

Confronto sempre più serrato per conquistare nuove quote di mercato

Molte auto nuove di tutte le Case ma le tedesche sono più agguerrite

«Mondial» a Parigi

PARIGI. Nonostante il clima teso, per l'industria automobilistica si rinnova il rito degli grandi esposizioni internazionali. Chiuso quello di Birmingham, ecco che si è aperto (durerà sino al 14 prossimo) il Salone di Parigi, che ha assunto la nuova denominazione di «Mondial de l'Automobile et du Transport». Molte le novità, alcune delle quali destinate ad alimentare un confronto sempre più serrato - che si giocherà anche sul fronte dei prezzi, come dimostrato dall'annuncio della Fiat che offre più accessori in pratica senza aumenti di prezzo e la possibilità di scegliere, sempre allo stesso prezzo, motori di cilindrata diverse - per contendersi quote di un mercato, quello europeo, che sta vivendo con trepidazione l'impatto della crisi del Golfo.

Massiccia, come sempre, la presenza dell'industria italiana, a cominciare dalla marca Fiat, che presenta praticamente l'intera sua gamma e che espone, come motivo di richiamo, l'inedita Panda Selecta con cambio a variazione continua del rapporto ECVT (Electronically Continuously Variable Transmission), con controllo elettronico della frizione.

Per la Panda Selecta, infatti, in luogo del CVT - utilizzato su Uno, Tipo e Tempra - che agisce su una frizione di tipo idraulico, è stato montato l'ECVT, che già equipaggia la Lancia Autobianchi Y10 Selecta, che si avvale di una frizione elettromagnetica controllata da una centralina elettronica.

Come fanno notare alla Fiat, la Panda Selecta è la prima vettura di produzione europea del suo segmento dotata di cambio automatico. La motorizzazione con un «five» di 999 cc e 46 cv di potenza consente alla Panda Selecta di raggiungere i 132 km/h in 21 secondi, da 0 a 100 km/h in 12,5 secondi. La commercializzazione di questa nuova versione della Panda comincerà entro il mese, proprio a partire dalla Francia.

Soltanto a fine novembre, invece, comincerà ad essere venduta, prima in Italia e poi sugli altri mercati europei, l'altra novità Fiat al «Mondial»: la Tempra Station Wagon.

Questa versione, lunga 4 metri e 47 cm (12 cm più della berlina), dalla quale riprende molti elementi della carrozzeria, della scocca e della meccanica, ha un vano di carico di 500 dm³, che diventano 1500 con divano posteriore abbattuto. Sarà disponibile anche in versione 7 posti e con una vasta gamma di motori a benzina e Diesel.

Naturalmente la Fiat ha esposto a Parigi anche le più recenti versioni della Tipo.

Per l'occasione del «Mondial» l'Alfa Romeo non ha presentato novità assolute, ma le nuove versioni della 164 e della 33 e la classica Alfa Spider 2.0 non hanno mancato di suscitare l'interesse dei visitatori, che non hanno trascurato lo stand della Lancia, che vi ha esposto tutta la sua gamma e quello della Ferrari, dove primeggiava la 348 TS.

Le padrone di casa, Renault, Peugeot e Citroën, hanno naturalmente messo in vetrina il meglio della loro produzione. La casa guidata da Raymond Levy ha affiancato all'ultima nata, la Clio, gli ultimi modelli della sua gamma, i 1100 e i 1300, che spiccano la rinnovata 1100 con la potente versione TXI da 107 cv (ne parliamo a parte) e la Renault 25 equipaggiata con le nuove sospensioni ad assetto controllato. Di grande richiamo il prototipo di roadster «Laguna», espressione stilistica avanzata del design Renault, che fa parte del programma di realizzazione di concept-car e di veicoli sperimentali iniziato nel 1988 con la «Megane».

La Peugeot ha portato nei saloni del Parco delle esposizioni una 205 Diesel Turbo, accompagnata dalle 205 GTI con motori da 115 e 130 cv dotate di sistema frenante ABS, mentre l'altra marca del gruppo PSA, la Citroën, ha affiancato alle XM, alle AX e alle nuove versioni della BX (la BX 4X4 Diesel e la BX 4X4 Break Diesel) la seconda versione del

prototipo «Activa».

