

**A**ffrontare una città nuova senza fermarsi ogni poco a chiedere informazioni sul percorso da seguire sembra il classico gioco col «rischio». Invece... Basta avere a bordo un navigatore satellitare: lo si imposta sull'indirizzo voluto e ci si lascia guidare dalla voce (quasi sempre «robotiana») che si materializza dal cruscotto. Fino a pochi anni fa, il divertimento si sarebbe infranto nel giro di pochi chilometri. Nei primi anni Novanta, a bordo di una Renault fra le prime a dotarsi del controllo Gps (satelliti geostazionari americani che rilevano e ritra-

TEST «QUI TOURING»

## Navigatori satellitari sotto esame, promossi e bocciati

smettono la posizione del veicolo), invece di raggiungere la Tour Eiffel ci perdemmo nei quartieri di Parigi. Da allora, i sistemi di navigazione assistita si sono continuamente perfezionati e oggi si possono considerare relativamente affidabili. Inoltre, man mano che l'accessorio si diffonde i costi diventano un po' meno proibitivi e così oggi è possibile trovarlo fra le offerte opzio-

nali anche su vetturine del segmento B. Come si diceva, non si è ancora raggiunto l'optimum, né in fatto di navigatori, né di mappe. A volte la «logica» dello strumento non è esattamente quella «umana» (ci è capitato recentemente di sentirci prima dire «svoltare a destra» e solo dopo qualche secondo «fra 300 metri svoltare a destra»), facendoci così imboccare la strada sbagliata,

altre volte la velocità di reazione a un imprevisto non è adeguata, e altre ancora le mappe non sono aggiornate. Interessante in questo senso un test effettuato da «Qui Touring» (sarà pubblicato sulla rivista di luglio/agosto e, da oggi, sul sito Internet del Tci all'indirizzo [www.touringclub.it/navigatori](http://www.touringclub.it/navigatori)) allo scopo di «dare un giudizio complessivo» («positivo, pur con qualche riserva»)

che premiasse il sistema che ha fatto percorrere la distanza più breve nel tempo minore». Scelti tre guidatori, di cui uno solo aveva già usato un Gps, sono stati messi al volante di tre diverse vetture equipaggiate con differenti sistemi di navigazione: una Toyota Yaris con Aisin Aw, una Fiat Punto con Blaupunkt e una Peugeot 206 con Siemens, le due estere corredate di cartografie

NavTech e l'italiana di TeleAtlas. Quindi dati gli stessi punti di partenza e di arrivo sono state effettuate prove in Milano e fra il capoluogo e l'aeroporto internazionale di Malpensa. E' successo, ad esempio, che impostato l'indirizzo del Tci (il centralissimo corso Italia 10) solo l'Aisin sia andato a colpo sicuro; il Blaupunkt ha rifiutato il numero civico, mentre il Siemens ha negato

l'esistenza della via. In un'altra prova lungo i Navigli, la «voce» della Yaris ha annunciato una svolta a incrocio già superato; quando poi si è volutamente imboccata una strada parallela a quella indicata, il Siemens «ha impiegato 4 km e 10 minuti in più degli altri per giungere alla meta». Quanto all'arrivo a Malpensa, tutti e tre hanno puntato diritti sul vecchio terminal. Insomma, alla fine dei conti, il sistema Aisin è risultato vincente anche, nota l'articolista di Qui Touring, «oltre a parlare un po' troppo, naviga a vista nell'uso della sintassi italiana». R.D.



### NUOVE MOTORIZZAZIONI

## Bmw 520d e 525d a tutto diesel confort & risparmio

Il 60% delle vetture Bmw vendute in Italia sono Diesel. Un dato che non stupisce, ancora una volta, dopo la prova su strada le 520d e 525d. Sono, infatti, due vetture in grado di dare grandi soddisfazioni in termini di confort, di prestazioni ed economicità. Le due nuove motorizzazioni, la maggiore del tutto inedita, adottate sulla Serie 5 sono già disponibili presso le concessionarie della Marca. Ed entrambe sono in regola con le norme antismog Euro 3. La più «piccola» si avvale di un propulsore di 1.951 cc ad iniezione diretta e quattro valvole per cilindro, che eroga 100 kw (136 cv) ed una coppia massima di 280 Nm a 1750 giri/min. Tutto ciò significa prestazioni di tutto rispetto: 10,6 secondi per passare da 0 a 100 km/h e una velocità di punta teorica di 206 km/h, con un consumo medio Ue di 6,1 litri per 100 km. Una vettura, la 520d, adatta a chi viaggia molto e privilegia il confort e l'economicità d'esercizio.

