

la nuova tecnologia al debutto

**Più potenza e meno consumi
Il MultiAir nel cuore della MiTo**

DA BALOCCO (VERCELLI)

Ieri il Multijet, oggi il MultiAir: due tecnologie completamente diverse fra loro ma con destini simili; due percorsi entrambi da circoletto rosso, due idee rivoluzionarie nate proprio in Casa Fiat, i cui debutti sono stati affidati, guarda caso, al brand tradizionalmente più sportivo: Alfa Romeo. Nel 1997, infatti, il Biscione fece debuttare sulla Alfa Romeo 156 il Common Rail, in pratica il sistema che cambiò letteralmente la meccanica dei motori diesel. Oggi come allora, c'è un nuovo salto generazionale rispetto agli attuali motori, questa volta a benzina, affidato ad un'altra vettura Alfa Romeo: la MiTo. Tocca quindi alla «compatta più sportiva di sempre», come la definiscono al Lingotto, raccogliere il testimone e segnare un vero e proprio balzo tecnologico, in un periodo in cui la sfida del futuro è rappresentata dall'impegno nella ricerca di soluzioni innovative per il contenimento delle emissioni inquinanti e del livello di Co2. La tecnologia MultiAir, che per il momento è applicata ad un motore da 1.4 litri benzina ma che successivamente verrà sviluppata anche su qualsiasi altro propulsore benzina e diesel, rispetto ad un motore tradizionale di pari cilindrata (in questo caso un altro 1.4) assicura un incremento di potenza (fino al 10%) e coppia

(fino al 15%), oltre ad una sensibile riduzione di consumi (fino al 10%), di particolato (sino al 40%). Niente male davvero per FPT, ovvero Fiat Powertrain Technologies, il reparto considerato fiore all'occhiello del Gruppo che ha brevettato questa nuova tecnologia, il cui cuore è rappresentato dal sistema elettro-idraulico di gestione delle valvole che permette di ridurre i consumi (grazie ad un controllo diretto dell'aria mediante le valvole di aspirazione del motore, senza l'utilizzo della farfalla) e le emissioni inquinanti (merito del controllo della combustione). In parole semplici, con il MultiAir, che da qui a poco vedremo sicuramente applicato sulla gran parte delle vetture del Gruppo Fiat, si consumerà

meno carburante e si inquinerà meno. Una risposta concreta e immediata a chi insegue solo un futuro ancora lontano a base di veicoli elettrici, a idrogeno, a celle combustibili e a chissà quale altra alimentazione alternativa. La debuttante MiTo MultiAir (peccato non si possa abbinare un cambio automatico) inizialmente verrà proposta nella versione da 105 CV (con prezzi che partono da 15.800 euro) e in quella da 135 CV (prezzo di ingresso: 17.400 euro) mentre, all'inizio del prossimo anno, sarà disponibile anche una versione da 170 CV in un unico

allestimento denominato "Quadrifoglio Verde". La MiTo MultiAir da noi provata sulla pista Fiat di Balocco, ci è sembrata ottima quanto ad assetto e tenuta di strada. Preciso ed efficace lo sterzo, utilissimi il sistema Start&Stop - che, appena la vettura si ferma, fa spegnere il motore riavviabile semplicemente schiacciando il pedale dell'acceleratore - abbinato al Gear Shift Indicator, dispositivo che, indicando quando cambiare marcia, diventa un vero copilota. **Ferdinando Sarno**



Sergio Cravero, 48 anni, è in Fiat dal 1986 e ha ricoperto incarichi di crescente responsabilità in area tecnica e commerciale. Nel 2002 è diventato responsabile della piattaforma di sviluppo E per i marchi Fiat e Lancia. Dal gennaio scorso è amministratore delegato di Alfa Romeo

**Alfa Romeo
«L'obiettivo
è l'America»**

l'intervista

Sergio Cravero:
«Ritornare sul mercato Usa è una grande opportunità, anche in termini di immagine»

nevrà lanceremo l'Alfa Romeo Milano che sarà di fatto la vettura che sostituisce la 147». **Stare preparando qualcosa di importante per la tanto desiderata conquista del mercato americano?**

«Ritornare sul mercato americano è una grande opportunità per Alfa Romeo, anche in termini di immagine. Dopo l'accordo con Chrysler si è aperto un nuovo scenario e, proprio in questo momento, stiamo valutando diversi tipi di progetti in termini di

tempi e di investimenti. Credo che per la fine dell'anno saremo in grado di avere un piano ben preciso». **Lei è amministratore delegato da gennaio: quale è stata finora la più grande soddisfazione professionale?** «Quella di essere riusciti, in un mercato complesso e difficile come questo a crescere in volumi. Da gennaio ad agosto il nostro marchio ha superato le 76.000 unità immatricolate, con un aumento dell'8,7% rispetto al 2008. Gli incentivi aiutano soprattutto chi acquista vetture a GPL e a metano, motorizzazioni che abbiamo come Gruppo Fiat ma non in Alfa Romeo. Eppure in Italia, Alfa è cresciuta del 7%; in Germania, dove c'era un'incattivazione che favoriva la MiTo, abbiamo raddoppiato le vendite; la stessa cosa in Grecia; in Gran Bretagna e in Fran-

«Grazie alla MiTo, nei primo otto mesi dell'anno pur in un mercato depresso come l'attuale, il nostro marchio ha superato le 76.000 unità immatricolate, con un aumento dell'8,7% rispetto al 2008. Solo in Italia, Alfa è cresciuta del 7% malgrado l'assenza di motorizzazioni a Gpl e metano»

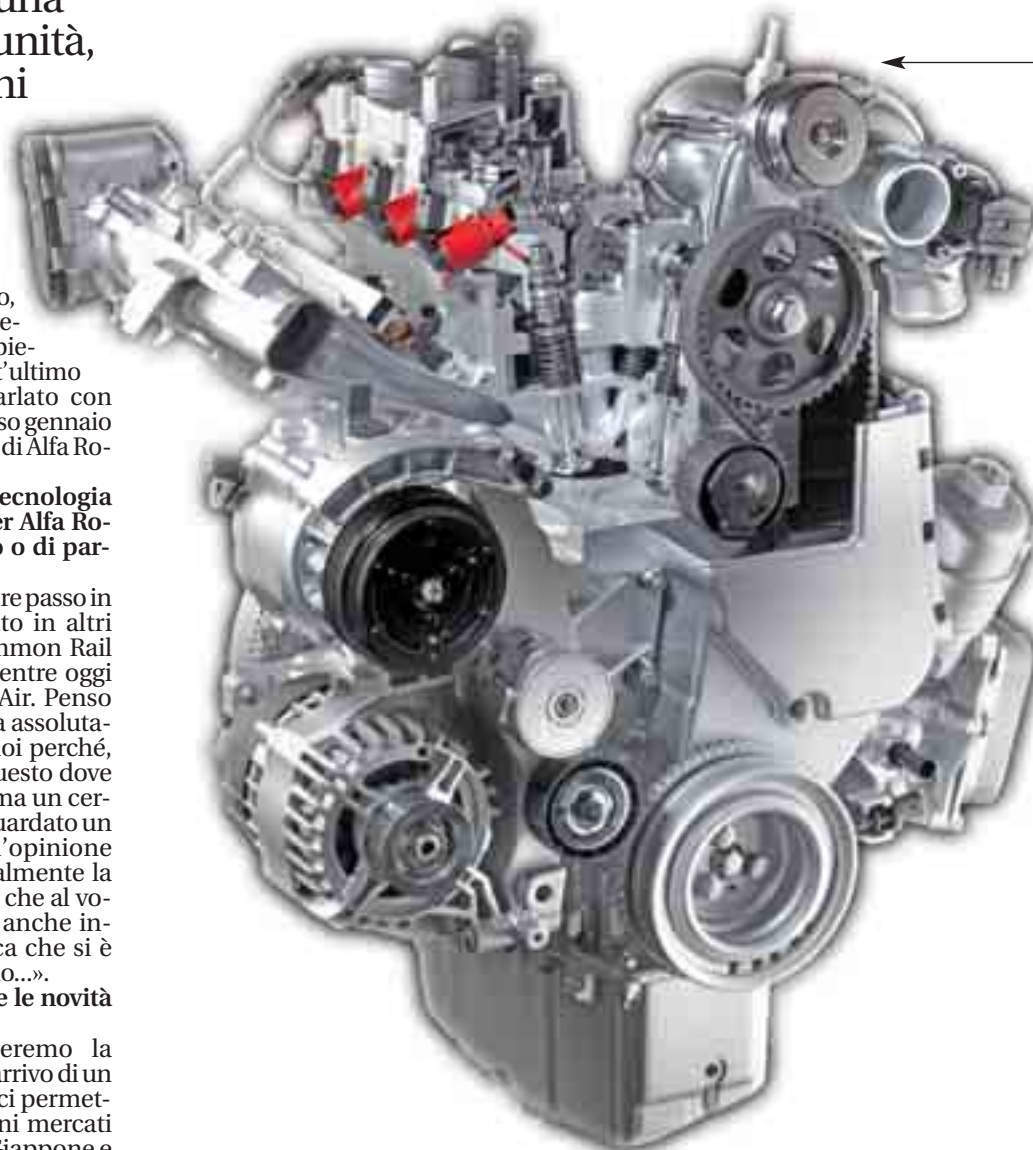
cia siamo saliti del 20%. Abbiamo quindi invertito un trend negativo e, nonostante il momento molto difficile, siamo ripartiti». **E la più grande delusione di questi primi nove mesi?** «Il fatto di trovarci in un mercato co-