Agguerrita, come sempre del resto, la pattuglia delle Case tedesche, che stanno vivendo un momento particolarmente positivo, anche grazie all'apertura del mercato dell'ex RDT.

La VAG (raggruppamento Volkswagen - Audi) presenta l'Audi coupé S2, la nuova gamma della Polo e la Golf Country 4x4.

La novità della Bmw è la 318i cabriolet, della quale è appena stata avviata la produzione. La Bmw espone anche le 520i e la 525i dotate di trasmissione automatica a cinque rapporti.

La Mercedes, in attesa della nuova vettura della serie S, che sarà presentata nel '91 al Salone di Ginevra, propone al pubblico francese la sensazionale 500E (realizzata in collaborazione con la Porsche), sulla quale è stato montato il motore ad otto cilindri a V di 5000 cc della 500SL.

Chiudono la carrellata sulla presenza tedesca al «Mondial» la Porsche, che espone la Carrera RS e la 911 Turbo e la Seat (la marca spagnola controllata dalla Volkswagen) della quale è stata molto apprezzata, abbiamo già avuto modo di parlarne, la «Proto C».

Fita anche la presenza delle

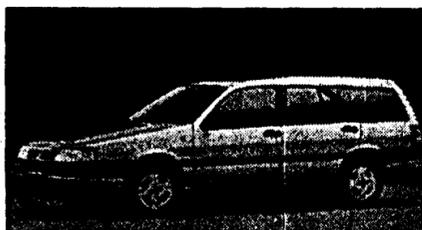
Case americane con fabbriche in Europa. Della Ford, oltre alla nuova generazione delle Escort e delle Orion, è da segnalare il fuoristrada Explorer 4X4; della Opel (General Motors) suscitano interesse la «Calibra» (già commercializzata in Italia) e la Corsa sprint.

L'americana Chrysler ha portato a Parigi la monovolume extralusso sei cilindri Voyager LE battezzata Chairman (presidente).

Interesse per le svedesi Volvo 940 e 960 (già in vendita in Italia) e per la Saab 9000 Turbo.

Tra le novità provenienti dal Giappone la Nissan Primera (ne parliamo a parte) e la Nissan 300 ZX Twin Turbo e Terano VE.

In un settore in costante espansione, quello delle monovolume, è entrata anche la Toyota, che ha portato a Parigi la Previa, in grado di ospitare comodamente otto persone. La Mazda ha esposto la 323 GTX 4X4 Turbo e la 626 GLX 4x4 e la Mitsubishi ha confermato la sua voglia d'Europa con una aerea nutrita di modelli: dalla Colt 1300 GL alla Lancer 1500 GL XI, alla Gala 4X4 fino alla Sigma (ex Diamante). Quattro le proposte Honda: versione aggiornata della Civic e le Concerto EX, SX e NSX VS.



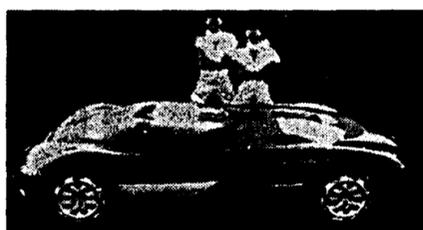
La Tempra Station Wagon, che la Fiat ha esposto ai Saloni di Birmingham e di Parigi, sarà in vendita da novembre.



La 500E, nuova Mercedes «media». Dispone di 326 cv, ma la sua velocità massima è «autolimitata» a 250 km/h.



La Fiat Panda Selecta è la sola vettura europea della sua classe equipaggiata con trasmissione automatica.



Il «Laguna», prototipo di roadster presentato dalla Renault al «Mondial». Non è avveniristico soltanto nella linea.



Lo Spider Alfa Romeo, recentemente rinnovato, è disponibile con le motorizzazioni di 123 cv (nella foto) e di 109 cv.



Le due nuove versioni della BX esposte dalla Citroën: la 4X4 Diesel (in primo piano) e la 4X4 Break Diesel.

