

A sinistra il prototipo, marcante, della Pininfarina denominato CNR E2. È fotografato (in primo piano) accanto al prototipo di studio di aerodinamica realizzato sempre per il Consiglio nazionale delle ricerche, nel 1978 dalla Pininfarina. Nella foto in basso la versione Station Wagon della Fiat Tempra.



Sino al Primo Maggio il Salone del Lingotto potrà essere visitato dagli appassionati

Tra le novità più interessanti un prototipo marcante CNR-Pininfarina

Le auto alla ricerca dell'ambiente perduto

Al sessantatreesimo Salone dell'automobile di Torino, che rimarrà aperto al pubblico sino al Primo Maggio, il filo conduttore è stato quello della difesa dell'ambiente. Motori meno inquinanti e prototipi di auto dai bassissimi consumi sono stati portati in primo piano in una rassegna che vede esposte moltissime novità. Al centro dell'attenzione la «CNR Energetica II» della Pininfarina.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

TORINO Lo slogan del sessantatreesimo Salone dell'automobile di Torino (il Lingotto rimarrà aperto al pubblico sino al Primo Maggio) è «Corre la fantasia». In effetti la fantasia non è mancata, come dimostrano le oltre 90 novità presentate, 25 delle quali in «prima mondiale»; eppure, a seguire le conferenze stampa delle varie Case, il vero filo conduttore sembra essere stato quello della difesa dell'ambiente. Tutti hanno fatto a gara per dimostrare quanto sono «puliti» i motori utilizzati per le loro vetture e quanto poco consumano. Qualcuno, come la Fiat, ha fatto anche di più, annunciando la prossima presentazione di una proposta organica per i parcheggi che dovrebbe rendere più vivibili le nostre città.

Sembra quasi che gli industriali del settore si siano resi conto che così non si può andare avanti (in Italia le automobili circolanti hanno superato la cifra dei 21 milioni di unità) e, mentre da un lato si dan da fare per tenere ben stretti quei potenziali 21 milioni di clienti (iniziali promozionali, sempre maggiore attenzione all'assistenza post vendita), dall'altra pensano a come evitare il blocco totale della circolazione (è stata sottolineata dai direttori generali della Fiat, Cantarella e Francione l'esigenza — udite! udite! — che si potenzi il trasporto su rotaia).

Per adesso, comunque, siamo soltanto alla presa di coscienza di un problema che coinvolge tutti: al Salone, con l'entrata in vigore della legge, e sempre l'auto a dettare legge, ma se si tratta, tanto per fare un esempio, della «CNR Energetica II», allora è proprio una buona legge. La sigla «CNR E2» identifica infatti una delle più importanti, se non la più importante, novità vista a Torino. Si tratta di un veicolo sperimentale (non si è potuto sapere quanto è costato) che la Pininfarina ha realizzato in collaborazione con Fiat e Alfa Lancia su incarico del Consiglio nazionale delle ricerche. È molto bello, ha un CX da primato (0,193), consuma pochissimo (meno consumi significativi anche meno inquinamento) e infatti ai 90 orari fa oltre 22 km con un litro e ai 120 ne fa più di 18, nonostante il suo motore di 1.4 litri e 78 cv consenta velocità massime superiori ai 200 km/h.

Questa tre volumi, basata su pianale e meccanica della Tempra e della Tipo, potrebbe, se lo si volesse, entrare davvero in produzione. Per adesso si limita ad essere la torma di compleanno per il sessantatreesimo della Pininfarina.

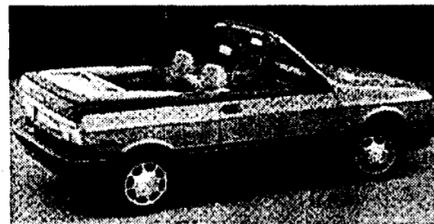
«Sempre in tema di rispetto dell'ambiente», merita citazione, ma converrà riparlarne, un nuovo motore a gasolio presentato al Salone dalla VM di Cento, così come converrà riparlarne delle tante altre novità di cui s'è già fatto cenno in questa pagina. Ricordiamo soltanto che al Salone di Tori-

no ha già fatto la sua comparsa la versione Station Wagon della Tempra (la cui parte posteriore ricorda molto da vicino quella della 110) che sarà commercializzata soltanto in autunno.

L'occasione del Salone è stata colta dall'Alfa Romeo per far provare le nuove Alfa 75 polenziate e le nuove Spider. Per queste vetture la commercializzazione è, invece, immediata e ne sono stati già fissati i prezzi: 26.992.770 lire, chiavi in mano, per la Spider 1.6, 31.431.470 lire per la Spider 2.0, 32.621.470 lire per la Spider 2.0 Europa, 31.490.970 lire per la 75 Turbo Q.V., 40.507.140 lire per la 75 3.0 V6 Europa.

