

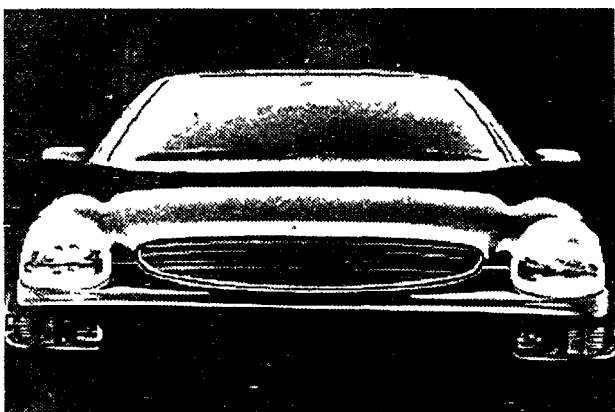
Rinviato al 12 novembre il lancio della piccola Volkswagen. Intanto Autogerma annuncia i prezzi Polo, della vecchia «utilitaria» neppure l'idea

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLO

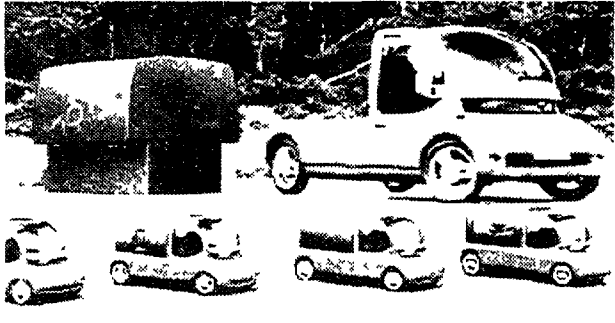
■ PARIGI La cura di razionalizzazione dei costi che sta rivoluzionando il Gruppo Volkswagen è forse la ragione principale della forma della nuova Polo che in questi giorni è esposta al Salone parigino e che noi siamo andati a vedere e provare di recente sempre a Parigi. La nuova piccola della Volkswagen verrà commercializzata in Italia - con un mese di ritardo sulla programmazione a causa di una vertenza sindacale nello stabilimento spagnolo della marca a Pamplona - durante l'ormai immane week-end del 12 e 13 novembre. Inizialmente con le sole motorizzazioni a benzina e dalla prossima primavera anche con un 1900 Diesel da 64 cavalli.

La terza generazione della «piccola» di Wolfsburg è un compendio peraltro piacevolmente riuscito di un po' di Golf visibile nel frontale e un po' di Seat Ibiza richiamata nelle fiancate a cuneo solo con finestrature più ampie. Inmanca invece la parte posteriore che riecheggia la civettuola Renault Twingo. Lo stesso ricorso alle «sinergie» di Gruppo è più che evidente anche nell'abitacolo dove la plancia è quella della Ibiza (di questa vettura utilizza anche il pianale).

La nuova Polo la cui tenuta di strada è stata decisamente migliorata presenta gli stessi alti livelli di sicurezza attiva e passiva e di rispetto ambientale tipici di vetture del segmento superiore (la Golf appunto). E la spaziosità dell'abitacolo nonostante le dimensioni esterne contenute la qualità degli



Il frontale un po' retro della nuova Ford Scorpio.



Il veicolo «utility» Modus della Renault e le sue possibili applicazioni.

assemblaggi e dotazioni di serie i ridotti consumi potrebbero convincere molti a preferirla. Si aggiunge poi che per la Polo è stato messo a punto un programma di marketing che consente di acquistare addosso la propria macchina senza gravare sui tempi di consegna che sono contenuti fra le 4 e 6 settimane. Si parla di circa 60.000 possibili personalizzazioni attraverso la combinazione di colori di carrozzeria (sono 11 molto belli verdi e il blu cielo elegante il nero metallizzato), di rivestimenti interni e dei pacchetti di accessori. I pacchetti di accessori come ad esempio l'airbag per il conducente o l'Abs con ripartitore elettronico di frenata.

