La General Motors all'attacco in Italia

Nell'ottobre scorso, durante la presentazione alla stampa della Opel Corsa Diesel, Sergio Mia, nuovo amministratore delegato della General Motors Italia, aveva riconosciuto, rammaricandosene, che la G.M., prima azienda mondiale dell'automobile, non ha in Italia una presenza adeguata. Poco più che un accenno, seguito dall'annuncio che la Cadillac Allantè sarebbe stata venduta anche sul nostro mercato e dall' implicito impegno che la General Motors si sarebbe fatta sentire nel nostro Paese.

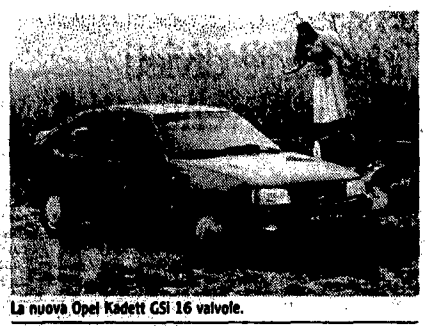
Sono passati sei mesi, la Cadillac Allantè non è ancora apparsa nei listini (forse un ripensamento, per le sue caratteristiche troppo americane per un paese come il nostro, dove si privilegiano le prestazioni e non si amano le auto troppo ingombranti) ma la General Motors Italia (leggasi Opel, nella fattispecie) ha superato la soglia del 3 per cento di penetrazione sul mercato.

Le statistiche ufficiali parlano, infatti, di 19.357 automobili vendute dalla G.M. Italia nel primo trimestre, con una percentuale di mercato del 3,10 per cento. Nello stesso periodo dell'anno scorso le Opel vendute erano state 16.931; l'incremento è stato quindi del 14,3 per cento, ben superiore a quell'8,3 di incremento complessivo registrato nel 1987 dal mercato italiano e per il quale si è gridato al miracolo.

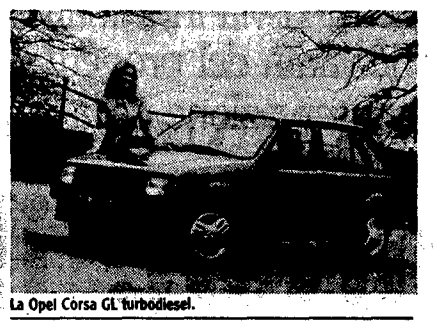
E' il segnale che è già cominciata l'operazione rilancio della G.M. Italia e non è un caso se – durante la presentazione delle nuove Opel Corsa Turbo Diesel, Opel Kadett GSi 2.0 16V e del commerciale Bedford Rascal, di cui parliamo a parte – il direttore delle relazioni esterne della G.M. Italia, Luca Apollony, accorpando i risultati di vendita dei commerciali e delle autovetture che hanno registrato un incremento del 15 per cento, ha parlato di «record assoluto per il primo trimestre dell'anno per il marchio Opel nella sua storia italiana», ha ricordato che, sempre nel primo trimestre, la G.M. ha venduto il 15 per cento in più negli Stati Uniti e ha snocciolato record uno dietro l'altro.

Non è un caso, inoltre, se al lancio italiano dei nuovi modelli era presente Richard McGill, vice presidente della G.M. Europa, che ha trovato il modo di ricordare che la General Motors ha investito 50 miliardi di dollari per la ricerca e che 1200 ingegneri della G.M. hanno avuto l'incarico – visto che l'automobile è rimasta praticamente la stessa in cento anni – di costruirne una (senza sterzo, senza cruscotto) «intorno» alla tecnologia elettronica dei nostri giorni.

Non è un caso, infine, se la presentazione della Corsa TD, della Kadett 16V e del Rascal è avvenuta con confronti espliciti con i modelli della concorrenza. La G.M., in Italia, vuol far sentire tutto il suo peso. □ *F.S.*


La nuova Opel Kadett GSI 16 valvole.

Le tre versioni del Bedford Rascal.


La Opel Corsa GL turbodiesel.

L'anti VW Golf 16V

Terzo modello più venduto in Europa, la Opel Kadett viene ora proposta dalla G.M. Italia in versione sportiva con motore a 16 valvole. È lo stesso che equipaggia le monoposto Formula Opel Lotus. La rivalità della Kadett GSI 2.0 16V con la Volkswagen Golf GTI 16V è dichiarata e l'attacco parte dal prezzo: 21.746.000 lire (chiavi in mano) contro 22.898.000 lire della meno cara delle Golf 16V, che non ha le ruote in lega.