L'impegno Renault sul mercato italiano. Aspettando la Clio rinnovata la R 19



Grande impegno per la Renault sul mercato italiano. In attesa della commercializzazione, prevista per il 12 ottobre, della nuovissima Clio, la Casa francese ha messo in vendita la ristrutturata gamma della R 19, proposta con tutta una serie di interessanti novità, che vanno dall'arricchimento degli equipaggiamenti fino all'arrivo di nuove versioni a due e a tre volumi.

La novità più importante è rappresentata dalla R 19 TXI. Disponibile in versione due volumi e (nella foto) Chamade, beneficia di una motorizzazione e di un equipaggiamento superiori rispetto a quelli della precedente TXE. Infatti, il brillante 1721 cc, utilizzato dal 1986 per la R 21, è proposto sulla TXI in una versione multipoint, capace di 107 cv e in grado di consentire a questa R 19 accelerazioni e velocità di punta ragguardevoli (190 km/h di velocità massima). La TXI 1.7 i.e., che costa (chiavi in mano) 19.100.690 lire nella versione Chamade e

18.648.490 lire in quella a due volumi, si affianca così alla R 19 16 valvole nel ruolo di punto di riferimento, per tecnologia e prestazioni, dell'intera gamma.

Oltre alle TXI 1.7 i.e., nuove versioni nella gamma sono rappresentate dalle TS 1.4 Energy, a due e a tre volumi, proposte a 14.890.470 lire e a 15.341.480 lire con gli stessi equipaggiamenti, ancora migliorati, del modello base (TR 1.2) che è oggi a listino agli stessi prezzi. Evidentemente l'iniziativa della Ford di offrire auto di diverse cilindrata allo stesso prezzo ha fatto scuola.

Riequipaggiate anche le GTS-Pack 1.4 Energy, che secondo la Renault Italia sono destinate a diventare le versioni di punta della nuova gamma R 19, in termini di volumi di vendita.

Nel nuovo listino della Renault Italia non compaiono ancora i prezzi delle sei nuove versioni R 19 con catalizzatore, che saranno commercializzate in novembre.

Già in commercio le Primera prime automobili giapponesi costruite in azienda europea

Le vendite in Italia della Nissan Primera - la prima auto giapponese costruita in uno stabilimento europeo e che, quindi, non ha limiti all'importazione - sono già cominciate. Per ora la Primera è proposta in quattro versioni a prezzi, chiavi in mano, che vanno da 18.448.000 lire ad oltre 30 milioni. E' una berlina media del segmento D, ma non teme anche concorrenti del segmento superiore.

FERNANDO STRAMBACI

Con prezzi che partono dal 18.448.000 lire della versione base, la 1.6 LX, e arrivano al 30.600.000 lire della versione «top», la 2.0 GT, è cominciata giovedì scorso la commercializzazione in Italia della Nissan Primera. E' la prima vettura giapponese progettata e costruita interamente in Europa - di qui il nome - nella fabbrica che la Nissan possiede a Sunderland, in Gran Bretagna. Si

sottrae, quindi, ai limiti imposti alle importazioni di auto giapponesi.

Giuliano Musumeci Greco, amministratore delegato della Nissan Italia, pensa che si potranno piazzare da noi 7 mila Primera l'anno, tanto più che a inizio '91 affiancheranno le attuali berline a tre volumi e quattro porte anche le versioni a due volumi e mezzo e cinque porte e le station wagon (que-

ste ultime però costruite in Giappone), alle quali forse seguirà, in primavera, una versione a quattro ruote motrici.

Le parole «styling», «performance» e «comfort», ormai entrate nell'uso comune, sono sufficienti per dare una sintetica carta di identità della Primera.

Allo styling (linee arrotondate soprattutto all'anteriore, vetri a filo, ecc.) si deve il ragguardegno, sia pure con l'adozione di un allettone, di un coefficiente di penetrazione molto buono: Cx di 0,29 per la GT e di 0,30 per le altre versioni. Ne conseguono consumi modesti sia per le 1600 (1160 cc) di peso compreso il conducente) e che per le 2 litri (1260 e 1270 cc); secondo i dati della Nissan possono percorrere, in media, rispettivamente 14,3 km e oltre 12 km

Difficile andar piano con l'Honda St 1100. La moto giapponese progettata in Europa