Facilmente almeno da noi il vero cannibale di clienti Golf sarà il prezzo 15.768.880 lire per la 1050 base a tre porte e 16.617.730 lire la cinque porte rispettivamente 17.180.480 e 18.331.330 la 3 e 5 porte in allestimento Comfort ovvero con servosterzo chiusura centralizzata e vetri elettrici anteriori di serie che si stima sarà la versione di punta. Per la 1300 i prezzi salgono a 18.069.530 e 18.920.380 lire 18.926.330 e 19.777.180 le due versioni Comfort. Allestimento unico per le sportette 1600 se a tre porte e 20.021.130 se a cinque porte.

SABATO A GENOVA

Nautica: il Salone del rilancio?

■ Sabato si apre il Futuro del Mare di Genova (fino al 25 ottobre) quello che vorrebbe essere il Salone del rilancio della nautica italiana. Di ciò perlomeno sono convinti i presidenti della Fira (Guido Grillo) e dell'Ucma (Unione dei cantieri industria nautica e affini) Mario Giustfredi. I quali nel presentare alla stampa l'occasione di esposizione internazionale hanno portato a dimostrazione del diverso clima che si respira nel settore il recente decreto governativo poi tramutato in legge che rimette ordine nella classificazione dei mezzi di diporto sgravando anche alcune categorie da impegni burocratici e imposti fiscali. A titolo di esempio ricordiamo che le unità da diporto fino a 7,5 metri fuoritutto a motore e fino a 10 metri a vela non dovranno essere immatricolate e pertanto restano fuori dalle dichiarazioni del redditoometro. Se la potenza installata è inferiore a 25 cv, il controllo della cilindrata del motore non sarà più necessario in pratica.

A loro avviso il nuovo clima di collaborazione instaurato col governo dovrebbe rassicurare le dense nubi che hanno stazionato in questi ultimi tre anni sul comparto. E infondere ottimismo anche sull'imminente Salone Nautico. Fatto sta che fiscalità e burocrazia per anni la fissa di stazionamento e il redditoometro hanno portato cantieri e attività di diporto vicine alla crisi incombente. Perciò non sarà facile e nemmeno imminente parlare di ripresa. Tuttavia più che di crisi ancora grosse questioni in ballo la revisione del redditoometro il codice di navigazione per la nautica la legge sulla portualità turistica il regolamento per il noleggino degli attenti per i regolamenti di sicurezza. La gamma Volkswagen il che porta il differenziale prezzi a un livello tale da poter fare supporre un trasferimento ragionato di «golfini» sulla Polo 1.6 con aggiunta di climatizzatore. Quanto alla conquista di clienti di altre Marche Bent-Axel Schlesinger presidente di Autogerma è molto prudente. In Italia la Polo deve fare i conti con le concorrenti Fiat Punto e Opel Corsa

Tutta rifatta. Migliora anche su strada Range Rover due ricrea il «simbolo»

DALLA NOSTRA INVIATA

■ LIVEDEN Un palazzo reale Cliveden, alto sul Tamigi nella campagna londinese - lo stesso che fu teatro amoroso-spietato dello scandalo Profumo ma soprattutto dimora di caccia e di piacere del re Giorgio secondo - è stato scelto dalla Rover Group per l'anteprima della nuova Range Rover. Un veicolo «simbolo» come la Range vale bene un castello. Ma è proprio dal concetto di «simbolo» che manager designer e tecnici della Land Rover sono partiti per rinnovare dopo 24 anni di indiscusso successo il loro prodotto di maggior prestigio. Sostituire un «classico» che ha retto agli attacchi del tempo e della concorrenza non è cosa facile. E non si può farlo solo ritacendolo la facciata sostiene giustamente John Power numero uno di Rover Group. Tanto più se si vuole allargare la clientela senza ledere l'im-

agine del prodotto. E senza essere costretti aggiungiamo noi a ribassare i listini in Italia. La HSE con motore 4,6 litri a benzina e cambio automatico che verrà commercializzata a fine mese costerà circa 100 milioni mentre la Diesel 2,5 litri 6 cilindri (per la prima volta Bmw) prevista per dicembre si aggirerà sui 79 milioni. Per ottenere questo doppio effetto all'origine del progetto della nuova Range si sono posti tre obiettivi: ammodernare lo stile mantenendo il tradizionale pedigree fuoristrada migliorarlo in modo netto nell'uso stradale. E a quanto ci è parso l'operazione è ben riuscita anche se sul piano estetico la nuova Range ha perso un po' di personalità. In omaggio ai nuovi gusti e alle leggi dell'aerodinamica studiata la computer la nuova Range si presenta con linee morbide pur man-



