

Pure l'ecologia può dare profitti

ANDREA LIBERATORI

La Fiat ha scelto la sede delle grandi occasioni, il suo Centro incontri collinare di Marentino per il suo ingresso ufficiale nell'arena ecologica. Lo ha fatto con il convegno «Mobilità urbana e ambiente». Una giornata interessante sotto molti aspetti, non ultimo la presentazione di «Elettra», la Panda elettrica di cui l'Unità si è occupata nell'edizione di giovedì scorso. «Nessun altro costruttore automobilistico» è stato detto giovedì a Marentino «ha ancora in listino la produzione in serie di un veicolo elettrico». Un primato mondiale destinato per ora a circolarvi nelle città e, per il suo prezzo nella flotta degli enti pubblici.

La Elettra appare come un segno dei tempi. Non solo perché altre grandi case automobilistiche si stanno occupando attivamente dell'argomento, ma perché l'idea dello sviluppo compatibile con l'ambiente in cui viviamo, comincia a sostituire, almeno nei Paesi a più alto tenore medio di vita quella di sviluppo ininterrotto, costi quel che costi.

A Marentino la Fiat ha presentato anche altri modelli di veicoli elettrici (pullman) e alcune auto in cui certi optional ecologici stanno diventando anch'essi di serie. La crescita di una coscienza ecologica disegna scenari produttivi nuovi e schiude anche prospettive di profitto assai interessanti. Ma non solo di auto e pullman si è parlato a Marentino e le novità non sono mancate. Si è fatto l'elogio del treno e delle metropolitane come strumenti validi nel consentire mobilità nelle aree urbane. Del gruppo Fiat fanno parte aziende che producono materiale per ferrovie e metrò. Niente di strano che se ne sia parlato. Fra i relatori, però, se non andiamo errati, nessuno apparteneva a quei settori produttivi.

Prodotto e ricerca — ha detto Cesare Annibaldi aprendo il convegno — sono le due linee strategiche della Fiat nel suo impegno per contribuire a risolvere i problemi del traffico nelle aree urbane. Una lettera d'intenti firmata col ministero dell'Ambiente impegna la azienda torinese in spese di ricerca che toccheranno i 1200 miliardi nel prossimo triennio. In vista del fatidico 1993 la Fiat ha assicurato il rispetto dell'obiettivo e delle scadenze Cee. Si addegerà, anzi, ai livelli di emissione più severi con l'introduzione di marmite catalitiche trivalenti, con sonda Lambda e iniezio-

ne elettronica. La soluzione oggi tecnologicamente più avanzata.

Per il diesel la novità maggiore è l'inserimento nella gamma Europa di una versione turbocompressa di Tipo con motore ecologico dotato di una valvola speciale che consente il riciclo del gas di scarico mantenuti, in tal modo, nei limiti della normativa più severa, quella in vigore negli Stati Uniti dal 1987.

Novità si annunciano nel campo degli autobus per ridurre la rumorosità e gli altri inquinamenti, emissioni di gas e particelle. Ai minibus elettrici già funzionanti in varie città si affiancheranno il Ducato in versione ecologica assoluta, come solo l'elettricità consente.

Un ruolo di grande importanza la Fiat assegna al suo centro studi sistemi di trasporto (Cst) per impostare razionalmente la soluzione dei problemi di mobilità. Un discorso di mezzi ma anche di infrastrutture. È una scena con molti attori quella di cui si è discusso. L'esigenza emersa è quella di uscire da una situazione in cui — constata il direttore del Cst Sciarone — «è la gestione del traffico che oggi regola i nostri movimenti». Gli enti locali avranno bisogno di aiuto di maggiori fondi per far fronte agli oneri necessari per assicurare un migliore grado di mobilità.

Quanto alla produzione di motori il primo passo — diceva il direttore della progettazione Fiat Scolaro — è un propulsore a combustione pulita il secondo è quello di ridurre i gas inquinanti comunque prodotti. La sonda Lambda si occupa del primo obiettivo, il catalizzatore trivalente del secondo. Richieste precise vanno avanzate ai produttori di carburanti perché migliorino benzine e gasolio.

