

Molte novità in arrivo. In settembre protagoniste Y10, Thema, 164 e Ferrari 412 America

Ripresa d'autunno «made in Italy»

Si rianima il mercato automobilistico. Tra settembre e ottobre una selva di nuove offerte raggiungono l'Italia. Il prossimo mese protagoniste assolute Lancia, Alfa e Ferrari. Grossi ritocchi e nuovi motori per la Y10 e le ammiraglie Thema e 164. Dal Cavallino una granturismo «2+2» con un 12 cilindri plurivalvole di circa 5 litri. A Parigi la «rivoluzionaria» city-car monovolume della Renault e la Nissan Micra.

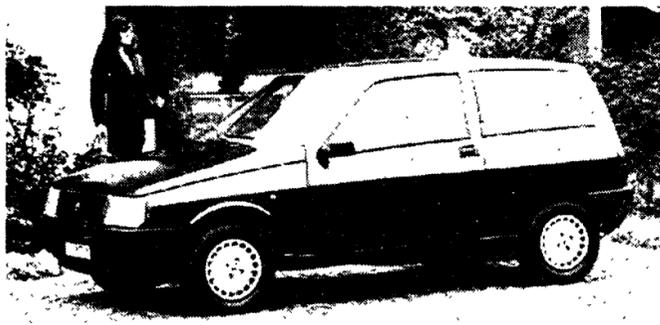
ROSSELLA DALLÒ

Una «regina», la Renault 4, da questo mese cessa di essere prodotta dopo trent'anni di onorato servizio. Ma mentre a Cherasco, nel Cuneese, sabato 6 domenica prossimi viene reso l'«omaggio italiano» alla popolare vettura della Regie, il mercato automobilistico si appresta a conoscere una nuova stagione fitta di novità. E in questo rifiorire di proposte le marche italiane giocano un ruolo di primo piano.

Cominciamo, sinteticamente, dalle nuove vetture in commercio o in consegna a settembre. Nonostante i recenti scioperi che hanno bloccato l'attività nella fabbrica polacca FSM di Tychy, già nei prossimi giorni dovrebbe essere disponibile in Italia il primo contingente delle piccole Fiat Cinquecento 700 ED in versione catalizzata, proposte al prezzo di lire 9.162.405. È in assoluto l'auto «pulita» economica offerta sul nostro mercato. Un'altra city-car «verde» italiana è proposta dalla Innocenti:

è la Small 500 LS Cat, in vendita a lire 9.890.000. A loro il compito di contrastare le Suzuki Maruti che da agosto vengono importate da Autoexpo in versione catalizzata: la Lancia con aria condizionata a lire 10.533.000 e la Super De Luxe con condizionatore e interni in pelle a lire 11.533.000. Una vera e propria «pioggia» di versioni - ben ventù - della nuova 405 prendono la via delle concessionarie Peugeot Italia. E nella nuova rete Chrysler Italia della Bepi Koelliker saranno in consegna le nuove Jeep Cherokee, Wrangler e monovolume Voyager. Per le station wagon Audi 80 Avant bisognerà attendere ottobre.

Le novità di settembre arrivano con la Hyundai S Coupé, le Citroën ZX 16 valvole (che verrà esposta al Salone di Parigi) e Turbodiesel, la Opel Vectra Turbo 4x4. Ma soprattutto in questo mese teranno banco Lancia, Alfa Romeo e Ferrari. Nel mirino del



Nuova vita per la Y10 (nella foto): piccoli ritocchi estetici e motori Fire 1100 e 1300 cc

rinnovamento la piccola, elegante Y10 - solo parzialmente rivista nell'estetica e nella meccanica, ed equipaggiata con i Fire di 1100 e 1300 cc - le ammiraglie Thema e 164.

Per la capofamiglia delle Lancia, che verrà dotata di airbag per il guidatore, il lavoro di revisione tocca principalmente le motorizzazioni, in parte del tutto nuove - fra le quali compare un tre litri di derivazione Alfa Romeo - che privilegiano il comfort di marcia. Di contenuto tecnico più importante la nuova gamma delle Alfa 164 che verrà proposta in due serie - 164 e 164 Super, più raffinata - di tre versioni ciascuna. Anche in questo ca-

so molta attenzione alla sicurezza attiva e passiva (adotta anche l'airbag per il conducente) e propulsori nuovi o rivisitati, fra i quali compaiono un inedito sei cilindri plurivalvole di oltre 200 cv, e il turbodiesel «pulito» VM.