tenendo inalterati gli sbalzi sul cofano motore i fari rotondi ma inseriti in gruppi ottici a sviluppo orizzontale e il classico portellone a due ante. Più radicale l'intervento all'interno - che naturalmente è una professione di pelle, radice e accessori «mobili» in un abitacolo ancora più spazioso e confortevole - dove sono stati completamente ridisegnati in funzione di una migliore ergonomia la plancia i comandi il posto di guida l'impianto di aerazione e persino il cambio. A questo proposito il cambio automatico (nuova la scatola anche per il tipo meccanico) gode di un nuovo disegno ad «H» che permette di selezionare le marce normali e le ridotte con la stessa leva.

Il baricentro più basso i pneumatici maggiorati una migliore distribuzione dei pesi il controllo elettronico della trazione sull'asse posteriore (rifatto per correggere le controsterzate in curva) sono però a nostro avviso i veri plus di questa Range finalmente liberata dalla spiacevole sensazione di galleggiamento che si aveva mettendosi alla guida della precedente versione. Un risultato apprezzabile cui hanno concorso in modo determinante anche le sospensioni pneumatiche a comando elettronico automatiche (nel fuoristrada più ostico si possono alzare manualmente tramite un tasto al centro della plancia) e il servosterzo più preciso e rapido e il telaio ora più rigido e resistente. RD

In vendita le 850 GLE col SIPS Bag Volvo sempre più sicure

FERNANDO STRAMBACI

■ BOLOGNA Sull'onda del successo registrato dalla 850 GLT e dalla 850 T5 che hanno non poco contribuito all'eccellente risultato di vendite registrato in 9 mesi dalla Volvo Italia (14.470 vetture immatricolate con un incremento del 17,2 per cento sullo stesso periodo dell'anno scorso) la marca svedese propone un nuovo modello della serie 800 in vendita in questi giorni. Si tratta della 850 GLE con motore cinque cilindri a due valvole per cilindro offerta nelle versioni berlina e station wagon a prezzi bloccati sino alla consegna rispettivamente di 11.800.000 lire e 11.800.000 lire. Con un sovrapprezzo di 2.600.000 lire saranno disponibili da gennaio anche 850 GLE con cambio automatico in luogo dell'efficientissimo cambio meccanico a 5 rapporti.

Le 850 GLE sono considerate dalla Volvo Italia che le ha presentate alla stampa nella sua sede di Bologna un modello a sé stante sia per le caratteristiche meccaniche sia per il fatto che sono le prime Volvo (ma anche le altre 850 beneficiano dell'innovazione) equipaggiate con il SIPS Bag ossia con un sistema composto da due airbag laterali per i sedili anteriori che integra (ma ha un funzionamento autonomo) gli airbag frontali per guidatore e passeggero purché forniti di serie. Un altro passo avanti sul cammino della sicurezza realizzato in base alla considerazione che gli urti laterali rappresentano il 27 per cento del totale degli incidenti stradali. La specificità del SIPS Bag sta nel fatto che i «palloni» sono inventati non nelle portiere ma nella struttura dei sedili e che il loro funzionamento non è condizionato dalla posizione più o meno arretrata dei sedili stessi. Il SIPS Bag che hanno una capacità di 12 litri in caso di urto laterale a velocità maggiore di 40 km/h si gonfiano in 12 millesimi

condi e permettono di ridurre di circa il 30 per cento le lesioni con conseguenti. Massima sicurezza dunque su vetture che offrono i prezzi davvero concorrenziali (si pensi che hanno di serie Abs condizioni di equipaggiamento elettronico volante regolabile in altezza e profondità e via elencando) un grande comfort di viaggio un'ottima tenuta di strada e prestazioni più che soddisfacenti. Le Volvo 850 GLE grazie ai loro cinque cilindri di 1984 cc e due valvole per cilindro che erogano una potenza massima di 126 cavalli a 6250 g/m ed una coppia di 170 Nm a 1800 giri sono in grado di raggiungere i 195 orari e di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 11,7 secondi. Oltre che per la sicurezza e per le prestazioni le Volvo 850 GLE dovrebbero incontrare il favore del pubblico anche per la parsimonia dei consumi in medi 11,7 l/100 km. Le 850 GLE coprono 11,9 km con un litro di benzina naturalmente verde.