La Casa tedesca ha scelto per la 520d una pompa rotativa ad alta pressione con pistone radiale, in luogo del common rail montato sulle cilindrate maggiori, ed una turbina a geometria variabile. Per ridurre il tipico rumore di battito in testa dei motori ad iniezione diretta sono state adottate delle soluzioni tecniche originali per la pompa d'iniezione. Includiamo più brillante, diremmo quasi sportiva - se non avessimo provato precedentemente l'esuberante 530d - la 525d e forte di un inedito sei



cilindri, common rail. Le prestazioni si potrebbero sintetizzare così: 2497 cc, 120 kw (163 cv) a 4000 giri, coppia 350 Nm a 2000 giri, velocità massima 219 km/h, da 0 a 100 km/h in 8,9 secondi. Siviaggia, con la 525d, nel lusso e nel silenzio, molto rapidamente e senza paura di dover affrontare sorpassi, perché basta schiacciare l'acceleratore e la vettura risponde con una prontezza sorprendente ed una spinta vigorosa. I moderni motori Diesel della Casa tedesca non fanno rimpiangere davvero i motori a benzina e così si spiega il grande successo di vendite. I prezzi, certamente non popolari, delle due vetture vanno da 69 a 77 milioni. Ugo Giggi

### MENO RUMORE, PIU' ECOLOGIA

Il sistema common rail adottato dalla Bmw per la nuova motorizzazione 2.5 litri si propone di ridurre il rumore e le emissioni nocive. Il dispositivo, comandato dall'elettronica digitale Diesel DDE dell'ultima generazione, consente di raggiungere pressioni di apertura degli iniettori fino a 1350 bar. Prima della fase di espansione la DDE apre per un brevissimo l'iniettore centrale in modo da rendere la combustione generata dall'iniezione «pilota» più armonica e riduce sensibilmente il caratteristico battito in testa.

### ZIG ZAG

## Nato 1° Master in gestione auto

Annunciato al Salone di Torino il 1° corso post-laurea in analisi e gestione del settore auto. Il Master nasce dalla collaborazione del Centro Studi Promotor con Scienze Statistiche dell'Università di Bologna. Il corso, attivo dal prossimo anno accademico, inizierà il 15 gennaio, durerà un anno e sarà riservato a 25 laureati in economia, ingegneria, scienze politiche e scienze statistiche.

## Marketing, dieci borse di studio Unrae

Dieci borse di studio da 2 milioni l'una per le migliori tesi sul marketing dell'automobile: è l'ultima iniziativa dell'Unrae, in collaborazione con le Università italiane. I laureandi prescelti per l'anno accademico 2000-2001 potranno inoltre svolgere uno stage semestrale in una delle aziende estere associate Unrae e avranno tutto l'aiuto necessario nella raccolta del materiale per la tesi.

## Al via Acisat polizza telematica

La protezione integrale di un antifurto satellitare di ultima generazione ed una copertura assicurativa completa, al prezzo di una normale polizza furto, è offerta da Acisat, la prima polizza telematica, nata dalla collaborazione tra Sara assicurazioni e Movitrack, per fornire un servizio di sicurezza completo che protegge l'auto dal furto, la fa ritrovare se la rubano e se non si ritrova la rimborsa e consente l'invio tempestivo e mirato dell'assistenza tecnica o sanitaria.