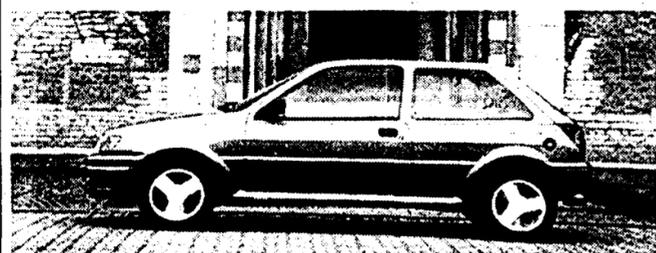
L'entrata nell'orbita Fiat ha fatto tornare di attualità l'Innocenti, della quale si è apprezzata la versione Koral Cabrio.

Polemiche assente dal Salone di Torino, la Renault non ha mancato di far circolare tra i giornalisti le prime foto ufficiali della Clio, che fra qualche mese affiancherà la Supercinque nella parte alta del segmento B.



Nella foto in alto i due nuovi Spider dell'Alfa Romeo; al centro l'Innocenti Koral Cabrio; in basso una vista della nuova Renault Clio.

Dopo il grande successo commerciale Ford Fiesta col turbo a collezionar primati



TORINO Sul nostro mercato arriverà soltanto a settembre, ma la Ford non ha voluto perdere l'occasione del Salone di Torino per presentare la Fiesta Turbo, la più potente tra le Fiesta che, con la sua commercializzazione, diventeranno, in Italia, diciassette.

Non è stato ancora fissato, invece, il prezzo della Fiesta Turbo, che dovrebbe contribuire non poco a ravvivare l'immagine del modello, anche se, visto come stanno andando le cose per questa vettura, forse non se ne sarebbe dovuta sentire la necessità. Le Fiesta, infatti, stanno collezionando un incredibile numero di primati commerciali. Vendute in un anno in 539 mila unità, le Fiesta hanno battuto il record europeo del «primo anno di vendita» che era detenuto dalla Volkswagen Golf con 461 mila esemplari;

hanno anche stracciato il record della Fiat Uno che era stata la vettura del segmento B più venduta in Europa nel primo anno di commercializzazione; sono diventate le «prime di classe» in sei Paesi europei; da tre mesi sono l'auto estera più venduta in Italia (12.756 unità a marzo); hanno contribuito, sempre a marzo, a far diventare la Ford la prima marca estera in Italia.

L'incidenza della Fiesta Turbo non dovrebbe, a settembre, superare l'1 per cento delle richieste di Fiesta; ciò non toglie che la Ford potrà vantare — se di qui ad allora non ci sarà qualche sorpresa — di avere a listino la più potente berlina del segmento B con motore di 1600 cc. Il propulsore della Fiesta Turbo eroga infatti ben 133 cv di potenza massima a 5500 giri ed una coppia massima di 18,7 kgm a 2400 giri, il che consente prestazioni da vera vettura sportiva.

La Lancia aveva proposto nel 1987 le sospensioni a «smorzamento controllato» per le Thema. In occasione del Salone di Torino ne ha presentata una versione ancora più avanzata, detta delle «sospensioni intelligenti di seconda generazione». Si tratta di un sistema elettronico che consente in pratica di mantenere costante l'assetto della vettura in ogni condizione di guida e di fondo stradale. Se ne avvantaggiano, oltre alla sicurezza, il confort di marcia, con la quasi totale eliminazione di quel fastidioso fenomeno che va sotto il nome di «pom-paggio della scocca».

TORINO Un altro passo avanti nei sistemi di sospensioni per le automobili. Lo ha fatto la Lancia che — dopo aver introdotto nel 1984 sulle Thema le sospensioni «autolivellanti» ed aver adottato nel 1987 per la versione «8.32» quelle a smorzamento controllato (anche dette «intelligenti») poi utilizzate pure per altre cinque versioni dell'«ammiraglia» — ha presentato al Salone di Torino le sospensioni intelligenti della seconda generazione.

Si tratta di un sofisticato impianto di sospensione a gestione elettronica che può essere adottato su tutte le Thema (ad esclusione, per il momento almeno, della «8.32») e che abina il controllo dello smorzamento, a quello dell'assetto. In pratica, come hanno dimostrato le prove (anche se, a sorreggere la sensibilità del pilota, i tecnici della Lancia avevano collocato sulle vetture un sistema di segnalazione) le sospensioni intelligenti della seconda generazione annullano quasi completamente quel fastidioso fenomeno detto «pom-paggio della scocca» che si produce quando il fondo stradale non è perfettamente liscio e in rettilineo.