Ricordava che il catalizzatore «vuole assolutamente benzina senza piombo», è stato confermato che da quest'anno tutti i motori Fiat possono funzionare con questo tipo di benzina. E possono esser forniti delle sonda Lambda che regola il rapporto aria benzina ottimizzando la combustione e il rendimento del motore. Finché nuove tecnologie non ne abbasseranno i costi è difficile prevedere un uso privato di veicoli elettrici anche solo nei centri urbani. Quello che è comunque urgente — è emerso anche a Marentino — è la necessità di una fruizione diversa dall'attuale dei centri urbani.



Questo il record dell'Audi 100 Tdi presentata insieme alla V8 «manuale»

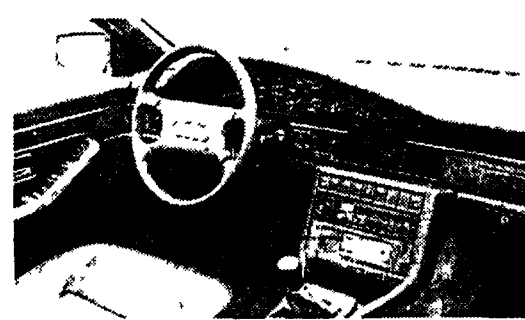
Un «giro dell'Europa» con un pieno di gasolio

L'Audi apre il 1990 lanciando in Italia la V8 con cambio manuale. Ma nei programmi della casa tedesca non è l'unica novità. Tutto è ormai pronto per presentare anche la turbodiesel a iniezione diretta. Cinque cilindri di 2500 cc con una dichiarata vocazione all'economicità è la stessa auto che, opportunamente preparata, ha girato l'Europa con un consumo medio di 1,76 litri per cento chilometri.

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE URBANO

FRANCOFORTE. Inevitabile rispettare le gerarchie. La V8 non è forse l'«ammiraglia» dell'Audi? Lo era quando in commercio era solo quella col cambio automatico e lo è ancora di più oggi che si presenta con l'aggressività delle cinque marce, da inserire Interni ed esterni infatti sono rimasti sostanzialmente identici. E così anche il prezzo costerà sempre 95 milioni 164 mila lire. Le novità stanno nel cambio e nei due differenziali Torsen. Evidente l'obiettivo della casa tedesca accentrare le esigenze dei clienti più sportivi. Soprattutto di quelli americani.

Con un motore di otto cilindri a 32 valvole, il gusto di inserire le marce può tradursi in una guida decisamente più scattata. Si perché questa è la classica auto di rappresentanza che però può raggiungere da ferma i cento chilometri orari in 7,6 secondi. Come a dire che in Paesi tipo la Germania dove non ci sono limiti assoluti come in Italia, la si può tirare fino al massimo di 244 chilometri l'ora. Sia chiaro comunque che le mar-

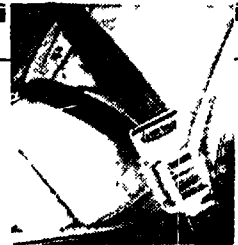


Il posto di guida dell'Audi V8 con cambio manuale a cinque rapporti. Nella foto in alto: vista posteriore delle Audi 100 Tdi nelle versioni berlina e «Avant».

ce brillanti sono le prime quattro. La V8 a cambio manuale, del resto, non rinnuncia affatto alla tradizione di confort e sicurezza — esattamente come per la «sorella» automatica — che la trazione integrale e l'Abs di serie garantiscono. Quanti saranno disposti in Italia a spendere quasi cento milioni per questa V8? Risposta dei rappresentanti dell'Autogerma «150-200».

«Veniamo all'altra novità quella più «popolare» la 100 Tdi nelle versioni berlina e «Avant». Meglio dire subito che in questo caso non si sa né quanto costerà, né quando sarà importata in Italia. Si sa invece che in Germania farà la sua comparsa in primavera. Il motore è un cinque cilindri di 2500 centimetri cubi capace di erogare 120 CV. Per la sua categoria le prestazioni non sono al top pur risultando più che soddisfacenti. Accelerazione da zero a cento chilometri in 9,9 secondi e ha una velocità massima di 200 chilometri orari («Avant» 198). La sua grande vocazione è tuttavia il risparmio. Non è un caso che proprio questo modello con qualche leggera modifica (pressione alle gomme oli speciali taratura perfetta) l'anno scorso abbia raggiunto un primato quello di percorrere 4 818,4 chilometri in giro per l'Europa con un solo pieno di carburante. A una velocità di 60,2 chilometri l'ora ha consumato mediamente 1,76 litri di gasolio ogni cento chilometri.