L'attacco continua con la comparazione delle prestazioni. La Kadett ha il vantaggio di un motore di maggiore cilindrata (1998 cc contro 1791 cc) che eroga una potenza di 156 cv a 6000 g/m ed una coppia di 20,6 kgm a 4800 g/m (139 cv a 6100 e 17,1 kgm a 4600 per la Golf); raggiunge quindi una velocità massima di 220 km/h (208), passa da 0 a 100 km/h in 7,7 secondi (8,5), copre il chilometro con partenza da fermo in 28 secondi netti (28,8).

La Kadett, secondo i dati di omologazione, è avvantaggiata anche nei consumi: 5,5 litri ogni 100 km ai 90 orari (6,1), 6,8 ai 120 (7,9), 10,1 nel ciclo urbano (10,6).

Questa Kadett, quindi, è un'auto con molta grinta e, considerate le sue prestazioni, non sarebbe male fosse provvista di un sistema frenante ABS che, invece, non è previsto neanche in opzione. Eccellente il suo comportamento su strada. Molto buona la capacità di ripresa in quinta marcia. La guida su percorso misto potrebbe essere facilitata da un servosterzo proposto come opzionale.

L'anti Fiat Fiorino

Il Bedford Rascal, che la G.M. Italia commercializzerà nelle versioni Van, Multi 7 posti e Pick-up non può certo essere paragonato al Fiat Fiorino che ha una cabina di guida da vera e propria automobile ed altre prestazioni. Ma la tentazione è forte ed ecco che alla G.M. ricordano che il Van ha 100 kg in più di portata, che il Pick-up ne ha 60 in più e che il Rascal dispone di 7 posti, tutti fronte marcia, contro i sei, di cui 4 a panchetta longitudinale, del Fiorino Combi. Il tutto con dimensioni esterne più contenute sia in lunghezza che in larghezza e con il vantaggio, apprezzato su questo tipo di veicoli commerciali, delle porte scorrevoli.

Non a caso, alla realizzazione di questo minuscolo commerciale (è lungo 329 cm, solo tanto 19 cm più di una Fiat 126) hanno contribuito i giapponesi. Il motore, collocato sotto i sedili dell'abitacolo e non molto agevole da raggiungere, è un Isuzu da un litro, capace di sviluppare 45 cv e di consentire velocità di 115 km orari. Alla ristrettezza della cabina di guida, che ha indotto anche a posizionare il volante inclinato come sui camion, fa riscontro una notevole capacità di carico: 560 kg per Van e Pick-up, sette posti e 75 kg di bagaglio per il Multi. Tra l'altro il Pick-up, con il suo cassoncino a sponde completamente ribaltabili ha più le funzioni di un autocarro che di un pick-up.

I prezzi sono stati indicati soltanto di massima: dai 9.600.000 lire (Iva esclusa) del Pick-up sino ai 12.600.000 del Multi.

L'anti Uno Turbodiesel

Motore giapponese (la G.M. è nella Isuzu col 38 per cento) pure per la Opel Corsa Turbo Diesel. Anche questo consente alla G.M. Italia di proporla ad un prezzo interessante. La versione tre porte, contraddistinta dalla sigla GTD, è offerta a 15.550.000 lire, ossia a circa 350 mila lire meno della Fiat Uno concorrente. I cavalli disponibili sono soltanto 67 (70 per la Uno) ma consentono alla Corsa di essere più veloce (166 km/h contro 165); inoltre la Corsa dispone di una coppia massima più elevata e ad un numero di giri più basso, con conseguente migliore elasticità di marcia. La differenza di prezzo scende a meno di 250 mila lire nella versione cinque porte, offerta a 18.192.000 lire, a dimostrazione che non si può essere «anti» più di tanto.

La Opel Corsa TD ha le sue maggiori qualità nel motore – apprezzabile, oltre che per le prestazioni che consente, per la silenziosità di marcia e i ridotti consumi – e nel cambio a cinque rapporti.

Alcune delle soluzioni tecniche adottate – il regime di minimo del motore di 1488 cc è controllato da un dispositivo automatico che aumenta il numero dei giri quando il motore è freddo e il sistema di preriscaldamento è gestito da una centralina elettronica – compensano molto bene un certo «invecchiamento» della linea della vettura. Ricordiamo che la Corsa, la prima Opel sotto i tre metri, ha debuttato nel 1982 ed è già stata venduta in 1.300.000 unità.

La BMW ripropone, dopo diciassette anni, una Touring, auto spaziosa con portellone

Ma non chiamatela SW

La serie 3 della BMW, già ricca in Italia di 18 versioni, arriva a quota 22 con l'introduzione delle Touring, che riprendono il nome di un coupé-station del 1971. Alla Casa non intendono assolutamente parlare di station wagon o di giardinetta. Questa – dicono – è una BMW con portellone. Ma è chiaro che nel varo della vettura è stato determinante il fatto che in Italia le SW sono arrivate a coprire il 5% del mercato.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

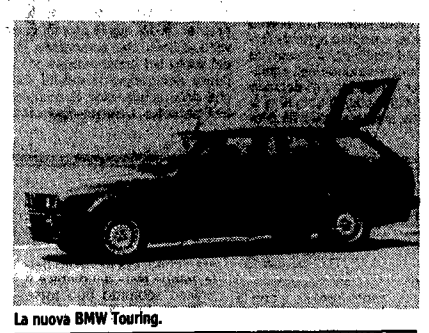
PORTO ROTONDO. Anche la scelta del luogo per le prove su strada della Touring, a parte il fatto che di questa stagione in Sardegna è ancora divertente guidare sul misto, conferma la preoccupazione della BMW che queste nuove versioni della serie 3 non vengano considerate auto da lavoro. D'altra parte l'aggiunta del portellone non ha aumentato la capacità del bagagliaio rispetto alle berline a tre volumi e quindi è facile raccogliere l'invito a non parlare di station wagon, anche se nelle statistiche di mercato pure le Touring verranno conteggiate in questa categoria.

L'obiettivo della BMW – pur avendo ben presente il fatto che il mercato delle station wagon è in continua ascesa, come dimostrano le quasi centomila giardinette immatricolate in Italia lo scorso anno – era quello di offrire una versione della berlina serie 3 che offrisse anche una qualche versatilità di utilizzazione, ma limitata al carico, insieme ai bagagli, di attrezzature sportive e di qualche animale domestico da portarsi al seguito durante le gite o le vacanze.

L'obiettivo ci è parso centrato, sia perchè l'apertura del portellone non appare tale da consentire di caricare agevolmente colli di dimensioni molto ragguardevoli, come in genere si richiede alle station wagon, sia perchè le Touring hanno prestazioni da sportive, sia perchè, anche in queste versioni, sono presenti tutte quelle raffinatezze meccaniche e di allestimento che non poco hanno giovato alla fama delle BMW e che ben si conciliano con i prezzi delle vetture della Casa di Monaco di Baviera.

Questi prezzi non sono, comunque, tali da impedire alla BMW Italia di vendere da noi entro l'anno – e sarebbero di più se la fabbrica le consegnasse – 2.500 Touring. Naturalmente avranno la prevalenza (40 per cento del totale) le 320i con motore di 1990 cc e 129 cv da 196 km/h che costano 33 milioni (IVA compresa) e le 324 Turbo Diesel (altro 40 per cento) con motore di 2443 cc e 115 cv da 187 km/h che costano 35.200.000 lire. Il restante 20 per cento verrà spartito tra la 325i, che costa 46 milioni di lire (motore 6 cilindri di 2494 cc, 170 cv, 217 km/h) e le 325iX (6 cilindri di 2494 cc, 170 cv, 208 km/h) che costano 53 milioni.

Per la prova su strada (le altre non erano ancora omologate e quindi mancano i dati consumo) era disponibile soltanto la 325i, ossia la più brillante delle Touring. Una vera sportiva (8,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h) le cui caratteristiche appaiono accentuate dall'assenza di cromature e dalla rigidità delle sospensioni.


La nuova BMW Touring.

Un particolare del bagagliaio della Touring attrezzato per il trasporto di animali.

Il campione del Rally che non ha mai vinto l'iridato

La carriera sportiva di Markku Alen, sicuramente il più forte rallista vivente anche se non è mai arrivato al titolo iridato, viene raccontata con grande competenza e passione da Carlo Cavicchi in uno splendito volume *nella foto la copertina)* di 154 pagine edito, a 30 mila lire, dalla Franco Conti. La storia sportiva dell'asso finlandese si accompagna a quella delle macchine che ha guidato, sempre da protagonista, nel Mondiale. Salvo che in quattro gare, Alen è sempre stato al volante di Fiat e Lancia.

Il fuoristrada Isuzu Trooper «condizionato» dalla Diavia

Un nuovo impianto di aria condizionata, appositamente studiato per essere installato sul fuoristrada Isuzu Trooper turbodiesel, importati e distribuiti in Italia dalla General Motors, è stato ultimato nel Centro ricerche della Diavia a Molinella (Bologna). L'impianto è disponibile al prezzo di 1.929.000 lire (Iva inclusa). Contemporaneamente, sempre nel quadro della collaborazione tra la Diavia e la General Motors, è cominciata in Italia la commercializzazione di un analogo impianto di condizionamento destinato alla Opel Omega. L'impianto è in vendita a 2.088.600 lire, sempre Iva compresa.

Peugeot 205 versione Open ai Campionati di tennis

La Peugeot, che sponsorizza i XLV Campionati internazionali di tennis in corso a Roma, ha esposto una versione speciale (mille unità) della 205 denominata Open Cup. La vettura, che adotta il motore di 1124 cc e 50 cv, è venduta a 12.065.000 lire nella versione 3 porte e a 12.465.000 lire nella versione 5 porte. Oltre al logo sugli internazionali *(nella foto)*, questa versione si distingue per il colore bianco meije, i pneumatici ribassati, il tetto apribile e la ricchezza degli equipaggiamenti di sicurezza. Offerti anche due modelli senza tetto apribile.

Fiat Uno Smart e Turbo i.e. Antiskid

La gamma della Fiat Uno si è arricchita, in occasione del Salone di Torino, di nuovi modelli. Ora la Fiat ne ha comunicato i prezzi. La serie speciale Smart *(nella foto)* con motore di 1116 cc e 58 cv costa 11.827.140 lire (chiavi in mano) nella versione 3 porte e 12.741.640 lire nella versione 5 porte. La Uno Turbo i.e., aggiornata (tra l'altro ha di serie le coppe ruota integrali e il terzilunotto) costa 16.859.840 lire. La Uno Turbo i.e. è disponibile anche con impianto frenante con antibloccaggio elettronico delle ruote Antiskid; costa 18.258.140 lire.

A Torino sino al 15 il terzo Racing Show

A soli cinque giorni dalla chiusura del Salone internazionale dell'automobile al Lingotto, si è aperta al «Palazzo a vela» di Torino la terza edizione del «Racing Show». La manifestazione, che richiama in particolare gli appassionati delle competizioni motoristiche, si concluderà il 15 di maggio. La novità di quest'anno è rappresentata dall'apertura di Tecnosprint, prima rassegna del motorismo artigianale e dei preparatori. Per il resto, su una superficie di 40 mila metri quadrati, sono esposte vetture di F 1, auto da rally e auto di serie «preparate», motociclette sportive, aerei, scafi da competizione. Come al solito il programma prevede manifestazioni e gare: da quelle di karting, a quelle di trial, a quelle di velocità di hoverkraft, disputate sul laghetto di Italia '61.

CONOSCERE L'AUTO

Vantaggi e svantaggi dei «super-ribassati»

I normali pneumatici radiali *(vedi la puntata precedente)* presentano un rapporto tra l'altezza del fianco e la larghezza del battistrada pari a 0.80. Le tendenze più recenti hanno portato allo sviluppo di coperture che, a parità di circonferenza di rotolamento – e quindi di diametro esterno – sono caratterizzate da un rapporto più basso, che nel caso di vetture ad elevate prestazioni può arrivare a 0.50.

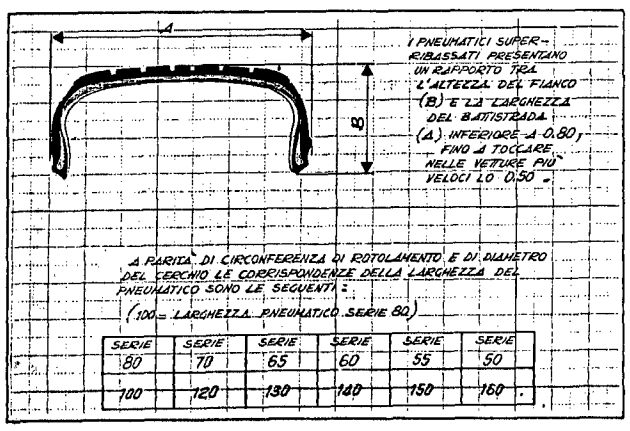
Tra i vantaggi consentiti dall'adozione di un fianco più basso abbiamo, in primo luogo, una minore «deriva»: ogni pneumatico, infatti, se sottoposto ad una forza laterale perpendicolare al suo piano (ad esempio quella generata in curva dalla forza centrifuga), subisce una deformazione in seguito alla quale la sua area di contatto con il terreno risulterà sfalsata rispetto al piano stesso. In tal caso la ruota è soggetta ad una deviazione dalla sua traiettoria in direzione della forza.