## Hyundai Italia a quota 200mila

La Hyundai taglia il traguardo delle 200.000 unità vendute in Italia. E per festeggiare l'avvenimento regala alla Croce Rossa la vettura numero 200.000 cioè un H-1 set-top posti Max. Lo annuncia la Marca sudcoreana (gruppo Koelliker), precisando che il modello più venduto è stata la Atos/Atos Prime con 51.760 unità.

## Motori ecologici «by Mitsubishi»

Mitsubishi Motor ha avviato lo sviluppo di una nuova serie di motori a bassa emissione per rispettare le prossime normative ambientali in vigore in Usa e Giappone. Gli inediti propulsori ecologici saranno montati a partire dal 2005 su camion e bus, ma la tecnologia, si precisa, sarà venduta anche ad altri Costruttori.

Non molti sanno che il marchio Alfa Romeo è stato famoso in settori diversi da quello automobilistico e che per un certo periodo ha costruito persino orologi. E durante il primo conflitto mondiale che al Portello si impone una riconversione: la fabbrica milanese viene ampliata per rispondere alle esigenze belliche e i 2500 dipendenti producono motori, munizioni, motori per aeroplani, e dal '17 anche mezzi ferroviari (la prima grande passione di Nicola Romeo). Con la pace seconda volta. Si cercano nuovi sbocchi fabbricando trivelle, trattori e ancora materiale ferroviario. Romeo acquista aziende a Sarono (vicino a Milano), Roma e Napoli. Nell'anno della marcia su Roma, il '22, dalle Officine di Sarono esce il primo locomotore targato Alfa Romeo. Nella prima «era Iri» la nuova proprietà pubblica cambia strategie e si orienta sui veicoli industriali e i motori aeronautici (attività, questa, che continuerà fino alla cessione, a fine anni Ottanta, all'Aeritalia e successivamente, nel '96, alla Fiat Avio). Nel 1931 nasce il primo autocarro, il Bussing 50, seguito dal tipo 85C e dal 350 Diesel, adottato anche dai Vigili del fuoco. Durante la campagna d'Etiopia l'Alfa fornisce all'esercito oltre duemila veicoli tra i quali i 110 che, nella versione A, è adottato per il trasporto pubblico a Roma, Milano e Genova. Intanto, nei cieli i motori del Biscione fanno furore grazie ai materiali avanzati come il Duralfa, lega leggera in alluminio. La produzione aeronautica fino a fine anni Trenta rappresenta circa l'80% del fatturato annuo e per soddisfare anche la domanda estera viene costruito uno stabilimento a Pomigliano d'Arco. Nuovo sconvolgimento alla fine della seconda guerra mondiale: al Portello, bombardato, gli ottomila dipendenti costruiscono cucine elettriche, mobili metallici, infissi e saracinesche, necessari alla ricostruzione del paese. R.D.

ROSSELLA DALLO

MILANO È il 24 giugno del 1910, un gruppo di imprenditori guidato da Ugo Stella rileva gli stabilimenti della fallita Darracq. I capannoni in strada al Portello 47, periferia di Milano, cambiano insegna. Nasce la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. In sigla Alfa. Cinque anni dopo i cederanno all'ingegnere e imprenditore napoletano Nicola Romeo. E da allora, per tutti, sarà Alfa Romeo.

Sabato prossimo l'Alfa Romeo festeggia le novanta «primavere» vissute tra successi commerciali e sportivi, crisi, riconversioni industriali, sofferti passaggi di mano, nascite e declini di produzioni e stabilimenti, e il progressivo rilancio dell'ultimo decennio sotto l'egida di Torino. Meglio, ci sono voluti almeno sei anni, dal momento in cui nell'86 passa da Finmeccanica (Iri) alla Fiat, prima che l'Alfa faccia capire, con la 155, di essere ancora sul mercato. E altri quattro anni prima di poter affermare, con le 145 e 146 firmate dal Centro stile guidato da Walter Da Silva (oggi alla Seat), di essere davvero viva e vegeta.