Inutile tentare qui un discorso sui disturbi provocati dalle frequenze di risonanza (che possono andare da 1 a 40 Hz) quando si viaggia in automobile e che tutti, più o meno, hanno avvertito, soprattutto quando erano al volante della guida. Basti dire che queste nuove sospensioni della Lancia (il cui costo viene valutato sui tre milioni) praticamente le annullano. Ma non si tratta solo di questo. Infatti, siccome le sospensioni, gestite elettronicamente, si adattano perfettamente e automaticamente a tutte le situazioni di marcia, siano esse determinate dalle condizioni di carico, o del percorso, o semplicemente dalle manovre del pilota, ne risultano tutta una serie di altri vantaggi.

In primo luogo — come sottolineano i tecnici della Lancia — se ne avvantaggia la sicurezza, perché le sospensioni lavorano sempre con un assetto pressoché ottimale e le variazioni della geometria in marcia sono limitate al massimo. Ne deriva una migliore guidabilità, indipendentemente dalle variazioni di carico, e un maggiore confort, perché la taratura delle sospensioni è sempre quella adatta alle specifiche condizioni di marcia e di carico. In tre la capacità di assorbimento e massima e viene sempre sfruttata l'intera corsa degli ammortizzatori.

Si riduce anche la rumorosità, perché le sospensioni non arrivano praticamente mai sui tamburi di fondo corsa, e migliora la frenata perché la migliore elasticità con cui le ruote seguono le asperità del terreno, rendono le decelerazioni ancora più rapide e stabili.

Vantaggi si hanno anche nell'aerodinamica, perché l'assetto della carrozzeria è costante.

È tecnico della Lancia giurata sulla totale affidabilità dell'intero sistema, i cui circuiti sono dotati di autodiagnosi.

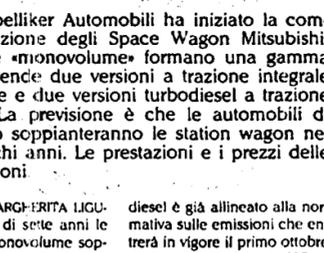
Lancia propone per le Thema le «sospensioni intelligenti della seconda generazione»



Inutile tentare qui un discorso sui disturbi provocati dalle frequenze di risonanza (che possono andare da 1 a 40 Hz) quando si viaggia in automobile e che tutti, più o meno, hanno avvertito, soprattutto quando erano al volante della guida. Basti dire che queste nuove sospensioni della Lancia (il cui costo viene valutato sui tre milioni) praticamente le annullano. Ma non si tratta solo di questo. Infatti, siccome le sospensioni, gestite elettronicamente, si adattano perfettamente e automaticamente a tutte le situazioni di marcia, siano esse determinate dalle condizioni di carico, o del percorso, o semplicemente dalle manovre del pilota, ne risultano tutta una serie di altri vantaggi.

In primo luogo — come sottolineano i tecnici della Lancia — se ne avvantaggia la sicurezza, perché le sospensioni lavorano sempre con un assetto pressoché ottimale e le variazioni della geometria in marcia sono limitate al massimo. Ne deriva una migliore guidabilità, indipendentemente dalle variazioni di carico, e un maggiore confort, perché la taratura delle sospensioni è sempre quella adatta alle specifiche condizioni di marcia e di carico. In tre la capacità di assorbimento e massima e viene sempre sfruttata l'intera corsa degli ammortizzatori.

Oltre a due versioni turbodiesel Trazione integrale permanente per le Mitsubishi Space Wagon



SANTA MARGHERITA LIGURE «Nel giro di sette anni le automobili monovolume soppiantano le station wagon». Lo ha affermato con grande sicurezza, sulla base dell'evoluzione del mercato americano che sempre anticipa lo sviluppo del nostro, Luigi Koelliker, presentando alla stampa le nuove Space Wagon Mitsubishi. A confortare la previsione, l'andamento delle vendite in Italia di automobili di questa categoria, sia pure frenato dai limiti alle importazioni di auto giapponesi.

Ora la B.K.A., che l'anno scorso ha venduto da noi 603 Mitsubishi Space Wagon con motore di 2 litri a benzina e trazione integrale in «erbile», ne propone una gamma formata da una versione, sempre di 2 litri, a trazione integrale permanente e una versione turbodiesel a trazione anteriore con due livelli di allestimento.