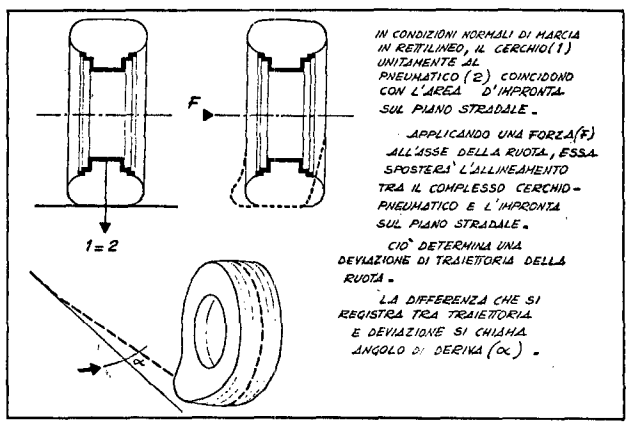
L'angolo compreso tra la traiettoria risultante in seguito all'azione della forza ed il piano della ruota viene definito «angolo di deriva», ed è tanto più grande quanto maggiore è la deformabilità del fianco del pneumatico. Nella guida, ridurre la deriva si traduce in una maggiore prontezza dello sterzo. Non solo: una deriva minore, unita alla sezione più larga, conferisce superiori doti di stabilità e maneggevolezza.

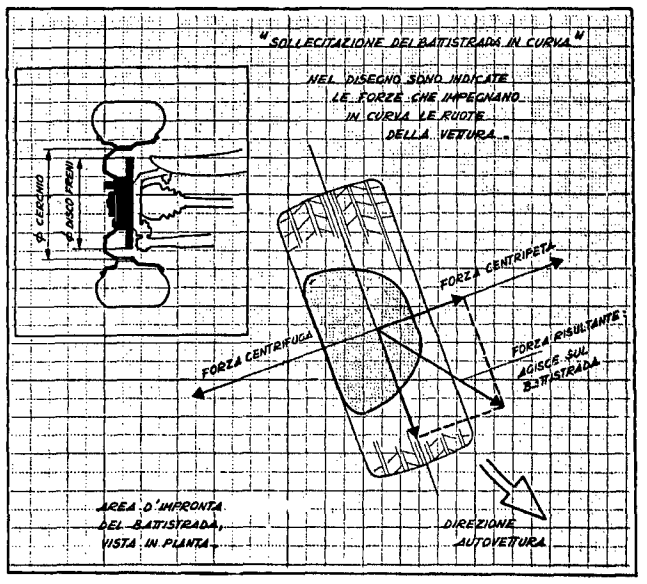
La tipica rigidità del radiale viene quindi accentuata dai pneumatici super-ribassati e ciò può comportare alcune controindicazioni in termini di confort. Il fenomeno viene in genere limitato con l'adozione di strutture differenziate, più cedevoli al centro del battistrada (per un più morbido assorbimento delle asperità del fondo stradale), e più rigide ai lati e sui fianchi (per la massima riduzione della deriva).

Un altro svantaggio «teorico» dei super-ribassati è costituito da una minore preavvertibilità del limite di aderenza in curva, che nei pneumatici convenzionali viene invece preannunciato dalla deformazione del fianco. Se è vero che il limite di aderenza può manifestarsi in modo più brusco e quindi meno controllabile, bisogna però dire che tale limite risulta talmente elevato che si può definire lontano dalle capacità di guida dell'automobilista medio; il fenomeno assume una certa rilevanza solo per vetture sportive di grande potenza, nelle quali la forza centrifuga, cioè l'accelerazione laterale, può raggiungere valori prossimi ad 1 g.

Un ulteriore vantaggio «indotto» dei super-ribassati consiste nel fatto che essi, richiedendo spesso il montaggio su cerchi di diametro maggiorato (molto diffusi i cerchi da 14" e 15" in luogo dei tradizionali 13 pollici), consentono il montaggio di dischi freno di diametro superiore e, comunque, meglio raffreddati per ventilazione e conduzione.







In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp. 5.5

RENAULT ESPACE Per il tempo libero.
RENAULT Muoversi, oggi.