Eco-premio '94 alla Honda Civic

La Honda Civic 3 porte 1.5 VEI si è guadagnata il titolo di «European Eco Car 1994» tra le vetture a benzina. Il riconoscimento è stato assegnato al termine dell'Eco Tour europeo organizzato dagli Automobile Club di Austria e Germania, notoriamente molto severi. Grazie al suo motore VTEC-E - che equipaggerà anche la Civic 5 porte in vendita il prossimo gennaio - la Civic 1.5 VEI ha percorso 2041 km consumando in media 4,97 litri ogni 100 chilometri.

Anche in pista Punto vince in economia

■ BALOCCO Quella di Balocco - dopo gli ampliamenti apportati dalla Fiat che l'ha acquisita con l'Alfa Romeo - è diventata, rispetto agli altri terreni di prova che il Gruppo torinese ha in attività alla Mandina ad Orbassano a Nardò e vicino al circolo polare artico la pista con il maggiore sviluppo stradale. I suoi tracciati hanno infatti una lunghezza complessiva di 45 chilometri e consentono di testare nelle migliori condizioni possibili ogni tipo di vettura. E per questo che la ERG la Casa petrolifera che con il 61 per cento del mercato italiano dei carburanti (2.480 i punti vendita ma ora cominciano a sorgere distributori ERG in Sviz-

zera) e la più grande delle piccole compagnie petrolifere attive in Italia ha scelto Balocco per organizzare una gara di consumo alla quale hanno partecipato 58 tra giornalisti dell'automobile e soci del Club Italia (non ha nulla a che fare con Berlusconi) che raggruppa appassionati di auto d'epoca. La manifestazione che in qualche modo ricorda l'Economv Run che in anni andati veniva organizzato con la Fiat dalla Mobil che, vece, gli stessi scopi promozionali della ERG si differenzia molto da quella iniziativa per due aspetti: il primo è che il Mobil si trova generalmente organizzato su strade aperte al traffico e

con lunghi rettilinei mentre a Balocco si gareggia su una pista ricca di ben 141 curve, il secondo è che al Mobil si punta soprattutto a realizzare con un solo tipo di vettura quasi impossibili precorrenze con un litro di benzina mentre a Balocco era molto importante anche la abilità di guida. Alla 21 Ore di Balocco organizzata dalla Società Superpura la prova è stata infatti di consumo e insieme di regolanza su un tracciato di 15.800 chilometri da percorrersi tre volte ad una velocità normale al Codice della strada utilizzando di volta in volta un'Alfa Romeo 115 una Fiat Punto GT e un'Alfa Romeo 115.

Si è trattato di una sorta di gara di stilismo su quella che a Balocco chiamano la «pista Lambhe» perché produce il classico percorso utilizzato storicamente dai collaudatori della Fiat con la differenza che il tracciato reale sono stati tolti i lunghi rettilinei e le curve a bassa accelerazione laterale e sono rimasti soprattutto la tortuosità e i saliscendi. Una guida molto impegnativa dunque tanto che la velocità media registrata dai concorrenti è stata di poco superiore ai 75 km/h il che non ha evitato un uscita di strada senza conseguenze per il pilota. Può essere interessante notare che l'ultimo giorno di gara è stato classificato punto (1.586 per ditta e contro le 508 del vincitore) da punte eccessive di velocità (121,6 km/h con la Punto 1124 con la 115 e 119,3 km/h con la Delta) ha consumato soltanto un litro di benzina ogni 12 chilometri con la Punto ogni 10 chilometri con la 145 ed ogni 9,9 con la Delta.