Nel frattempo, però, lo stabilimento di Arese - nato nei primi anni Sessanta per consentire l'espansione del settore automobilistico Alfa e poi il trasferimento completo delle produzioni fatte al Portello, ormai obsoleto e inglobato nella città - perde interi reparti e oltre diecimila addetti. In quello che era il «cuore» pulsante del «Biscione» restano il Centro stile, lo straordinario Museo, il reparto motori, il centro ricerca sulle propulsioni alternative, e il nuovo Call Centre di servizio del gruppo. Anche le linee della Spider e GTV sono destinate a cessare. Nel 2003 l'eredità della due posti scoperta con cui il marchio tornerà negli Stati Uniti sarà prodotta altrove.

Stendendo un velo sui posti di lavoro persi, su quelli che si vogliono sempre più «flessibili» (e precari) a Pomigliano e Arese in gran parte dismessa, non c'è dubbio che mai come in questo momento l'Alfa Romeo goda di ottima salute e di buone prospettive. E, delle tre del gruppo Fiat, la Marca che sta ottenendo, costantemente, le maggiori percentuali di crescita su tutti i mercati europei. La 156 va a gonfie vele, della Sportwagon appena introdotta è presto per dire, e la 147 (la erede 145

esposta in prima mondiale al Salone di Torino conclusi ieri) è certamente destinata a conquistare pubblico e vendite. Nell'antevigilia del Salone l'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore, l'ha presentata come l'auto che «completa il rilancio Alfa Romeo iniziato tre anni fa con la 156» e che «deve fare volumi e redditività». E poi c'è l'annuncio ritorno - in grande stile, promettono in Fiat Auto - in America che apre nuovi scenari di espansione.

Ma torniamo novanta passi indietro. Non è facile ripercorrere in poche righe il mito Alfa Romeo. Andremo dunque per cenni sintetici. La prima vettura, a firma del mago dei primi Novecento Giuseppe Merosi, è la 24HP con motore quattro cilindri di 4 litri e 40 cavalli di potenza che le permette di raggiungere i 100 km orari, una velocità impensabile per quell'epoca. Costa la bellezza di 12 mila lire, l'equivalente di 70 milioni di oggi. Se ne producono 200 esemplari.

Superata la prima guerra mondiale, nel '21 fallisce la banca che sovvenzionava la società e il Governo ne prende il controllo. Nella seconda metà degli anni Venti l'Alfa produce poco più di mille vetture l'anno. Nel '28 esce di scena Nicola Romeo. Nel '33 altro passaggio, questa volta al neonato Istituto per la Ricostruzione Industriale (Iri). A fine decennio si costruisce lo stabilimento di Pomigliano per i motori aeronautici. Il secondo conflitto mondiale impone la riconversione bellica del Portello (nel '44 viene anche bombardato), dove la produzione automobilistica riprende solo nel '46 con la 6C 2500 d'anteguerra. E finalmente la grande ripresa nel 1950 con la mitica 1900, prima Alfa con scocca portante progettata da Orazio Satta Puliga, che segna l'era «industriale» del Biscione. Dopo ci saranno altre tappe importanti: la Giulietta Sprint del '54 e la Spider nata su richiesta dell'importatore americano Alfa Romeo; la fabbricazione della Dauphine su licenza Renault; poi la Giulia del '62 e un altro mito, il Duetto, nel '66; la costruzione di un nuovo impianto a Pomigliano con cui nel '68 nasce l'Alfasud. Nel '71 il gruppo Alfa Romeo dà lavoro a 32.500 persone. È del '72 l'Alfasud, la prima a trazione anteriore del Biscione, e del '76 l'Alfetta 200 Td, prima italiana con motore turbodiesel. Il resto è storia recente.



Qui sopra, la 24HP. Progettata da Giuseppe Merosi, è la prima vettura della storia Alfa

### LA STORIA SPORTIVA

## Nell'album dei ricordi anche il mondiale F1 vinto con Fangio

La storia sportiva dell'Alfa Romeo ha inizio praticamente subito, nel 1911. In quell'anno infatti data il suo ingresso nelle competizioni, alla Targa Florio con la 24HP. Ma proprio quando sta per vincere la classica siciliana, il pilota viene colpito agli occhi da uno schizzo di fango che lo costringe al ritiro. Romeo non si dà per vinto e due anni dopo la 40-60HP con motore di 6 litri e 70 cv arriva seconda assoluta nella corsa in salita Parma-Berceto. L'anno successivo Giuseppe Merosi costruisce la prima Alfa Grand Prix con la quale il pilota Giuseppe Campari percorre il chilometro lanciato alla velocità di oltre 147 km/h. Nel Venti con la Torpedo 20-30HP (e la prima vettura a portare il marchio della nuova ragione sociale Alfa Romeo) il ventiduenne Enzo Ferrari arriva secondo alla Targa Florio. Una curiosità legata al binomio Ferrari-Alfa Romeo: proprio durante una gara, al circuito del Savio, riceve dalla famiglia Baracca l'emblema del Cavallino che diventerà il simbolo della sua scuderia. Poco dopo Merosi costruisce la G.P. Romeo, poi divenuta P1. Dalla Fiat arriva infine il progettista Vittorio Jano che incomincia a lavorare alla P2. Inizia un periodo d'oro di grandi innovazioni tecniche e vittorie sportive, fino all'inizio del Trenta quando l'Azienda lascia le corse affidando, però, la continuità alla Scuderia Ferrari. Con risultati brillantissimi che fanno persino passare in secondo piano, siamo nel '36, la produzione di serie. Nel suo albo pirotecnico compaiono nomi da leggenda: Antonio Ascari, Gastone Brilli Perri, Giuseppe Campari, Tazio Nuvolari e Achille Varzi. Nel 1950, sulle piste dei gran Premi, l'Alfa conquista il campionato del mondo con la 158 guidata da Farina e nel '51 Fangio vince il mondiale di F1 con la 159 dotata del più potente 1500 mai costruito: 425 cv, oltre 300 km/h. R.D.

### LA PRODUZIONE

## Non solo auto: dai treni agli aerei passando per le cucine

Non solo auto: dai treni agli aerei passando per le cucine. La storia di Alfa Romeo è stata famosa in settori diversi da quello automobilistico e che per un certo periodo ha costruito persino orologi. E durante il primo conflitto mondiale che al Portello si impone una riconversione: la fabbrica milanese viene ampliata per rispondere alle esigenze belliche e i 2500 dipendenti producono motori, munizioni, motori per aeroplani, e dal '17 anche mezzi ferroviari (la prima grande passione di Nicola Romeo). Con la pace seconda volta. Si cercano nuovi sbocchi fabbricando trivelle, trattori e ancora materiale ferroviario. Romeo acquista aziende a Sarono (vicino a Milano), Roma e Napoli. Nell'anno della marcia su Roma, il '22, dalle Officine di Sarono esce il primo locomotore targato Alfa Romeo. Nella prima «era Iri» la nuova proprietà pubblica cambia strategie e si orienta sui veicoli industriali e i motori aeronautici (attività, questa, che continuerà fino alla cessione, a fine anni Ottanta, all'Aeritalia e successivamente, nel '96, alla Fiat Avio). Nel 1931 nasce il primo autocarro, il Bussing 50, seguito dal tipo 85C e dal 350 Diesel, adottato anche dai Vigili del fuoco. Durante la campagna d'Etiopia l'Alfa fornisce all'esercito oltre duemila veicoli tra i quali i 110 che, nella versione A, è adottato per il trasporto pubblico a Roma, Milano e Genova. Intanto, nei cieli i motori del Biscione fanno furore grazie ai materiali avanzati come il Duralfa, lega leggera in alluminio. La produzione aeronautica fino a fine anni Trenta rappresenta circa l'80% del fatturato annuo e per soddisfare anche la domanda estera viene costruito uno stabilimento a Pomigliano d'Arco. Nuovo sconvolgimento alla fine della seconda guerra mondiale: al Portello, bombardato, gli ottomila dipendenti costruiscono cucine elettriche, mobili metallici, infissi e saracinesche, necessari alla ricostruzione del paese. R.D.

Quesiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni» L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma 0669996297 FAX 066783502