Gli alti e bassi - soprattutto bassi - del Cavallino sulle piste della Formula Uno non toccano la popolarità e il successo commerciale delle Ferrari stradali. Destinata, già sulla carta, al successo è la nuova 412 «America», granturismo «2+2» ancora disegnata da Pininfarina, che monterò un 12 cilindri plurivalvole di circa 5 litri. Infine, in ottobre, al Salone di Parigi la «rivoluzionaria» nel

mondo delle city-car sarà rappresentata dall'innovativo monovolume (si dice che sia una piccola Espace) della Renault, per ora conosciuto con la sigla X06 o col nome fittizio «Tonga». Si sa, oltre la forma, che sarà lunga 3,40 metri, alta 1,40 cm e larga 1,60; a trazione anteriore, monterò un motore di 1200 cc di circa 50 cv; quattro posti modulari, sarà offerta in un unico allestimento, e in Italia con aria condizionata al successo è la nuova 412 «America», granturismo «2+2» ancora disegnata da Pininfarina, che monterò un 12 cilindri plurivalvole di circa 5 litri. Infine, in ottobre, al Salone di Parigi la «rivoluzionaria» nel

Turbodiesel pulito da ottobre su Volvo 940 e 960

Settembre di novità motoristiche in casa Volvo. Il costruttore svedese ha infatti anticipato che un nuovo propulsore Diesel «pulito» sarà montato sulle 940 e 960 turbodiesel. L'inizio della commercializzazione, sul nostro mercato, è previsto nel mese di ottobre.

Già in regola con la normativa Cee 91/441 sui gas di scarico in vigore dal prossimo gennaio, il nuovo propulsore porta la sigla D24TIC ed è una evoluzione dei sei cilindri turbodiesel con intercooler da 2383 cc che ha aperto la strada del successo alle vetture Volvo a gasolio. Tra le novità del propulsore vi sono: la camera di combustione completamente ridisegnata, le nuove punterie idrauliche, e l'adozione del dispositivo EGR che rimette in circolo il gas di scarico fino ad ottenere il minimo livello di nocività delle emissioni finali. Il nuovo motore raggiunge una potenza di 122 cv (guadagnando 6 cavalli rispetto al propulsore da cui deriva) a un regime di 4600 giri/minuto.

Su entrambi i modelli 940 e 960 il nuovo propulsore equipaggerà sia la berlina, sia la station wagon. Più articolata è l'offerta della 940 per la quale sono previste tre diverse versioni, in allestimento base e GLE, nonché con cambio automatico. I prezzi, chiavi in mano, della 940 berlina sono di lire 36,3 milioni per la versione base, 42,6 milioni la GLE e 46,2 milioni la GLE automatica; mentre quelli delle analoghe versioni Station Wagon sono rispettivamente di lire 38,7/43,6/47,2 milioni. Sulle versioni GLE è offerto come standard il climatizzatore elettronico e come optional il «pacchetto lusso» (con l'aggiunta di 3,4 milioni di lire) composto da selleria in pelle, alzacristalli elettrici posteriori, cerchi in lega, sedile di guida con regolazione elettrica memorizzata.

Delle due 960 la berlina costerà 52,2 milioni e la SW 54,2 milioni di lire. Per decisione di Volvo Italia i prezzi si intendono bloccati fino alla consegna della vettura.

Un Defender 110 al cinema con Stallone in «Cliffhanger»



Sarà determinante per il ranger Cliff, in arte Sylvester Stallone, la scelta di un Land Rover Defender 110 per raggiungere e acciuffare una banda di malviventi in fuga sulle montagne del Colorado (in realtà quelle dolomitiche intorno a Cortina d'Ampezzo) dopo una rapina in banca. E anche per avere ragione della bella Janine Turner, protagonista femminile nel film «Cliffhanger» di cui sono cominciate da poco le riprese nella località ampezzana, sotto la regia di Renny Harlin. Tra un ciack e l'altro il bel Sylvester approfitta per conoscerne i dintorni della «perla delle Dolomiti» con quella che è diventata la sua inseparabile quattroruote: la Range Rover (nella foto).