Premiata la Volvo per il pretenditore delle cinture



La Volvo ha ottenuto il «Prince Michael Road Safety Award», il riconoscimento che dal 1987 premia in Inghilterra il miglior filmato, il miglior poster, lo slogan più efficace e l'innovazione tecnologica più importante per la sicurezza stradale. La Casa svedese ha vinto in quest'ultima categoria per il pretenditore meccanico delle cinture di sicurezza (nella foto). Questo dispositivo viene già montato anche su altri modelli. Non è inopportuno ricordare che la Volvo ha inventato nel 1959 le cinture a tre punti di attacco e che già dal 1967 monta le cinture posteriori sui suoi modelli.

Torna a Torino dopo 42 anni il congresso della Fisita

La Fisita (Federazione internazionale delle associazioni degli ingegneri e dei tecnici dell'automobile) ha deciso di tenere a Torino dal 7 all'11 maggio prossimi, il suo XXIII congresso internazionale. E così la terza volta che questa importante assemblea si svolge in Italia dopo le riunioni di Torino del 1948 e di Roma del 1956. Si tratta di una manifestazione di rilevanza mondiale. Accanto alle 59 sessioni tecniche si terranno quattro sessioni plenarie dedicate all'integrazione fra il prodotto e la fabbricazione, al tema del veicolo e l'ambiente, all'integrazione fra i sistemi di trasporto e al ruolo del veicolo industriale e alla situazione dell'industria europea alla fine del secolo. Parallelamente al congresso vero e proprio e nella stessa sede di Torino Esposizioni avrà luogo una mostra che permetterà ai congressisti e agli operatori del settore di avere un quadro aggiornato ed immediato dei progressi e dello sviluppo dell'industria automobilistica. E lavori — che hanno il patrocinio del presidente della Repubblica — saranno aperti da Umberto Agnelli, presidente della Fiat Auto, e dalle relazioni di Robert J. Eaton, presidente della General Motors Europa, di Werner Niefer, presidente della Mercedes Benz, di Nikolai A. Pughin, ministro delle costruzioni automobilistiche e di macchine agricole dell'Urss di Cesare Romiti, amministratore delegato della Fiat e di Shoichiro Toyoda, presidente della Toyota Motor Corporation.

Un nuovo propulsore a due tempi General Motors

È contraddistinto dalla sigla CDS-2, che sta per Computer Controlled Direct Injected Stratified Charge 2 Stroke, il nuovo motore a due tempi che la General Motors ha presentato recentemente a Detroit. Il propulsore, ancora in fase di prototipo, è un 3 cilindri di 1,5 litri con dimensioni esterne che sono meno della metà di quelle di un analogo motore a quattro tempi. Secondo i tecnici della Gm questo motore gestito elettronicamente, oltre a semplificare il lavoro dei progettisti di carrozzeria, consentirà, per il suo rendimento, di rinunciare alle testate multivalvole, ai compressori volumetrici ed ai turbocompressori.

Il Vanette «va forte» ma la Nissan punta molto sull'«One to One»

Il «cliente silenzioso»

La Nissan Italia, con i Vanette, si è conquistata il 37,2 per cento dei commerciali e derivati sino a 20 quintali. Merito della guidabilità di questi veicoli, che molti acquistano come unica macchina dalla grande versatilità di impiego. Molti degli utilizzatori sono donne. Oltre al consueto «telefono verde», l'azienda, dopo averlo a lungo sperimentato in Giappone, ha avviato l'«One to One».

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

FIRENZE. In cinque anni il mercato dei veicoli commerciali fino a 35 quintali di p.t.t. è passato in Italia da 100.655 a 157.208 unità. Un incremento dunque del 56,2 per cento del quale le marche nazionali (Fiat, Iveco e Alfa Romeo) hanno solo in parte beneficiato, forse anche per la scomparsa dal mercato del Fiat 900 che, nel '85 deteneva il 97 per cento del mercato dei veicoli commerciali sino a 20 quintali e commerciali di importazione sono passati in tutti in cinque anni, dal 36,1 al 44,6 del totale.