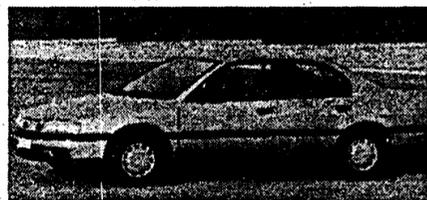
Europea anche nel nome, la St 1100 Pan European della Honda si propone come alternativa alle prestigiose moto tedesche Bmw. Analogo il prezzo: lire 17.250.000, valige comprese. Ottimo il confort di marcia sulle lunghe percorrenze. Qualche difficoltà nelle manovre a passo d'uomo per il peso eccessivo, oltre 300 kg.

UGO DALLO

Concepita per i motociclisti europei, la imponente Honda St 1100 «Pan European» (nella foto) ha centrato buona parte dei suoi obiettivi. Nata, infatti, nel centro studi che la Casa nipponica ha impiantato in Inghilterra, la nuova moto si

propone come prodotto espressamente progettato per soddisfare le aspettative del particolare segmento del mercato europeo dominato dalla Bmw.

Turismo d'alta classe, quindi, nel mirino della St 1100.



Una delle quattro versioni della Nissan «Primera», la 1600 LX quattro porte, al basso della gamma.

con un litro di carburante.

Le «performance» molto buone della Primera (velocità massima di 185 km/h con accelerazione da 0 a 100 in 10,4 secondi per la 1.6; 220 km/h e 8,4 secondi per la 2.0 GT) sono il risultato dell'utilizzazione per tutti i modelli di motori 4 cilindri bialbero a 16 valvole di 96, 121 e 150 cv e dell'adozione di soluzioni tecniche avanzate come le sospensioni anteriori del tipo Multilink, mai prima d'ora utilizzate su delle auto a trazione anteriore e alle quali va sicuramente il merito della eccezionale tenuta di strada, in ogni condizione, come è risultato dalle prove organizzate per la stampa in Sardegna.

Al «comfort» della Primera, infine, contribuiscono: gli interni spaziosi; la possibilità di regolare alla perfezione il piantone dello sterzo servosistito, i sedili e il punto di attacco delle cinture; la scarsa rumorosità del motore; la pratica inesistenza di rumori aerodinamici; l'ottima visibilità.

Resta da dire che la quantità e il livello degli equipaggiamenti è tale che, soprattutto all'alto di gamma, la Primera sconfina dal segmento D (quello della Tempra e dell'Audi 80 per fare qualche esempio) nel segmento E (Mercedes 200 E 2.0 o Saab 9000 CD 16V).

Tutta l'impostazione della moto è infatti finalizzata a ottenere condizioni di guida ideali per chi percorre molti chilometri. La carenatura ampia e di tipo «stigliato» offre un'ottima protezione sia dal vento sia dal calore del motore. Nulla è lasciato in vista della parte meccanica, salvo i coperchi delle teste dei quattro cilindri a «V», con sedici valvole, raffreddato ad acqua.

La sella è confortevole e piuttosto bassa, tale da consentire di poggiare facilmente ambedue i piedi a terra. Cosa, questa, indispensabile per poter dominare, specie se si è fermi ai semafori, gli oltre 300 kg di peso della St 1100.

Per i bagagli nessun problema: le valigie laterali sono da 35 litri e sono già previsti gli attacchi per il bauletto. La completa strumentazione prevede anche l'orologio digitale (non illuminato...). Sistemato sotto la sella, il capiente serbatoio da 28 litri consente un'autonomia che si aggira intorno ai 400 chilometri. Indubbiamente la nuova giapponese è una grande stradista: ci si trova ad aver percorso grandi distanze senza provare il minimo affaticamento. Non sono tutte rose, però. Qualche spina è rappresentata dal peso eccessivo, che limita la maneggevolezza a bassissima velocità, dall'ampia carenatura integrale, che rende la moto sensibile al vento e dalla sospensione posteriore inadeguata al peso e alle prestazioni della moto stessa.

Peraltro dobbiamo dire che, a parte la prima limitazione, le altre due entrano in gioco soprattutto a velocità superiori a quelle consentite dalla legge.

Buono il comportamento della trasmissione a cardano, sufficientemente dolce ed esente da coppia di rovesciamento. Eccellente la coppia massima (11 kgm a 6000 giri) del poderoso 1100, che sviluppa 100 cv a 7500 giri. Grazie alla sua poderosa coppia massima, la moto consente un uso limitato del cambio a tutto vantaggio del confort di guida.

Sufficienti per potenza e modulabilità i freni a disco: più che adeguati i pneumatici montati, su un cerchio da 18" anteriormente e da 17" posteriormente.

Venduta a 17.250.000 lire, la Honda St 1100 entra in concorrenza diretta, anche per il prezzo, con le affermate due ruote germaniche ma, per aver successo nel sofisticato settore delle gran-turismo, dovrà affiancarsi ulteriormente.

Con gli Iveco i migliori camionisti sono i tedeschi



La squadra della Germania ha vinto il 17° Campionato internazionale dell'Uicr (Union internationale chauffeur routier) che si è disputato quest'anno sulla pista di collaudo dell'Iveco e con veicoli Iveco (nella foto). Al secondo posto di questa impegnativa selezione degli autisti dei veicoli commerciali la squadra olandese, al terzo quella svizzera. Nelle due giornate torinesi di prove pratiche e teoriche sono scese in pista 21 squadre: Austria (A), Belgio (B), Bophuthaswana (Bop), Bulgaria (Bg), Cecoslovacchia (Cs), Finlandia (Sf), Francia (F), Germania (D), Grecia (Gr), Irlanda (Ir), Jugoslavia (Yu), Lussemburgo (L), Norvegia (N), Olanda (Ni), Polonia (Pl), Ungheria (H), Unione Sovietica (Su), Sud Africa (Za), Svizzera (Ch), Vanda (Ven), Italia (I). L'Uicr si propone, anche con questo Campionato, di incidere sulla condotta di guida degli autisti di camion e pullman, sviluppando senso di responsabilità e conoscenza di codici e tecnologie. Il campionato internazionale si svolge ogni anno in un Paese diverso; in ciascuna delle nazioni si effettuano, a cura delle Associazioni autisti aderenti all'Uicr, le selezioni; le squadre nazionali partecipano alla prova finale, un percorso obbligato con esami di abilità a «curve» e colloqui su codici stradali e tecnologie dei veicoli.

Niente rotoli sulla seconda versione dell'«Activa 2»

Sulla seconda versione del prototipo «Activa 2», che è stato presentato a Parigi, la Citroën ha sperimentato alcune delle più moderne soluzioni per una guida sicura e comoda. L'«Activa 2» è un coupé 4 porte a 2 porte al quale è stata dedicata una particolare attenzione per la misura e l'equilibrio estetico. Il prototipo monta un motore ad iniezione con 6 cilindri a V di 90 gradi e quattro valvole per cilindro. Ha una cilindrata di 2975 cc ed una potenza di 200 cv a 6 mila giri. La famosa sospensione idrativa Citroën è stata resa ancora più attiva grazie ad alcune innovazioni: un correttore di altezza elettroidraulico ad azione automatica ed un complesso denominato «antirullo attivo». Questo sistema agisce, a mezzo di un computer, sulla sospensione, per consentire alla macchina di «sterzare in senso» e persino di assumere una leggera inclinazione in piano contrario al rotolo, indipendentemente dalla rilevanza delle curve e delle sterzate. Tutte le informazioni sulle funzioni del veicolo appaiono schematicamente raggruppate.

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

La bella favola di Alex Carozzo

Quaranta giorni, sette in più di quelli impiegati da Cristoforo Colombo, per ripercorrere la stessa rotta. Un bel risultato soprattutto tenendo conto che il «viaggio» è avvenuto al termine della stagione degli Alisei e che l'imbarcazione era una scialuppa di salvataggio di 6 metri, armata con un bompresso e un albero a vela quadrato.

Alex Carozzo, 50 anni, genovese di nascita e veneziano d'adozione, è partito il 27 aprile da Las Palmas de Gran Canaria ed è atterrito a San Salvador con la sola compagnia di una radiolina portatile, un sestante, le Efemeridi e le fotocopie delle carte nautiche della zona e cinque scatoloni di viveri.