In funzione la bretella tra Autosole e Firenze-Mare

Da giovedì sera è aperto il collegamento diretto tra la autostrada del Sole e la Firenze-Mare. I lavori iniziati alla fine del 1990 sono costati alla Società Autostrade la bellezza di 85 miliardi di lire. Con la nuova interconnessione si potranno così evitare i caselli di Firenze Nord sulla A1 e di Firenze Ovest sulla A11. Quest'ultima barriera è stata spostata a Peretola per il traffico locale. Nel contempo è stato attivato anche il sistema Telemas di esazione pedaggio a Firenze Nord, Firenze Ovest e Prato Est. Entro settembre verrà esteso anche alle stazioni da Prato Calenzano a In-cisa (A1), e da Firenze Ovest a Pistoia (A11).

Nuova linfa per la Garelli con la Fabbrica Motoveicoli SpA

Contando sul fatto che ben 5 milioni di persone in Italia usano i ciclomotori e che Garelli è sinonimo di ciclomotore, la F.M. SpA dovrebbe avere un ottimo mercato. I modelli in produzione sono quattro: Katia, Gary, Issimo e Super Ciclone. Caratteristiche comuni tutti i modelli sono: alimentazione a benzina «verde», accensione elettronica, portapacchi, raffreddamento ad aria, ruote in lega. I Garelli sono in vendita presso i 700 rivenditori autorizzati, ma a breve la F.M. SpA ne lancerà una nuova serie.

La Fabbrica Motoveicoli SpA, che già distribuisce Fantic Motor, ha annunciato di avere acquisito la produzione di un'altra importante marca brianzola la Garelli. L'obiettivo è di aumentare il fatturato da 13 a 25 miliardi. La Garelli è sinonimo di ciclomotore, la F.M. SpA dovrebbe avere un ottimo mercato. I modelli in produzione sono quattro: Katia, Gary, Issimo e Super Ciclone. Caratteristiche comuni tutti i modelli sono: alimentazione a benzina «verde», accensione elettronica, portapacchi, raffreddamento ad aria, ruote in lega. I Garelli sono in vendita presso i 700 rivenditori autorizzati, ma a breve la F.M. SpA ne lancerà una nuova serie.



Cento cc in più per la ZX Volcane

L'estate ha portato cento centimetri cubici in più alla ZX Volcane, ancora per poco la più sportiva delle versioni della «famiglia» Citroën. Al Salone di Parigi in programma ad ottobre, infatti, la Casa francese presenterà la ZX 16 valvole che, appunto, si collocherà al vertice della gamma. Comunemente sia, con i suoi 202 km l'ora di velocità massima, la «nuova» Volcane 2.0 Iniezione - in vendita da fine luglio al prezzo di lire 25.142.320, chiavi in mano - è attualmente la versione di punta. Ha sostituito la precedente 1900 iniezione (nella foto) che seppure più potente (127 cv contro i 123 cv della 2.0 litri) risultava però meno brillante ed elastica. La nuova Volcane, infatti, ha dovuto pagare una «penale» in potenza per l'adozione del catalizzatore a tre vie, compensata però dal netto miglioramento della

coppia motrice che passa da 16,3 a 18,3 kgm, ottenuta ad un regime inferiore di 500 giri (2750 g/m in luogo di 3250). Di ciò si avvantaggia anche il consumo medio: 12,2 km con un litro di benzina «verde». Del tutto invariata rispetto alla precedente versione, la Volcane 2.0 Iniezione presenta una novità nell'allestimento: il sedile posteriore, da unico, è ora ribaltabile a sezioni separate. Resta un optional il sedile posteriore a spostamento longitudinale (lire 161.840, iva compresa), così come l'impianto Abs antibloccaggio delle ruote (lire 1.535.100). Sempre a richiesta si possono avere anche il condizionatore d'aria (1.848.120), interno in cuoio (1.943.270), tetto apribile elettrico (871.080) e l'autoradio Blaupunkt (790.160).

I sogni del presidente Chrysler: pensione stile Ford

L'ultimo colpo d'ala di «re Lee» Iacocca

NEW YORK - È considerato una leggenda americana vivente. Nell'84, subito dopo il salvataggio della Chrysler dal tracollo, molti americani avrebbero eletto volentieri Lee Iacocca presidente, ma lui rinunciò. Per i media, è un ambito news-maker, soprattutto quando parte in quarta ad attaccare i rivali del Sol Levante, riuscendo persino a freddare gli ambienti diplomatici.

Nonostante ciò alcuni analisti assicurano che il «boss» della Chrysler è tuttora il più prezioso «patrimonio» delle «Tre sorelle» in fatto di pubbliche relazioni. Recentemente il salvatore della terza industria automobilistica a stelle e strisce è così dovuto scendere in campo di nuovo. Infastidito dall'interminabile temporeggiare di alcune banche tedesche nella concessione d'una linea di credito di circa sette miliardi di dollari alla Chrysler, si racconta al quartier generale di Detroit che Iacocca abbia addirittura scomodato Alan Greenspan, direttore generale della Federal Reserve affinché intervenisse presso la Bundesbank per la concessione del fido.

Il 18 scorso è finalmente giunta la lieta notizia. Il consorzio formato da 152 banche sparse nel globo ha deciso la concessione della linea di credito fino all'agosto del 1995. Alla Chrysler la boccata d'ossigeno è indispensabile per portare a compimento i progetti più prossimi, con i quali l'azienda della «motor city» conta di risalire la china.

Ma all'avvicinarsi saga della carriera di Lee Iacocca manca ancora il capitolo finale, quello della «departure». Il 67enne italoamericano alla fine dell'anno infatti diventerà presidente onorario dell'azienda di Detroit e dovrà cedere lo scettro ed il trono a Robert Eaton, suo successore.

Iacocca ora sta negoziando i termini del suo pensionato ed ha avanzato le sue pretese. Ha messo subito in chiaro che non intende accettare benefici e poteri inferiori a quelli ottenuti dal suo omologo di casa



Lee Iacocca

vuole andarsene sì, ma alla grande e non rinunciare a privilegi e comodità che a suo avviso gli spettano.

E per l'occasione ha proclamato suo alleato il maggiore azionista privato della Chrysler, Kirk Kerkorian (un tempo a capo della MGM), il quale recentemente ha scritto una lettera agli azionisti affinché a Iacocca venga assicurato un pensionato rispettabile.

Al quartier generale non intendono lasciarsi intimidire anche perché secondo alcuni analisti economici è giunto il momento per Iacocca di fare le valigie poiché la sua presenza in azienda può influire il lavoro del team dei nuovi arrivati al vertice: Robert Eaton, Robert Lutz ed altri.

Intanto in questi giorni la Chrysler ha fatto giungere a

Ma in Usa amano le «giap»

La corsa della Chrysler al recupero della credibilità sul mercato interno sembra irta di ostacoli anche se gli ultimissimi sforzi della Casa di Detroit lascia qualche spiraglio alla speranza di un miglior futuro. Il fatto è che gli americani, stando ad un sondaggio compilato dalla J.D. Power Associates, dimostrano di non apprezzare affatto i prodotti del terzo colosso automobilistico Usa. Pur tenendo conto delle critiche mosse ai rilevatori sia per i criteri adottati (troppo grossolani), sia per l'esiguo numero degli intervistati (30.000 nuovi proprietari di auto 12 mesi dopo l'acquisto della vettura), l'indagine evidenzia infatti l'assoluta predominanza delle auto giapponesi, su quelle americane ed europee, in termini di qualità ed efficienza. In testa alla classifica «top ten» 1991 dei modelli più apprezzati figurano due Lexus Ls, 400 e 250, della Toyota seguite da due Nissan Infiniti (la Q45 e la G20). Solo al quinto posto la prima

americana: la Saturn Sedan di General Motors. Poi ancora Nissan, Honda e Toyota con un inserimento all'ottavo posto, pari merito, di Mercedes Benz 190 - l'unica europea in classifica - e GM Saturn SC.

Le posizioni migliorano leggermente nell'analisi per marche. Le dieci «migliori» vedono ancora in testa Toyota e Nissan, subito tollonate però dalla General Motors, grazie alla Saturn. Ancora una americana, la Cadillac, occupa l'ottava posizione. E le europee? La Mercedes Benz si piazza al quinto posto, la Audi al settimo e al decimo troviamo l'inglese Jaguar. Le italiane non compaiono se non, purtroppo, nella classifica delle dieci marche «peggiori», dove l'Alfa Romeo è al quarto posto. Ed è qui, tra le meno amate dall'utente americano, che ricompare il nome Chrysler. Con una consolazione: è al decimo posto, ovvero la meno peggio tra le peggiori.

l'azienda s'è lasciato impossessare dal suo gigantesco ego.

Nonostante l'industria automobilistica a stelle e strisce sembra non riesca ad individuare l'uscita dal tunnel oscuro e a Iacocca venga rimproverato di avere investito male mezzi e risorse, la popolarità di «re Lee» non subisce alti e bassi. Milioni di americani lo considerano infatti l'uomo più rispettabile al mondo, dopo il presidente ed il papa.

D'altro avviso sono invece gli esperti del settore che hanno frantumato l'immagine leggendaria di Lee Iacocca: con le sue aggressioni verbali contro i giapponesi e gli appelli allo spirito patriottico degli americani - asseriscono - sarà anche riuscito a conquistare punti nel feudo della capitale ame-

ricana dei motori, ma fuori da questa nazione la gente è più smaltiziata e non gli dà più peso di quello che merita.

I produttori di Hollywood sono pronti a scommettere che la trasposizione in pellicola della vita privata del salvatore della Chrysler riuscirebbe a stracciare i primati delle più celebri soap-opera. Quella di Lee - assicurano infatti - è una «Dinasty» che possiede tutti gli ingredienti del successo.

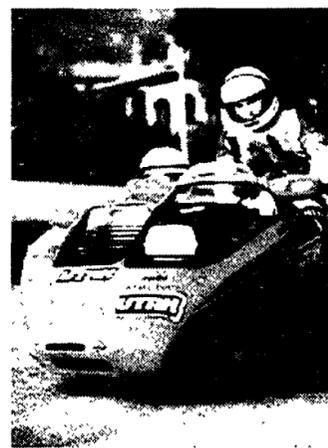
Lido Anthony Iacocca è nato il 24 ottobre 1924 a Allentown, nello stato della Pennsylvania da Nicola ed Antonietta. Si è sposato tre volte ed è padre di due figlie: Lia e Kathy. La prima moglie, Mary, morì nel 1983; il secondo matrimonio andò a monte dopo otto mesi ed attualmente vive con la terza moglie a Bloomfield Hills, nello stato del Michigan.

BERGAMO. Tre ruote da sole non fanno la differenza. Il mercato del sidecar, il «motocarrozino» di vecchia memoria, è ormai definitivamente tramontato e ai potenziali acquirenti non resta che rivolgersi a poche ditte specializzate (si tratta quasi sempre di carrozzini venduti sciolti da applicare a maximoto turistiche) o affidarsi a qualche scampolo della migliore produzione russa, cinese o cecoslovacca. Ma esiste un'altra possibilità, a patto di non badare troppo a spese. Con «poco più di 50 milioni di lire» si può entrare in possesso di un sidecar tedesco eccezionale sotto tutti i profili: il Krauser Domani. L'idea è quella di ripensare completamente il tradizionale concetto di «motocarrozino», a cominciare dalla carenatura integrale, in un solo pezzo, che nasconde completamente il telaio, un complicato intreccio in tubi in cui è alloggiato il motore quattro cilindri a iniezione della Bmw K100 a 1000 cc. Per la sospensione anteriore è stata adottata la soluzione del doppio braccio oscillante (i bracci sono due ma dal medesimo lato); i freni sono naturalmente a disco e agiscono sulle tre ruote con comando a pedale, mentre un secondo disco anteriore è azionabile dalla consueta leva sul manubrio.

CARLO BRACCINI

Una geniale intuizione rivoluziona il tradizionale sidecar Modulo, tre ruote nate in Brianza

Si fa presto a dire tre ruote. Una comparativa «impossibile» tra il Krauser Domani, sidecar supersportivo «made in Germany» e il Modulo, geniale intuizione di un progettista brianzolo. Grandi emozioni ma elevato impegno di guida per il Domani, guida facile e tanta sicurezza per il Modulo. Il sidecar tedesco costa cinquanta milioni tondi tondi, il Modulo viene via per trenta ma solo su ordinazione.



Vecchio e nuovo sidecar: a sinistra il Krauser Domani, a carenatura integrale, ricalca la forma tradizionale; sotto, l'originale Modulo del brianzolo Lamattina; due posti uno dietro l'altro, motricità sulla ruota posteriore. Accanto, i due veicoli visti da dietro



ha sì tre ruote, ma due sono accoppiate all'anteriore (proprio come su una autovettura), mentre quella singola al posteriore ha funzione di ruota motrice. Il Modulo, in vendita a circa trenta milioni di lire su ordinazione, non è un sidecar dunque ma piuttosto un originale «triciclo» con carenatura in vetroresina, kevlar e carbonio, mosso da un motore Bmw K75 a tre cilindri di 750 cc. Il telaio è in tubi d'acciaio saldati, rinforzato con pannelli d'alluminio rivettati, e la sospensione anteriore presenta una struttura a bracci con doppio triangolo in stile Formula. I posti sono due, esattamente co-

me sul rivale tedesco, ricavati però in un abitacolo di tipo «aerodinamico» e disposti uno dietro l'altro. Due veicoli agli antipodi come concezione e filosofia costruttiva: il Krauser non è altro che un moderno sidecar da corsa abilitato all'uso stradale; il Modulo vuole interpretare un nuovo modo di viaggiare, più coinvolgente dell'automobile, più personale della motocicletta. La stessa diversità si ritrova nelle caratteristiche di guida che abbiamo potuto saggiare lungo un tracciato ricco di curve: nelle immediate vicinanze di Bergamo (entrambi i tre ruote possono es-

sere regolarmente immatricolati). A bordo del Domani il guidatore assume una posizione tipicamente motociclistica,

a cavalcioni dell'ampia sella, con il corpo proteso in avanti verso il manubrio e le gambe perfettamente inserite negli

appositi incavi ricavati nella carenatura. All'interno del Modulo sembra invece di trovarsi alla guida di una vettura mo-

noposto, fasciati dai sedili sportivi Recaro, poco spazio a disposizione e le mani strette intorno al piccolo volante Momo



in pelle. Per mettere alla frusta i 90 cavalli del Domani (su un peso di appena 580 kg, in ordine di marcia) bisogna conoscere a fondo le reazioni e i comportamenti tipici dei sidecar. Nelle curve strette a sinistra la ruota motrice tende ad alleggerirsi e perdere aderenza, costringendo il pilota a un gran lavoro di braccia sullo sterzo e a dosare opportunamente l'acceleratore. Curvando a destra con decisione, al contrario, la ruota del carrozino si stacca da terra e se non si è pronti a spostare il peso del corpo verso l'interno (cosa praticamente impossibile per il passeggero, incastriato com'è nel carrozino) si rischia una buona dose di... forti emozioni! L'accelerazione è particolarmente vivace e

la velocità massima, circa 190 km orari effettivi, si raggiunge senza particolari difficoltà.

Tutt'altra musica a bordo del Modulo, più leggero del Domani (appena 450 kg) ma meno brillante a causa della minore potenza a disposizione (i 75 cv del Bmw K75). La «creatura» di Carlo Lamattina è sorprendentemente facile e intuitiva da guidare. Gran parte del merito va allo sterzo, diretto ma poco affaticante, e alla incredibile stabilità: anche forzando al limite l'ingresso di curva, la grossa ruota posteriore non perde aderenza e l'avantreno si mantiene sempre in traiettoria perfetta. Il cambio motociclistico è azionato da una comoda leva a destra del piantone, con le cinque marce innestabili in rapida successione. Alla retromarcia provvede un dispositivo elettrico abbinato al motorino d'avviamento.

Pur così diversi, Domani e Modulo rappresentano l'ultima frontiera del tre ruote, una specie in via d'estinzione, ma particolarmente amata nel nostro Paese. Sarà per questo che, dopo la presentazione al Salone del Ciclo e Motociclo dello scorso inverno, il Domani ha preso mestamente la via della Germania senza aver venduto neppure un esemplare. È andata meglio al Modulo, che ha riscosso anche in patria un discreto interesse. Così che, a detta del suo costruttore, sarà avviata presto una piccola produzione.