Tre nuove versioni per Talento e Fiorino

Il 1989 non è stato soltanto un anno d'oro per la vendita di autovetture. Anche i veicoli commerciali hanno segnato in Italia un incremento superiore all'8 per cento, con 156.000 unità immatricolate. Il Gruppo Fiat, che detiene il 55,8 per cento del mercato, vuole mantenere la «leadership» anche in questo settore. Ecco quindi, in occasione del Salone di Torino, il lancio di un nuovo Supercombi e di un nuovo Fiorino con motore Diesel di 1301 cc e 45 cv di potenza. Il Talento Supercombi, che si affianca agli allestimenti furgone, autocarro e cabinato, è un veicolo promiscuo estremamente versatile: variando la configurazione degli interni può trasportare 7-8 persone più 110 kg di bagaglio, oppure 5-6 persone più 250 kg o 2 mc di carico, oppure ancora (nella foto) 2-3 persone più 460 kg o 5 mc di carico. Può viaggiare a 129 km/h. L'altra novità nella gamma Talento è rappresentata dall'offerta, a fianco della motorizzazione Diesel di 1929 cc, del motore a quattro cilindri a benzina di 1971 cc che viene già montato su alcune versioni del Ducato.

«Super Service» e «Qui Fiat» per conservare i clienti

Con un parco circolante che in Italia ha superato i 24 milioni di unità, quello dell'assistenza ai clienti è diventato un problema prioritario per le case automobilistiche. Finiti, in conseguenza dell'avvento dell'elettronica, i tempi in cui si diceva bastasse una chiave inglese per riparare una Fiat, è terminata anche l'epoca della pura e semplice garanzia contrattuale. Così la Fiat ha deciso di scendere in campo, avvalendosi della sua rete di 850 concessionarie e 3.700 officine autorizzate, per migliorare radicalmente il suo servizio assistenza clienti. Due le iniziative di particolare rilievo: il «Super Service» e «Qui Fiat», che vengono adeguatamente pubblicizzati al Salone di Torino. Il «Super Service» consiste nella possibilità di sottoscrivere un contratto, con pagamento forfettario, che prolunga la normale garanzia sui gruppi funzionali che è di 12 mesi. Sono previste quattro formule: uno o due anni oltre la normale garanzia, con chilometraggi di 50 o 100 mila km per le vetture a benzina e di 60 e 120 mila km per quelle Diesel. È costi del «Super Service» varia da un minimo di 185 mila lire per la Panda a un massimo di 800 mila lire per la Cromo. Il «Super Service» ingloba anche tutti i servizi offerti con «Qui Fiat», che è un'altra novità in campo assistenza e che è riservato a chi acquista una vettura o un veicolo commerciale della Fiat. «Qui Fiat», a cui ci si rivolge con un «numero verde» telefonico 24 ore su 24, prevede: treno gratuito della vettura in seguito a guasto o incidente fino al più vicino punto di assistenza Fiat; rimborso delle spese di albergo e di viaggio in caso di fermo macchina dovuto a guasto prestati per le riparazioni; spedizione di parti di ricambio all'estero; disponibilità di una vettura sostitutiva in determinate circostanze; garanzia di tre anni sulla verniciatura.

Alla Lancia Dedra 2.0 i.e. l'«Oscar del Traino» 1990

Una giuria di giornalisti ha vegliato qualità e prestazioni delle vetture che nel corso dell'anno 1989 sono state sottoposte ai test di traino di «AutoCaravanNotizie» ed ha assegnato l'«Oscar del Traino» alla Lancia Dedra 2.0 i.e. (nella foto). Le qualità che hanno permesso alla vettura italiana di vincere il premio sono state individuate principalmente nel motore di 2 litri con controllo elettronico di iniezione e accensione e nella sospensione con dispositivo ASC (smorzamento controllato). L'«Oscar del Traino» è particolarmente ambito dalle Case automobilistiche in quanto ormai, in Europa, l'8 per cento degli automobilisti possiede un rimorchiato. Tale percentuale raggiunge il 15 per cento in alcune aree del Nord Europa.



La Mitsubishi Space Wagon 4WD vista dal posto di guida. Questa monovolume a trazione integrale permanente si guida come una normale automobile. Nella foto in alto la turbodiesel (a sinistra) e la 4WD.

viscoso. Sparito, quindi, dalla leva del cambio, il pulsante di innescamento della trazione sulle ruote posteriori. Questa versione, nonostante la presenza del catalizzatore che, come si sa, assorbe potenza, ha prestazioni più che soddisfacenti: grazie ai suoi 101 cv e alla coppia di 16,6 kgm a 4000 giri; 163 km/h di velocità massima, km da fermo in 30 secondi. Ai 120 km/h si possono percorrere 10 chilometri con un litro di benzina.

«Ancor più economico il turbodiesel che, sempre ai 120 orari, consente di percorrere 12,5 chilometri con un litro. Questo quattro cilindri di 1795 cc ha un funzionamento molto regolare e silenzioso. La sua potenza è di circa 75 cv a 4500 giri e la coppia massima è di 15,5 kgm. 155 km/h la velocità massima e 38,5 i secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo.