

Disegnata da Bertone, presentata ad Amsterdam, sarà da noi a marzo a soli 8.800.000 lire

## Vestita all'italiana la Favorit prima Skoda a trazione anteriore

Al Salone automobilistico di Amsterdam, attualmente in corso, la presentazione del nuovo modello della Skoda, la Favorit, ha rappresentato il momento di maggiore interesse. Venuta a interrompere un lungo periodo di silenzio «creativo» della Casa automobilistica cecoslovacca, la Favorit affronta il mercato europeo con buone possibilità di successo.

FULVIO SCOVA

AMSTERDAM La novità di maggior rilievo in assoluto del Salone automobilistico di Amsterdam (in corso dal 2 febbraio e aperto fino al giorno 12) è indubbiamente stata la presentazione alla stampa europea del nuovo modello della Skoda, la Favorit 136L, prima «movida vera» della casa automobilistica cecoslovacca a partire dal lontano 1964 data a cui risale l'ultimo modello Skoda successivamente ammodernato ma mai sostanzial-

mente modificato. Si spiega quindi l'importanza particolare che viene attribuita a questa nuova vettura per la realizzazione della quale sono stati effettuati importanti investimenti nel quadro di una linea di politica economica tesa a fare dell'industria automobilistica e in materia la Skoda vanta una tradizione che risale ai primi del '900, un punto chiave dell'economia cecoslovacca. Preceduta da uno studio in-

terno delle vetture analoghe prodotte dalle maggiori case europee, la Favorit è destinata a rovesciare l'immagine tradizionale, un po' appannata, che la casa cecoslovacca ha sul mercato occidentale e si rivolge anche se non soprattutto al mercato giovanile verso il quale si offre con un prezzo assolutamente competitivo: 8 milioni 800 mila lire chiavi in mano elemento quest'ultimo da cui non si può prescindere nella valutazione del nuovo modello che da marzo comincerà ad essere venduto in Italia.

La Favorit è una berlina a due volumi a quattro porte, più portellone, omologata per cinque persone il suo motore ha una cilindrata di 1.295 cc, ed eroga una potenza di 63 cv a 5000 giri/minuto. Questa prima vettura Skoda a trazione anteriore raggiunge una velocità di 150 km/h e garantisce consumi molto ridotti (5,41 a 90 km/h e 7,0 a 120

km/h). Particolare attenzione è stata rivolta alle caratteristiche di sicurezza in linea con gli standard attualmente in vigore in Europa e senza dimenticare i problemi, oggi attualissimi dell'impatto ambientale: possibilità di funzionamento con benzina senza piombo e predisposizione per l'installazione sul sottoscocca di una marmitta catalitica.

Il design del nuovo modello, a conferma del grande impegno impiegato nella costruzione di questa vettura, è stato affidato a Nuccio Bertone e buoni risultati in questo senso non potevano mancare. La collaborazione con il noto designer italiano è stata avviata nel 1983 e ha originato un prodotto di linea sicuramente moderna e accettabile per il nuovo gusto occidentale. Pulizia del disegno, solidità e sicurezza non sono gli aspetti portanti. La collaborazione

con Bertone - sia detto per inciso - non pare destinata a chiudersi con questa occasione. Lo stile dell'auto è stato effettuato tenendo conto di probabili successive evoluzioni.

Provata sulle strade delle campagne olandesi nei dintorni di Amsterdam la Favorit ha confermato la piccola «rivoluzione», rivelando buone doti di maneggevolezza e di comodità di guida, le prestazioni (accelerazione da 0 a 100 km/h in 14 secondi) sono in grado di soddisfare pienamente le necessità dell'utente medio europeo. Se si pensa inoltre al costo dell'auto è certo che le Case europee avranno a breve un concorrente in più poco temibile da noi soltanto per il contenimento.

Un appunto ci sentiamo di fare sulla vettura: certo buona dal punto di vista funzionale, ma priva di lussuosità e con una scelta di colori sicuramente da migliorare.



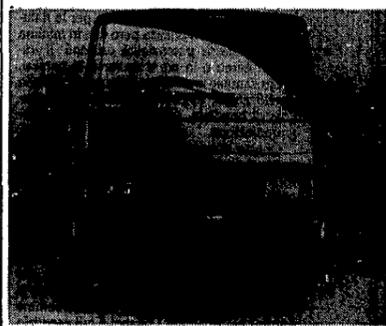
Un volume sulle auto «belle e impossibili»

«Belle e impossibili» le ha definite un quotidiano sportivo si tratta delle automobili che partecipano alla Mille Miglia storica. A queste auto favolose e ai loro piloti, la Mille Miglia Edizione ha dedicato un volume fotografico di 196 pagine (nella foto) presentato in occasione dello svolgimento della Winter Marathon di Madonna di Campiglio. Vi sono raffigurate tutte le auto che hanno partecipato alla Mille Miglia 1988, molte delle quali torneranno in strada anche per l'edizione di quest'anno. Una chicca per gli appassionati disposti a spendere 78 mila lire.

Selceto appassionati gareggeranno con le Peugeot

Convinta come non mai che la partecipazione alle competizioni sportive favorisca il successo commerciale di una marca (specie quando come nel caso della Peugeot oltre il 50 per cento delle vetture iscritte ai vari campionati arrivano al traguardo) la Peugeot Italia ha presentato i suoi programmi sportivi per il 1989. Il grosso dei partecipanti alle gare (si calcola sulle 600 persone) si servirà della 205 offerta agli appassionati già in allestimento corsaiolo, a meno di 14 milioni di lire. Ma quest'anno, oltre alle 405 e alle 309, scenderanno in campo anche le 405 Mi 16, preparate secondo il regolamento del gruppo A, dall'Italtecnic ed affidate a due equipaggi ufficiali. Oltre al «Trofeo Rally» la Peugeot assegnerà quest'anno a coloro che parteciperanno alle gare con le sue vetture anche una «Coppa Velocità».

Con il 50 F.L. e il Max Diesel gli Ape son 58



L'Ape Max D della Piaggio visto frontalmente.

Nel 1986 la Piaggio ha prodotto 14.230 Ape 50 senza catalizzatore. Questi veicoli a tre ruote per il trasporto leggero sono stati 14.097 nel 1987 e 13.548 l'anno scorso. Una flessione che si è accompagnata però ad un incremento degli Ape targati, ossia di quelli con motori di maggiore cilindrata e con maggiori capacità di carico. Dalle 22.356 unità del 1986 si è saliti alle 23.322 del 1987 e alle 24.962 unità del 1988. Complessivamente, dunque, si è passati da 36.586 a 38.510 unità vendute, segno che la maggiore capacità di carico è quanto l'utenza richiede per questo tipo di veicoli. Ecco perché la Piaggio ha deciso di ampliare la gamma degli Ape e di lanciare i nuovi modelli nel quadro di un'operazione «Apevoluzione». Ne è stata teatro la via Montenapoleone di Milano, un'arteria per gran parte della giornata prechiusa alle automobili. Il senso del lancio è stato appunto quello di dimostrare che «tre ruote» (ma è imminente la presentazione di un «quattro ruote») sono ideali per il trasporto di merci in città. Le novità della gamma Ape che da oggi si articola su sei modelli e su qualcosa come

Il modello lanciato come vetturessa di prestigio in quattro anni ha avuto un successo insperato

Per questo la Lancia lo ha riproposto in minor numero di versioni ma con più interessanti contenuti

## S'è affinata la gamma Autobianchi Y 10

La Lancia ha completamente rinnovato la gamma dell'Autobianchi Y 10, la vetturessa che, nata come auto di prestigio, si è imposta al di là delle più ottimistiche aspettative. La nuova gamma conta soltanto quattro versioni, ma tre dispongono dell'iniezione elettronica, con vantaggi per le prestazioni e per i consumi. Affinata la carrozzeria e rinnovati gli interni. Più spazioso il bagagliaio.

FERNANDO STRAMBACI

L'Autobianchi Y 10 ha alle spalle quattro anni di successi: 50.000 unità vendute nel 1985 in soli nove mesi di commercializzazione; 86.000 unità vendute nel 1986; 105 mila nel 1987; 133.500 l'anno scorso. Una vetturessa pensata per coprire una «nicchia» elitaria del mercato ha finito per conquistarsi uno spazio di sovrano riservato a vetture di gran serie tanto che è al quarto posto (con 108 mila unità) nella classifica dei modelli più venduti in Italia. Un quarto posto tenuto saldamente, se si considera che nel segmento di appartenenza è seconda soltanto alla Fiat Uno, prima

assoluta nelle classifiche. Il successo sul mercato italiano è andato di pari passo con quelli sui mercati di esportazione. L'anno scorso con un incremento del mercato europeo del 2 per cento quello della Lancia Y 10 (così si chiama all'estero) mentre da noi continua ad essere venduta come Autobianchi è stato addirittura del 27 per cento.

Sono stati proprio questi risultati positivi a consigliare un aggiornamento e un rimaneggiamento della gamma, con il proposito di esaltarne le caratteristiche che ne hanno decretato l'affermazione. Ecco

così che le Y 10, da sei che erano sul mercato italiano di anno in anno, si sono rinnovate. Sparacono la Y 10 Fire LX e la Touring rimpiazzate dalla Y 10 Fire LX i e, scompare la Y 10 Turbo sostituita dalla Y 10 GT i e restano la Fire con motore di 999 cc e 46 cv e la 4WD che però beneficia dell'iniezione elettronica.

E proprio grazie all'iniezione elettronica che le Y 10 di sporgono oggi di accelerazioni e riprese più brillanti - a beneficio della sicurezza e di una guida più rilassata, come sottolineano alla Lancia - di una maggiore facilità di avviamento a freddo, di una migliore costanza di prestazioni e di una riduzione delle emissioni e dei consumi.

Rispetto alla Fire LX grazie all'aumento della cilindrata da 999 a 1108 cc e all'iniezione elettronica, la Fire LX i e ha 57 cv di potenza (a 1550 giri invece dei 145 ha una coppia di 9,2 kgm a 2750).

Meno veloce della Turbo che sostituisce (175 km/h invece di 180) la Y 10 GT i e

con motore di 1301 cc e 78 cv, ha ripresa e accelerazioni analoghe ma offre il vantaggio di consumare di meno (6,9 litri per 100 km contro 7,6) e di costare intorno al 5 per cento meno del modello che rimpiazza.

Si pagano, invece, un po' di più le altre versioni - dallo 0,5 per cento della Fire al 2,5 della 4WD i e (potenza e coppia migliorate) velocità massima da 145 a 148 km/h) al 5 per cento della LX i e che offre il vantaggio di cui si è detto - ma non va dimenticato che, oltre all'affinamento dei motori con miglioramento delle prestazioni e dei consumi, tutte le Y 10 hanno beneficiato di aggiornamenti alle sospensioni (rese meno rigide) alle tubazioni di scampo ai freni e alle connessioni elettriche e di modifiche di carrozzeria che pur non mutando l'aspetto della vettura, l'hanno ulteriormente affinato.

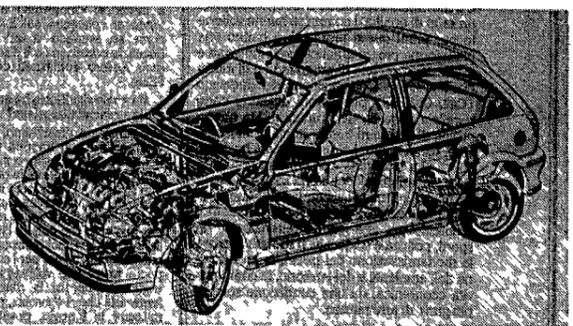
Modificati anche tutti gli interni, con particolare riguardo ai sedili che hanno nuove imbottiture e imbottiture con il vantaggio oltre che di un miglior confort, dell'aumento della capacità del bagagliaio da 176 a 195 dmc.

Tra le novità della gamma Y 10, mette ancora conto di segnalare che l'impianto di climatizzazione è ora dotato della funzione di ricircolo dell'aria: consente di isolare completamente l'abitacolo dall'esterno, con il vantaggio di evitare il rischio del gas di scappo quando si viaggia in colonna o in galleria e di consentire un riscaldamento più rapido dell'abitacolo. Sono inoltre stati adottati poggiatesta posteriori ergonomici, una strumentazione con grafica rinnovata e, esclusa la Fire, un nuovo volante.

Di serie per tutte le versioni e in opzione per la Fire volante regolabile in altezza, fari alogeni, orologio digitale. Lunghissimo l'elenco degli «accessori» a richiesta - che vanno dal fendinebbia, al sedile posteriore sdoppiato al comando a distanza del bloccaportante, al comando elettrico dei cristalli posteriori a compasso - in linea con la classe della vetturessa.

La lunghezza sarà di 95 mm maggiore dei modelli precedenti) nuove carrozzerie (il cx è migliorato del 15 per cento) e nuovi motori del tipo «lean burn» cioè a miscela povera. La Ford assicura che sono nettamente più puliti e parsimoniosi (10/12 per cento in meno nei consumi) di quelli sin qui usati. Il 1118 cc di 55 cv della serie HCS vanterebbe addirittura il primato mondiale di efficienza nella sua categoria.

Tra le altre peculiarità della Fiesta: una rinnovata configurazione delle sospensioni una capacità di trasporto bagagli aumentata del 45 per cento rispetto al modello precedente. La disponibilità di optional ma proposti su vetture di questa categoria - quali un sistema elettromeccanico antibloccaggio delle ruote e il parabrezza riscaldato elettricamente.



Il comodo portellone di carico della nuova Ford Fiesta. A sinistra una vista della versione XR 2i. Nel disegno in trasparenza la meccanica della vettura.

Anche senza catalizzatore La «benzina verde» può già essere usata da molte automobili

Una volta l'anno, l'Unione italiana giornalisti dell'automobile usa, organizzare un incontro con i maggiori esponenti dell'industria automobilistica e affinare a scopo di informazione e di documentazione. Quest'anno, sul tema «Il ruolo e le sfide del settore petrolifero» alla vigilia del 1989, l'incontro era stato da tempo programmato con l'ing. William Barnes, presidente della Esso Italiana.

Naturalmente si è finiti per andare, almeno parzialmente, fuori tema, visto che a Milano dove si è svolta la riunione il Comune stava prendendo i primi provvedimenti urgenti per far fronte al fenomeno dell'aria della città resa irrespirabile, complice la lunga siccità, dagli scarichi dei veicoli in circolazione.

Tanto per non dimenticare completamente il tema sarebbe dire subito che l'industria petrolifera presente in Italia vuole arrivare al 1993 soprattutto con un ridimensionamento degli impianti di distribuzione dei carburanti giudicati antieconomici. In pratica si chiede di allinearsi agli altri Paesi europei, dove i «benzina» possono vendere di tutto e rendere così redditizi la loro attività. Per i petrolieri la riduzione dei punti vendita non comporterebbe in questo modo la riduzione dei posti di lavoro. Allineamento richiesto anche per quel che si riferisce alla liberalizzazione dei prezzi.

Il discorso si è fatto più vivace sul problema dell'inquinamento e della «benzina verde». Anche a questo proposito i dirigenti della Esso presenti all'incontro hanno fatto riferimento all'Europa. Ovvero, mentre per dimostrare che per quanto il riguardo non esistono problemi Ottocento miardi di investimenti hanno

già messo la Esso in grado di far fronte alle richieste di benzina senza piombo, meno inquinante, almeno stando a quanto pare della maggioranza degli esperti) di quella attuale in uso.

Ostacolo alla diffusione della «benzina verde» - visto che un buon 40 per cento delle auto circolanti potrebbe usarla anche senza catalizzatore eliminando così almeno il piombo dagli scarichi - il suo prezzo che è più elevato di quello della «super», basterebbe ridurre (in Germania costa 42 lire di meno in Dlan da 50) per incentivarne l'uso.

Ma è decisione che spetta al governo (che sembra ci stia pensando mentre scriviamo) così come al governo tocca di incentivare, come hanno fatto negli altri Paesi, l'uso delle marmitte catalitiche eliminando così l'assurdo per cui le auto italiane esportate hanno il catalizzatore e quelle vendute in Italia continuano ad esserne sprovviste. Sempre a proposito di inquinamento da uso di mezzi di trasporto (perché poi c'è anche quello provocato dalle industrie e dagli impianti di riscaldamento) è stato ricordato che si potrebbe ridurre del 10 per cento la metà semplicemente imponendo una regolare messa a punto dei veicoli, come avviene negli altri Paesi ad alto tasso di motorizzazione. Da noi invece si è ancora fermi per le automobili alla cosiddetta revisione che avviene ogni dieci anni e che ben difficilmente comprende il controllo delle emissioni. A questo punto ci sarebbe da sperare che non povesse. Qualche acquazzone ripulirebbe l'atmosfera e ridurrebbe anche la coscienza di governanti incapaci e farebbe ancora una volta dimenticare il problema. □ FS

Sarà in vendita da aprile La nuova Fiesta ha già fatto il giro del mondo 75 volte

La Ford sta per proporre una nuova vettura del segmento B, ma continua a chiamarla Fiesta. La gamma comprende due carrozzerie e cinque diversi motori. Se ne magnificano i pregi in termini di consumi e di affidabilità. Le vetture di preserie hanno già fatto 75 volte il giro del mondo, guidate da collaudatori e utenti privati. A metà aprile le vendite sul mercato italiano.

La Ford ci ha speso 1.350 miliardi di lire ma non ha osato cambiare il nome. Così dopo circa cinque milioni di unità prodotte in poco più di dieci anni la Fiesta torna sul mercato europeo in una nuova veste e in una nuova gamma. Dopo la presentazione alla stampa internazionale organizzata per fine febbraio e il debutto ufficiale al Salone di Ginevra nella prima decade di marzo comincerà la commercializzazione. In Italia è prevista per la metà di aprile. Tutte le occasioni per tornare a parlare della Fiesta anche se la Ford ha già provveduto a diffondere una messe di dati e notizie. La loro ampiezza la dice lunga sull'importanza messa a questo nuovo modello che la Ford conta di produrre e naturalmente di vendere in 450 mila unità l'anno contro le 350 mila unità annue del modello precedente. Sembra che tanto ottimi