

L'annata automobilistica comincia con il rilancio della Croma, ma sul mercato appaiono altre novità

Una SW dalla Primera e la Opel Lotus-Omega

L'annata automobilistica, che si prevede molto combattuta, sarà aperta dal lancio di una nuova gamma aggiornata tecnicamente e stilisticamente della Fiat Croma. Ma sul finire dell'anno appena concluso sono state presentate dalla Nissan e dalla General Motors Italia modelli che faranno quest'anno la loro parte nel settore delle station wagon e delle sportive.

LODOVICO BASALU'

■ L'annata automobilistica che si è appena conclusa ha visto il lancio di decine e decine di nuovi modelli. Quella che si è appena aperta vedrà sicuramente una competizione ancora più accesa, anche perché, stando all'ultimo rapporto della Marketing System GSI, la tendenza alla flessione delle nuove immatricolazioni continuerà, a fronte di una crescita delle importazioni. Sarà la Fiat ad aprire le ostilità, con un rilancio alla grande - ne parleremo fra una quindicina di giorni - della Croma. Ma torniamo ancora sulle ultime novità dell'anno, viste al Motor Show di Bologna, del quale molte case hanno approfittato per presentare i loro modelli più recenti.

E' il caso della Nissan che, proprio a Bologna, ha lanciato la versione station wagon della Primera, la berlina che tanto successo ha già incontrato e che, essendo costruita in Europa, non soggiace ai vincoli del contingentamento delle importazioni di auto prodotte in Giappone.

La Primera Station Wagon è stata proposta con i motori di 1.6 e 2 litri di cilindrata, entrambi con testate a 16 valvole. Se i motori rappresentano il punto forte di queste station wagon, anche i prezzi sono altrettanto interessanti: intorno ai 20/25 milioni su strada. Certo, quando si ricava una giardinetta da una berlina si rischia di ottenere qualcosa di posticcio, di poco armonioso. Ma non è questo il caso della Primera SW, alla quale il taglio del portellone conferisce una «personalità» che pochi modelli possono

vantare. Molto buona la capacità del bagagliaio: 752 litri con il sedile posteriore in posizione d'uso sono uno spazio certo sufficiente ad ospitare anche i colli più ingombranti, come possono essere un paio di sci o, più semplicemente, le mille diavolerie che una famiglia tipo si porta dietro quando va in vacanza.

Le prestazioni della Primera Station Wagon vanno dal 171 km/h dell'1.6 di 96 cv (per la quale vengono indicati consumi di 8 litri per 100 km) ai 190 orari della 2 litri, che dispone di un motore di 121 cv ed è accreditata di un consumo medio di 9 litri per 100 km.

Con l'arrivo delle versioni station wagon della Primera, la Nissan conta di vendere quest'anno in Italia 10 mila unità del modello.

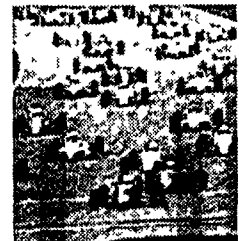
Dal canto suo la General Motors Italia si è adeguata all'atmosfera di fermento del Motor Show. Non si spiegherebbe altrimenti la presenza nello stand Opel della incredibile Omega-Lotus, una berlina in grado di superare agevolmente i 280 km/h. Si tratta, evidentemente, della risposta della marca tedesca alla Mercedes, che ha di recente presentato la sua 500, frutto della collaborazione con la Porsche, la cui velocità massima è stata volutamente «contenuta» in 250 chilometri l'ora.

L'Omega-Lotus monta un motore 6 cilindri a due tubi che eroga qualcosa come 377 cv, quasi la potenza di una Ferrari Testarossa, per intenderci. Tanta esuberanza ha un prezzo sicuramente per pochi (115



Duecento concorrenti al Formula Ford Festival 1990

Duecento piloti provenienti da oltre venti nazioni, ventuno gare in due giorni con quarti di finale, semifinali e finali, più di quarantamila spettatori: queste sono le cifre relative al Formula Ford Festival 1990 che si è disputato (nella foto una parte dei concorrenti) sul finire d'anno sulla pista inglese di Brands Hatch. Ha vinto il pilota inglese Dave Coyne che si è imposto con la sua Swift alla media di 142,82 km/h. A questa, che è la formula addestrativa più diffusa del mondo, hanno partecipato anche piloti italiani guidati da Henry Morogh, ma si sono fermati ai quarti di finale. Tre anni fa l'italiano Vincenzo Sospini era arrivato primo.



L'Enimont collabora al progetto «Mosaic»

Al «Mosaic» lavorano altre cinque società europee: la svizzera Ciba-Geigy, l'olandese Dsm, la norvegese Hydro-Aluminium, la francese Sollec e il gruppo Ferruzzi che si occuperanno dei prodotti adesivi strutturali delle parti in materiali compositi, delle leghe leggere e degli acciai. Il «Mosaic» è un progetto (la sigla sta per Matériaux optimisés pour une structure automobile innovante la conception) promosso per produrre modelli combinabili di carrozzeria d'auto con l'impiego di materiali nuovi. L'Enimont studierà la realizzazione in «composito» della parte centrale e posteriore del veicolo del futuro. Un'attenzione particolare verrà posta alla riciclabilità delle parti realizzate con i nuovi prodotti.

L'Enimont ha annunciato il proprio impegno nel «Mosaic» un progetto della Renault che si propone di utilizzare materiali innovativi nella realizzazione di autoveicoli a strutture modulari.

Il Maggiolino Volkswagen «automobile del secolo»

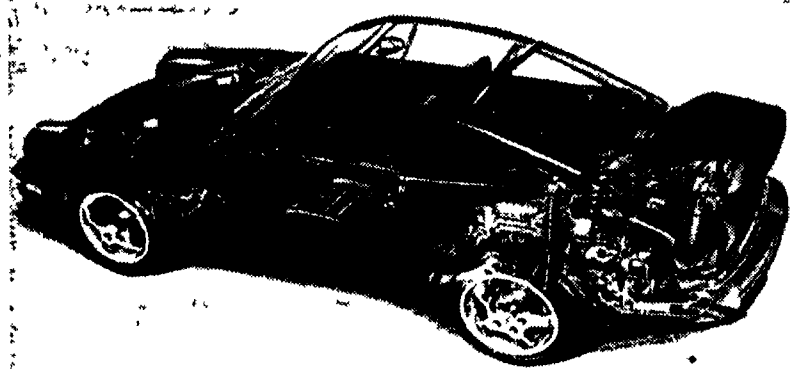
del mensile francese «Auto-moto». Alle spalle della longeviva Volkswagen la giuina ha piazzato, nella graduatoria della «vetture del secolo», la Ford «T», la Citroën «DS 19», la Austin «Mini». Sono stati anche distribuiti numerosi altri riconoscimenti settoriali e così, grazie alla Ferrari «250 GT», inclusa nel terzetto vincente delle vetture «prestigiose e sportive», l'automobile italiana non è stata del tutto ignorata.

Il mitico Maggiolino della Volkswagen, la vettura popolare nata nel 1938, è l'automobile del secolo secondo il voto di una giuria formata da un centinaio di giornalisti specializzati di 37 Paesi radunati per iniziativa

Il raduno annuale del Moto club «Ruggeri»

manifestazioni 1991. Il presidente Marco Fini, dopo aver ricordato le difficoltà della passata stagione, a causa del rinvio di alcune manifestazioni per la concomitanza delle elezioni, ha informato che l'ormai tradizionale «Memorial Ruggeri» sarà aperto anche alle auto. Oltre al «Memorial» che si terrà in giugno, verranno organizzate due gare di superbike, una (valida per il Campionato Italiano) a settembre e l'altra, inserita nel Mondiale di questa specialità, il 6 ottobre. Terreno delle competizioni: l'Autodromo «Enzo e Dino Ferrari». Tra le altre manifestazioni annunciate, i campionati nazionali e sociali di motocross (a Castel d'Aiano) e un motoraduno a Pianoro il 15 agosto.

Il Moto club Bologna «Ruggeri» - un sodalizio sorto nel 1911, anno di fondazione della Federazione motociclistica italiana, e che conta oltre 500 soci - ha reso noto, in occasione del raduno sociale, il programma delle



A furor di patiti riecco la 911 T

■ Nel 1989 alla Porsche avevano deciso di togliere di produzione. Ma le proteste degli appassionati hanno presto indotto i dirigenti dell'azienda di Stoccarda a ripensarci. Così, già al Salone di Ginevra nello scorso anno, l'ultima versione della Porsche 911 Turbo era comparsa sullo stand della Casa, accanto ai vari modelli della 911 Carrera. Ora le consegne sono cominciate anche in Italia, per la gioia di chi può spendere 173 milioni 500 mila lire per una macchina e col disappunto di chi, pur avendola prenotata, dovrà aspettare sino a 18 mesi per averla.

La passione per questa Porsche deve essere davvero grande se, come hanno narrato le cronache, durante le prove per la stampa in Costa Azzurra, su venti 911 T disponibili, sei sono state rubate in un sol colpo. I «soliti ignoti», evidentemente, hanno agito su commissione di qualcuno che non aveva voglia di aspettare.

In effetti, per gli appassionati di auto, guidare una Porsche 911 Turbo deve essere il massimo della soddisfazione. Decidendo di rimetterlo in produzione, i tecnici di Zuffenhausen hanno ancora affinato questo modello, che porta benissimo i suoi 25 anni, anche se il dimostra per la ristrettezza dell'abitacolo. Hanno badato soprattutto alla sicurezza e di questo 2 più 2 - mentre non sottolineano per nulla la potenza di 320 cv del 6 cilindri, con turbo e intercooler, di 3299 cc che consente alla 911 T di raggiungere i 270 km/h - esaltano soprattutto le doti di tenuta di strada, di capacità di accelerazione e di frenata.

Se, infatti, la 911 T passa da 0 a 100 km/h in 5 secondi, scende anche da 100 a zero km/h in 2,8 secondi, grazie all'efficienza dei quattro freni a disco a ventilazione interna (sono forniti dalla bergamasca Brembo) assistiti dall'Abs. Quel dato di 2,8 secondi significa che a 100 orari ci si può arrestare in soli 36 metri.

Questo record di frenata sembra essere ciò di cui vanno più fieri i tecnici della Porsche, anche se non disdegnano di far notare gli ottimi risultati ottenuti nella insonorizzazione dell'abitacolo, nel quale si può conversare con un tono di voce normale anche filando ai 200 orari.

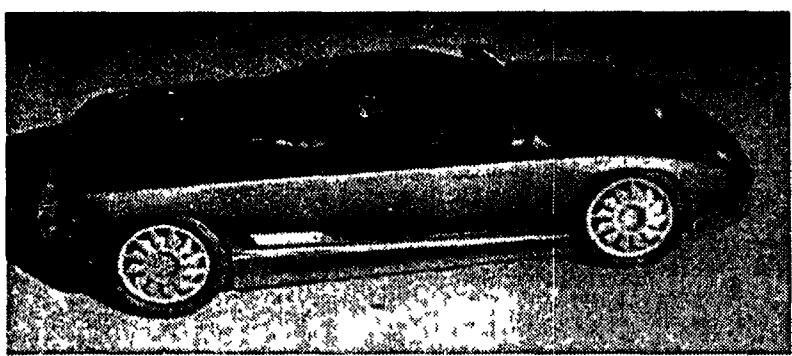
Altra peculiarità di questa 911 T, la presenza di serie degli «air bag» (i cuscini che si gonfiano e trattengono in caso d'urto) sia per il guidatore che per il passeggero e, per finire, la presenza di un catalizzatore a tre vie che, senza determinare perdite di potenza, riduce le emissioni nocive in misura ben maggiore di quanto previsto dalla più severa normativa americana.

Una sola pecca ha questa sportiva. Il consumo di carburante, che è già di 8,5 litri per 100 km ai 90 orari, sale a 21 litri nel ciclo urbano. Ma non è problema che possa impressionare chi l'acquista. □ F.S.



La Porsche 911 Turbo vista dall'alto. Nelle foto sopra il titolo, la 911 T ripresa su strada e vista «in trasparenza»

Così Bertone interpreta la Lotus. Una «Emotion»



■ Al primo Salone internazionale dell'auto del 1991, quello che si svolgerà a Detroit dal 12 al 20 gennaio, la Bertone presenterà uno studio di design avanzato per una automobile sportiva a motore centrale. Si tratta di un tema già affrontato dal carrozziere torinese con una ventina di modelli (basti ricordare la Miura, la Stratos, la Fiat X1/9, la Countach, la Nivola) e di conseguenza la Emotion, così si chiama lo studio, è il concentrato di un'esperienza pressoché unica nel design di questa sportivissima formula meccanica.

Con la Emotion, Bertone si avvicina per la prima volta alla Lotus, nonostante da decenni sia il carrozziere che il costruttore inglese siano all'avanguardia nello studio, nella progettazione e nella fabbricazione di vetture sportive a motore centrale. Evidentemente l'alta tecnologia, la raffinatezza delle soluzioni meccaniche e la nobiltà dell'immagine Lotus hanno finito per affascinare Bertone, che ha affrontato da par suo (come si può vedere dalla foto), il tema di una «Sport per il 2000». Lo studio, infatti, è stato «calato» sulle dimensioni del telaio della Lotus Esprit ed il colore scelto per la carrozzeria è il verde-grigio metallizzato, tipico di queste prestigiose vetture sportive inglesi.

«La Emotion - assicurano alla Bertone - non si prefigge alcun fine produttivo rappresenta una credibile esplorazione nel design finalizzata alla ricerca di forme e dimensioni estrema-

mente compatte (la Emotion è lunga 4060 mm, larga 1900 ed alta 1080), senza inutili stranezze, ma che già visivamente nel momento statico suscita emozioni intense di potenza, di agilità e di bellezza».

Sul piano più tecnico e funzionale, nella Emotion, Bertone ha cercato di integrare al meglio il discorso formale con le caratteristiche di raffreddamento e di aderenza richieste dalle berline sportive ad alte prestazioni. Si è voluto, dunque, prefigurare una vettura aerodinamica e sempre deportante.

A tal fine tutto il frontale è stato disegnato in modo da garantire, a velocità «legale», un flusso d'aria che passa attraverso il radiatore e viene deviato sotto la vettura per evitare un riciclaggio di aria calda all'interno. Ad alte velocità o su pista, invece, l'uscita aria radiatore si apre e consente la deportanza voluta. Tale compito è svolto nel posteriore da un alettone mobile (funzione della velocità) che garantisce in ogni situazione la massima portanza. Si può ipotizzare, spiegano alla Bertone, che questi dispositivi aerodinamici regolabili si accompagnino a sospensioni a taratura variabile.

Oltre che con la Emotion, Bertone sarà presente al Salone di Detroit con la Nivola su meccanica Chevrolet Corvette, con la Cabrio su meccanica GM-Opel, con la Citroën XM che reca la sua firma e con l'averistico van Gemini, su meccanica 12 cilindri Lamborghini.

Un seminario organizzato dall'Automobile Club Milano

Più plastica nelle auto

Su un'automobile di serie del 1952 venivano utilizzati 12 chili di materie plastiche; su una del 1986 si è arrivati a 145 chili. Negli ultimi dieci anni i consumi di questi materiali, nel settore automobilistico, sono quasi raddoppiati e cresceranno ancora del 20 per cento entro il 1995, con grandi vantaggi e qualche problema. Se ne è parlato in un seminario dell'A.C. Milano.

■ La plastica nell'automobile rappresenta ormai il 15 per cento dei materiali e questo suo uso influisce sempre più nella stessa progettazione dell'auto, con riflessi sulla sicurezza attiva e passiva, il risparmio energetico, il rispetto dell'ambiente, i vantaggi economici.

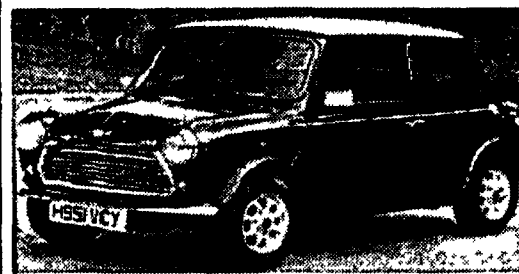
Per fare il punto sugli ultimi risultati e sugli indirizzi della ricerca in questo settore, l'Automobile Club di Milano ha recentemente organizzato all'Autodromo di Monza un seminario sul «Ruolo delle materie plastiche nella progettazione dell'auto». Vi hanno partecipato - coordinati dal prof. Carlo Doniselli, ordinario di Costruzioni automobilistiche al Politecnico e presidente della commissione tecnica dell'A.C. Milano - docenti universitari e responsabili delle ricerche applicate all'auto dell'Enimont.

Secondo gli esperti, l'uso dei materiali plastici in campo automobilistico avrà un grande sviluppo. Nella sola Europa occidentale, negli ultimi dieci anni, i consumi nel settore sono infatti quasi raddoppiati, passando da circa 694 mila tonnellate a circa un milione 274 mila tonnellate. Entro il 1995 è prevista una ulteriore crescita di circa il 20 per cento. Per

per gli elementi strutturali. Sarà soprattutto quest'ultima quota - secondo gli esperti - a crescere in futuro, grazie al più favorevole rapporto rigidità/peso e resistenza/peso dei materiali compositi rispetto a quelli metallici. Altri vantaggi sono rappresentati da un minor consumo di carburante (appunto per il minor peso), da una riduzione dei costi di investimento in linea, saranno anche maggiori la resistenza alla corrosione, la libertà di design e l'omogeneità del colore.

Gli aspetti da perfezionare con la ricerca riguardano invece l'incremento della velocità di stampaggio, il miglioramento dell'estetica e la resistenza alle basse temperature, ai carburanti e all'invecchiamento.

Torna la Mini



■ Torna la leggendaria Mini Cooper. Quasi immutata nell'aspetto (come si vede dalla foto), monta però un più moderno motore di 1,3 litri da 61 cv e cerchi in lega da 12 pollici.

Ha anche i fari alogeni e la insonorizzazione dell'abitacolo è molto migliorata. La Rover ha messo in vendita la nuova Mini Cooper a 11 270 000 lire, iva inclusa.



La «Junior 300 Berlina Jaune» e, in secondo piano, il «500 UT pick up». Grazie all'uso della plastica, pesano soltanto 400 chili.

Altro problema da risolvere (come si può capire, non è di poco conto) è quello di un corretto riciclaggio dei manufatti. Al termine del seminario sono state presentate due vetture per uso urbano, realizzate quasi interamente con materiali plastici: la «Junior 300 Berlina Jaune» e il «500 UT pick up». La prima è una compatta due posti con cambio automatico e motore posteriore che può essere guidato anche da ragazzi che abbiano compiuto i 14 anni, l'altro è un mezzo da trasporto con ampio spazio per il carico, mosso da un piccolo propulsore Diesel alloggiato anteriormente. Assemblate in Francia ad un ritmo di 30 esemplari il giorno, queste vetture, non ancora omologate in Italia, hanno la carrozzeria (a componenti modulari), la scocca, il cruscotto e le finiture realizzate in ABS, Policarbonato e Poliuretano. Pesano circa 400 chili e consumano circa

un litro di carburante per 30 chilometri. Nel paddock dell'Autodromo erano inoltre state esposte le nuove barriere di protezione «Grand Prix», realizzate in materiale plastico speciale Enimont, che sono state installate per la prima volta, a titolo sperimentale, in alcuni punti del guard rail della pista di Monza. Si tratta di guisci cavi (del peso di 25 kg), che possono essere riempiti d'acqua o di sabbia (in modo da portare il loro peso a 350-400 kg) e sagomati per adattarsi perfettamente, con il minimo ingombro, ai guard rail o ad ostacoli pericolosi.

Queste barriere, studiate per assorbire l'eventuale urto di veicoli, hanno già mostrato la loro efficacia durante l'ultimo Gran Premio di F1 di Monza, resistendo all'uscita di pista della Lotus di Warwick. Dall'incidente, avvenuto al primo giro, il pilota inglese uscì illeso e le barriere rimasero praticamente intatte.