si difficile dove le attenzioni sono rivolte non tanto alle auto belle e divertenti ma ad altre cose come, per esempio, il consumare il meno possibile. Ora però la MiTo MultiAir è la vettura che ci permette di uscire da questo angolo...». **Quando finirà questa crisi per il com-**

parto auto? Difficile dare una risposta. Di certo abbiamo toccato il fondo e bisogna vedere se la ripresa sarà a L, a V o a U e, a seconda della lettera, ci sarà una reazione precisa. I segnali sono contrastanti e molto dipenderà dalle politiche che adotteranno i vari mercati: in Germania, per esempio, è appena finita la incentivazione e se non sarà attuata qualche politica a riguardo, è impossibile prevedere come si muoverà il mercato. Stesso discorso vale per l'Italia dove a dicembre finiranno le incentivazioni; sappiamo che in Francia, il prossimo anno, le vogliono leggermente attenuare... Tengo a sottolineare che il mercato spagnolo, dove lo stato non è intervenuto con la rottamazione, è letteralmente crollato e ancora oggi non dà segni di ripresa». **Ci consenta la curiosità: con che macchina va in giro l'amministratore delegato di Alfa Romeo?** «Io uso una 159 perché, avendo famiglia, è la vettura più adatta. E poi la trovo molto divertente. Soprattutto adesso che ha questo nuovo motore 1.750 a benzina che davvero... molto Alfa».

DA BALOCCO (VERCELLI)
FERDINANDO SARNO

Un grande passato, un presente in crescita, un futuro pieno di ambizioni. Di quest'ultimo soprattutto abbiamo parlato con Sergio Cravero, dallo scorso gennaio amministratore delegato di Alfa Romeo Automobili. **Ingegnere Cravero, la tecnologia MultiAir rappresenta per Alfa Romeo un punto di arrivo o di partenza?** «Sicuramente è un ulteriore passo in avanti. Abbiamo lanciato in altri tempi la tecnologia Common Rail per il diesel sulla 156 mentre oggi lanciamo la MiTo MultiAir. Penso che questa tecnologia sia assolutamente importante per noi perché, in un momento come questo dove lo sportivo, ovvero chi ama un certo tipo di prestazioni, è guardato un po' negativamente dall'opinione pubblica, adesso ha finalmente la possibilità di dimostrare che al volante ci si può divertire anche inquinando poco. Significa che si è trovato il giusto equilibrio...». **Quali sono gli obiettivi e le novità per i prossimi anni?** «Sicuramente completeremo la gamma della MiTo con l'arrivo di un motore più potente che ci permetterà di conquistare alcuni mercati per noi strategici come Giappone e Australia. Per quanto riguarda il segmento C, al prossimo Salone di Gi-



I "SEGRETI" DEL MULTIAIR

La particolarità del nuovo motore MultiAir brevettato da Fiat Powertrain Technologies consiste nell'elevata potenza specifica che raggiunge i 124 cavalli/litro, permettendo una combustione ottimale della benzina e determinando, con esattezza programmata, l'istante migliore per aprire e chiudere le valvole di aspirazione, comandate da un sistema elettro-idraulico di gestione. In questo modo si ottiene un aumento della coppia a bassi regimi, rendendo il motore più pronto ad ogni sollecitazione, riducendo i consumi fino al 10% e le emissioni al di sotto dei 130gr di CO2 al chilometro.

IL FUTURO DEL "BISCIONE"

2010
Alfa Romeo Milano

È la regina annunciata della prossima stagione, testimonial perfetta per il centenario del marchio del Biscione (1910-2010) ed erede designata della 147 che resiste sul mercato dal 2000, dando inevitabili segnali di vecchiaia. Si chiamerà "Milano" l'Alfa del rilancio, una compatta a 5 porte dalle forme già svelate da alcune foto-spie (come quella qui sopra), lunga poco più di 4 metri con motori benzina da 120 a 265 CV e diesel fino al 200 CV. Presentazione ufficiale a marzo 2010 al Salone di Ginevra.



2012
Alfa Romeo Giulia

Il nome ("Giulia") non è ancora ufficiale. Ma la tentazione di rispolverare un ricordo glorioso alla fine dovrebbe avere la meglio. L'Alfa che sostituirà l'attuale 159 giocando con le suggestioni del passato, sarà assemblata su un pianale derivato da quello della "Milano", che condividerà anche con alcuni modelli della futura gamma Chrysler. Dalla nuova Giulia si realizzeranno anche le versioni station wagon, cabrio e coupé, con motori a benzina o diesel common-rail turbo e bi-turbo a 4 o 6 cilindri.