Un'altra favola, o leggenda del mare, che è bello sentire in tempi di giri del mondo a vela, affascinanti, avventurosi, ma anche zeppi di tecnologia, di fillosi al carbonio, di satellitari e di cibi liofilizzati.

Non a caso Alex Carozzo ha chiamato la sua barca «Zen Time», tempo di semplicità. Una semplicità che è difficile a farsi perché richiede grande esperienza nautica e grande serenità interiore.

Venticinque anni fa questo marinaio costrui (durante i turni di riposo, in una stiva del «Liberty», un cargo sul quale faceva l'ufficiale di rotta), la «Golden Lion», una barca di 9 metri e 80, fuori tutto, con cui compì, primo navigatore della storia, la solitaria invernale del

Pacifico dal Giappone alla California.

Marinai autentici, dunque, che ha motivato la sua scelta dicendo: «Ho bisogno di semplicità, basata sui marchi degli elettronici, sono tornato in mare per cercare una dimensione e un modo di navigare più consoni alle mie esigenze».

È nato così questo «pellegrinaggio» sulla rotta di Colombo («un omaggio doveroso, viste le mie origini essendo nato a Lido di Albano») che risulterà essere la celebrazione più grande quantoquasi non «ufficiale» delle Colombiadi, le manifestazioni per il 5° centenario della scoperta del Nuovo Mondo, che già stanno muovendo miliardi.

Trovare 20 milioni, tanto costa acquistare e riportare «Zen Time» in Italia (cifra di cui Alex non dispone) sarebbe un utile contributo a diffondere una certa cultura dell'andar per mare. Già, perché per questa «semplissima» impresa di un grande solitario non è saltata fuori nemmeno l'ombra di uno sponsor. Ed è anche un po' questa la morale amara di questa bella storia.

Dopo il suo viaggio in Pacifico, Carozzo ci regalò un libro bellissimo «Qualsiasi oceano va bene»; sarebbe bello che ora venisse «Qualsiasi barca va bene»; sarebbe senz'altro un affettuoso omaggio a quella straordinaria, difficilissima, semplicità che è l'andar per mare.

BREVISSIME

Bmw torna ad Eisenach. La Bmw, che dal 1932 aveva costruito nello stabilimento di Eisenach la famosa Dixi, produzione poi trasferita a Monaco, ha avviato nella località dell'ex Rdt la costruzione di una nuova fabbrica per produrvi, impiegando tecnici locali, stampi per gli stabilimenti Bmw di Monaco, Dingolfing e Regensburg. Investimento iniziale: 100 milioni di marchi.

L'Abs sulla Tempra. I nuovi modelli Tempra potranno essere acquistati, a richiesta, muniti di un sistema antibloccaggio delle ruote in frenata (Abs) fornito alla Fiat dalla Lucas.

Dedra «integrata». All'inizio dell'anno prossimo la Lancia dovrebbe mettere sul mercato una versione a trazione integrale della Dedra, equipaggiata con motori sovralimentati. Potenza sui 180 cv e velocità massima superiore ai 210 orari.

Appartamento viaggiante. Il motore più lussuoso visto all'ultimo Caravan Europa di Torino è sicuramente il «Clou Linn» della tedesca Niesman. Lungo otto metri, costa 17 milioni al metro quadrato, quanto un appartamento nel centro di Milano. Arredato lussuosamente, oltre ad una serie di gadget (dalla telecamera posteriore per facilitare il parcheggio a un computer di bordo che controlla tutte le funzioni e che ricepisce e trasmette messaggi in voce) ha anche un box per ospitare una piccola vettura per rapide escursioni.

Da Puzenet a Delous. La Peugeot Italia ha un nuovo direttore generale. Christian Delous è infatti subentrato a Jacques Puzenet, chiamato a Parigi per assumere la direzione del marketing della casa madre.

Bertone-Dalhaus-Bmw. La carrozzeria Bertone costruirà con la giapponese Dalhaus un nuovo fuoristrada sulla base del «Feroza» e con motorizzazione Bmw. Secondo l'Asapress il debutto avverrà nel 1992. La produzione dovrebbe aggirarsi sulle 10 mila unità l'anno.