Il costante aumento nelle vendite di veicoli di questa categoria è solo in parte conseguenza dell'incremento delle attività commerciali. Deriva piuttosto dal fatto che si va ampliando l'uso di «demati» dai commerciali per impieghi di tipo automobilistico specie per le versioni fino a 20 quintali. Si tratta di un fenomeno molto interessante e che è stato sottolineato dai dirigenti della Nissan Italia nel corso della presentazione della gamma Vanette aggiornata. Risulta infatti dalle ricerche di mercato condotte dalla marca giapponese che almeno il 23 per cento degli acquirenti dei Vanette acquista questa sorta di monovolume in alternativa all'automobile. Sta di fatto che il Vanette che già oggi rappresenta il 37,2 per cento della «nicchia» sino a 20 quintali con 1652 modelli venduti dovrebbe a fine anno raggiungere, con 2500 unità vendute circa il 45 per cento.

In effetti questi veicoli hanno dalla loro il vantaggio della elevata capacità di carico o di trasporto persone e in aggiunta come hanno dimostrato le prove svoltesi a Firenze e nei dintorni grande agilità e manovrabilità. Probabilmente, però, oltre a queste caratteristiche ed ai prezzi interessanti (vano da 17 a 22 milioni a seconda delle versioni e delle

motorizzazioni) sta giocando a favore dei Nissan — sia che si tratti di veicoli commerciali come il Vanette capace di 120 km/h col Diesel e di 128 km/h col benzina o di automobili come le Bluebird che nella versione 200 Sx Turbo Abs fanno i 225 — il rapporto con la clientela che la Nissan Italia ha sempre curato e che ora sta perfezionando.

Ricordava il dottor Musumeci Greco amministratore delegato della Nissan Italia, che il «cliente silenzioso» (ossia colui che ha qualche piccolo o grande motivo di insoddisfazione dopo l'acquisto di una macchina) trasmette il suo disappunto ad almeno altre venti persone. Ecco così la nascita per i clienti della Nissan oltre all'ormai diffuso «telefono verde» del servizio «One to One» (letteralmente «a uno a uno») che prevede un contatto telefonico diretto per iniziativa dell'azienda — e quindi sempre molto apprezzato — e la conseguente possibilità di ricevere osservazioni o lamentele a cui porre rimedio. Non vale l'obiezione che la Nissan ha in Italia poche decine di migliaia di clienti. In Giappone dove la Nissan ha un quarto del mercato l'«One to One» funziona egregiamente da 15 anni.

Ma torniamo ai Vanette. La Nissan Italia ne propone 11 versioni Diesel e benzina nei modelli furgone combi e coach. Noi abbiamo provato quest'ultimo modello con motore Diesel di 1952 cc e 60 cv. Di rilievo soprattutto la manovrabilità di un veicolo che nella versione «coach» può ospitare comodamente otto persone (volendolo anche disponendo il sedile centrale in «posizione salotto») nonostante sia lungo soltanto 3,980. Da apprezzare nei centri urbani l'apertura a scorrimento delle portiere laterali. Auspicabile un servosterzo visto che sono sempre più numerose le donne che usano il Vanette.



L'ufficio «One to One» della Nissan. Di qui parte la caccia telefonica al «cliente silenzioso». Nella foto in alto la versione Coach del Vanette.

BREVISSIME

In gara con il catalizzatore. Le Bmw del Team Bmw Italia che parteciperanno al Campionato italiano velocità turismo 1990 saranno dotate di marmitta catalitica. Una conferma che i catalizzatori possono non penalizzare le prestazioni.

Daf più 2,7 per cento. La Daf ha consegnato nel 1989 58.600 veicoli di p.t.t. superiore a 3,5 tonnellate. Con un incremento del 2,7 per cento rispetto all'anno precedente. La casa olandese ha precisato che i suoi utili sono aumentati del 16 per cento.

Volvo In Usa: le più sicure. In un recente rapporto redatto dall'Istituto americano per la sicurezza stradale, le Volvo 740 e 760 sono state giudicate le vetture più sicure per la sopravvivenza dei passeggeri tra i 103 modelli più venduti negli Stati Uniti.

Servosterzi. Le automobili dotate di servosterzo rappresentano attualmente meno del 30 per cento delle vendite in Europa. Secondo le previsioni della General Motors diventeranno però il 50 per cento tra quattro anni. Di qui la decisione della bagnaw Division di ampliare lo stabilimento di Straburgo e di creare 300 nuovi posti di lavoro.

In 315 alla Mille Miglia. 671 equipaggi di 29 Paesi hanno chiesto di partecipare alla Mille Miglia storica che si svolgerà sul classico percorso Brescia-Roma-Brescia dal 17 al 20 maggio. Per questo motivo il comitato organizzatore ha deciso di portare a 315 il numero di auto al «via».

Arrivata la Ducati 900 ss. È arrivata nelle vetrine dei concessionari di moto l'atletissima Ducati 900 ss.

L'Uiga ha consegnato l'«Auto Europa»

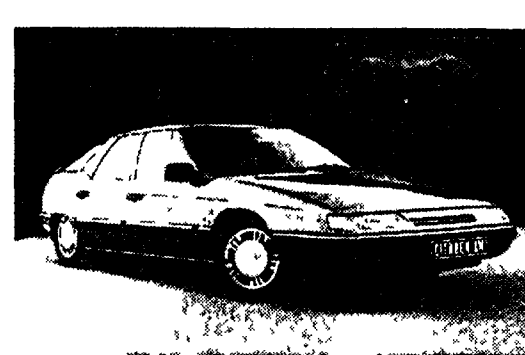
Sarà anche automatica la premiata X m

MILANO. La Citroën X m, la nuova ammiraglia della casa francese, continua a mettere successi e, dall'estate prossima per l'Italia, sarà disponibile anche con un cambio automatico Zf a quattro rapporti. Lo si è appreso durante la cerimonia per la consegna del premio «Auto Europa 90» che è stato assegnato alla Citroën X m dai soci dell'Unione italiana giornalisti dell'automobile. Come si sa, la X m — che già era stata proclamata «Auto dell'Anno» da una giuria di giornalisti specializzati europei — ha ottenuto complessivamente 406 punti ed ha ottenuto così il quarto trofeo dell'Uiga, che nelle precedenti edizioni era andato ad altre auto di successo la Fiat Tmp, l'Alfa 164 e l'Audi 80.

La Citroën X m, dunque, collezione premi, ma soprattutto collezione «ordini». Secondo i dati più recenti, questa modernissima berlina di categoria superiore è stata ordinata in Francia da 26.000 persone nel periodo maggio-dicembre 1989, mentre le più rosee previsioni di vendita si fermavano a 25 mila unità. Nei sette Paesi europei nei quali la vettura è stata commercializzata (Germania, Austria, Belgio, Gran Bretagna, Italia, Olanda e Svizzera) al dicembre scorso gli ordini erano stati 8 mila contro una previsione di 6.500 unità. Le previsioni di vendita per il 1990 sono di 48.000 X m in Francia e di 50.000 nei mercati di esportazione. Si valuta che in Italia dove a marzo sarà commercializzata la versione Diesel saranno vendute quest'anno 8 mila X m.

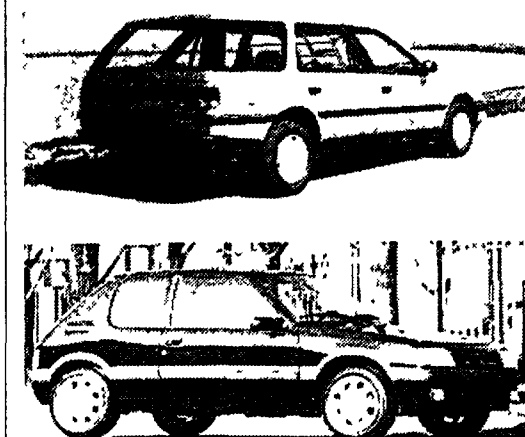
Tra le otto versioni con motorizzazioni benzina e Diesel attualmente disponibili sul mercato europeo, il 48 per cento dei clienti ha scelto modelli con motore a gasolio.

A ricevere l'artistico trofeo «Auto Europa», realizzato per l'Uiga da Munari, erano presenti oltre a François Guesde, direttore generale della Citroën Italia, Bernard Roche direttore generale di Automobili Citroën e Régis Ducorroy direttore delle relazioni pubbliche della casa francese.



La versione con motore a sei cilindri della Citroën X m

Peugeot propone una 405 «Affaire» e una 205 al top



Due nuove proposte della Peugeot Italia. Si tratta della 405 «Affaire» (foto in alto) e della 205 Gti Plus (foto in basso). La prima è un commerciale con 430 kg di carico utile derivato dalla 405 station wagon. Monta un Diesel 1905 cc da 70 cv e raggiunge i 162 orari. Costa 22.975.000 lire Iva inclusa. La seconda che

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Promemoria per tasse e scadenze

Inizio d'anno, arrivano le tasse. Scadenze varie e balzelli anche per il diporto. La normativa nautica è stata parzialmente rinnovata in base alla legge dell'anno scorso (la 171/89) dell'allora ministro Prandini. Una legge attesa per ben 17 anni, che ha fatto e fa ancora discutere. Comunque vediamo un riepilogo delle varie scadenze.

La patente. Ha validità decennale il suo rinnovo costa 17 mila lire. Va ricordato al riguardo che la patente rilasciata dopo il 30 giugno '86 a chi aveva più di 50 anni di età ha scadenza ogni 5 anni. Quelle rilasciate dopo il 30 giugno 1981 a chi aveva meno di 50 anni hanno appunto scadenza decennale. Mentre tutte le altre vanno revisionate entro il 30 giugno 1991.

Il bollo. È annuale, costa 15 mila lire ed è da applicare alla patente nautica soltanto in caso di utilizzo della stessa.

Licenza di navigazione. È il cosiddetto «libretto» che ha validità di cinque anni. Il visto di convalida sulla licenza va richiesto presso la capitaneria di porto-ufficio iscrizione.

Visita periodica ed annotazioni di sicurezza. Le capitanerie di porto controllano le dotazioni di sicurezza, mentre il RINA verifica lo scafo ed il motore. Le scadenze sono state modificate per le barche nuove entro le sei miglia la scadenza è decennale per quelle senza limiti di navigazione è invece di 8 anni. In seguito, tutte le unità dovrebbero essere controllate dal RINA ogni 5 anni. Il costo fisso è di 7500 lire più l'intervento dell'ingegnere del RINA.

Assicurazione. I costi variano ovviamente secondo il tipo di mezzo ed anche da Compagnia a Compagnia. La scadenza comunque è annuale ed è obbligatoria a partire dai natanti con fuoribordo di potenza superiore ai 3 cavalli fiscali. Il contrassegno assicurativo va esposto.

Apparato VHF. È diventato obbligatorio, dal 6 giugno '87, per tutte le imbarcazioni autorizzate a navigare senza limiti dalla Costa. L'obbligatorietà del VHF oltre le sei miglia tende ad imporre uno strumento utile per la sicurezza della vita in mare e pertanto è una nor-

ma da accogliere favorevolmente. Il canone è di 225 mila lire l'anno e va versato ad una delle due compagnie che per conto delle Poste e Telecomunicazioni gestiscono il servizio radiomobili: la Sirm e la Telemar (con sedi a Genova, Napoli, Trieste, Venezia e Roma).

La tassa di stazionamento. È uno dei rebus interpretativi della nuova legge ed è quasi certo che verrà modificata nel corso dell'anno. La legge Prandini recita «art 17-1». Le navi, le imbarcazioni e i natanti (a motore o a vela con motore ausiliario) da diporto nazionale sono soggetti alla tassa di stazionamento 2. La tassa di stazionamento è stabilita in base alla lunghezza fuori tutto dell'unità da diporto a prescindere dalla potenza installata ed è pari a lire 150, 250, 350 per ogni centimetro di lunghezza rispettivamente per i natanti, le imbarcazioni e le navi da diporto 3. Per le unità a vela con motore ausiliario la tassa di stazionamento calcolata come previsto dal comma 2 è ridotta della metà. 6. La tassa di stazionamento è annuale per le imbarcazioni e navi da diporto, mentre è dovuta solo per il periodo di uso per i natanti con un minimo di quattro mesi.

In altre parole se avete una barca a vela natante pagate 75 lire per cm di lunghezza (1,125 se è un'imbarcazione, 175 se è una nave. Per una barca a motore raddoppiate secondo le categorie. Una barca si considera a vela con motore ausiliario, quando il cv di potenza del motore sono meno della metà dei metri quadri di vela dispiegabile.

Facciamo un esempio così accantoniamo un ettore che possiede un natante a motore lungo 3 metri e 20 centimetri con motore da 6 cavalli. Dovrà pagare 320 per 150 uguale a 48 mila lire, ma soltanto per il periodo in cui userà la sua barca e comunque non meno che per quattro mesi quindi almeno lire 16 mila. Il pagamento si effettua tramite bollettino di conto corrente postale numero 21524004 intestato alla Sezione Tesoreria Roma specificando sulla causale tassa di stazionamento legge 171/89, nazione di lunghezza (1 per il periodo, ecc).