



Due particolari del nuovo Eurocargo: lo chassis e la cabina (ribaltabile di 60°) vista di fronte

Presentata a Brescia la nuova gamma di veicoli medio leggeri da trasporto

Con «Eurocargo» Iveco rilancia In cabina il tocco di Giugiaro

Fra le joint-venture con la Ford (1986) e l'acquisizione della spagnola Enasa-Pegaso, l'Iveco ha stipulato accordi di collaborazione o partecipazione con imprese turche, jugoslave, indiane. Quest'anno comincia a produrre in Cina. Mentre sviluppa questo impegno mondiale Iveco, nel modernissimo polo tecnologico che è lo stabilimento di Brescia, avvia la produzione di Eurocargo, erede della gamma «Z».

ANDREA LIBERATORI

Brescia. Cinquemila miliardi di investimenti negli ultimi cinque anni, quasi quattrocento miliardi per ricerca e sviluppo nel 1990, un anno in cui l'azienda ha registrato un rallentamento di vendite di veicoli industriali dell'8 per cento e di motori diesel del 5 per cento. Formando queste cifre, Giancarlo Boschetti, amministratore delegato dell'Iveco, ha ricordato l'attuale «fase negativa del ciclo economico», una congiuntura che induce i clienti a «rimandare l'acquisto mantenendo in attività i veicoli esistenti». A questo quadro, che non è solo nazionale, l'Italia aggiunge «tante incongruenze e arretratezze» che ci costeranno, nei prossimi anni, prezzi salati. Tuttavia l'Italia - aggiunge Bos-

schetti - ha «potenzialità e prerogative che potranno giocare un ruolo fondamentale nella crescita dell'economia europea» se saranno fatti, in tempo, i passi necessari per inserire il Paese «in un sistema di sinergie e di organizzazione». Da queste considerazioni e da quegli investimenti nasce Eurocargo, la nuova gamma di veicoli medio leggeri (da 5,7 a 10 tonnellate), un settore di trasporto su strada in cui Iveco occupa in Europa circa un terzo del mercato. Eurocargo nasce nello stabilimento di Brescia (4300 lavoratori) dove già si montavano, e si montano, gli autocarri leggeri Daily e Turbo Daily e dove si producono scuolabus e telai per tutte le gamme Iveco. Qui è in funzione -

gioiello del centro presse - la più potente pressa a trasferta d'Europa (4800 tonnellate); nove computer, tre slitte, 6/12 stazioni di lavoro, cambio stampi automatico, autodiagnostica. È costata trenta miliardi. Nello stesso reparto un'altra macchina da cinquemila tonnellate ha un suo primato: è l'unica pressa idraulica nel mondo in grado di realizzare, in modo del tutto automatico, lo stampaggio dei longheroni. A regime batte tre colpi al minuto, in un minuto e due secondi completa un telaio di camion.

La nuova gamma Eurocargo nasce all'insegna di redditività, sicurezza, comfort. Cura particolare è stata data nel ridurre le emissioni (anche a motore freddo) e nell'isolamento acustico e termico della cabina. I motori a 4 e a 6 cilindri, tutti sovralimentati, sono derivati dalla sperimentata serie «8000», ulteriormente affinata per ridurre consumi, scarichi e migliorare le prestazioni; gli iniettori a 5 fori ottimizzano la polverizzazione del carburante; gruppi turbina di tipo nuovo migliorano l'accelerazione. Le potenze dei nuovi motori: per i 4 cilindri si va da 116 a 136 Cv (interco-

ler); per i 6 cilindri da 143 a 177 Cv. Freni a disco autoventilanti sulle quattro ruote, cambi a 5 o 6 marce e tre tipi di sospensioni (molle a balestra paraboliche, a balestra semellittiche e pneumatiche) completano la meccanica di questa nuova serie di veicoli «anticrisi» dell'Iveco.

Manutenzione. Una cabina ribaltabile di 60 gradi con comando a martinetto idraulico (a richiesta con pompa elettrica) e doppio sistema di sicurezza consente di accedere comodamente al motore e a tutta la meccanica anteriore: un cecch control ben visibile tiene sotto controllo tutte le principali funzioni del veicolo e consente tempestivi interventi. Sollevando la griglia anteriore della cabina (apertura fino a 120 gradi) si effettuano i normali controlli: olio, liquido raffreddamento, liquido parabrezza.

Bella la linea della cabina cui ha messo mano anche Giugiaro, ma senza toccare le priorità date a sicurezza e comfort di guida: il particolare design dei vetri laterali favorisce la visibilità di fianco. Assali e ponti del tutto nuovi danno alla gamma Eurocargo grande versatilità di carrozzieri e di impieghi. Commercializzazione e prezzi fra qualche settimana.

La Cosa 200 «moto dell'anno» per la stampa spagnola



Centodieci giornalisti aderenti alla «Asociación Nacional de la Prensa del Motor» - l'associazione che raggruppa la stampa specializzata spagnola - hanno decretato lo scooter Cosa 200 della Piaggio «moto dell'anno» per il 1990. Secondo la motivazione, della Cosa 200 (nella foto) sono stati apprezzati «la praticità, il comfort, la sicurezza d'uso». Proprio sul versante della sicurezza attiva, lo scooter della Piaggio, già dotato di sistema frenante integrale, sarà presto disponibile anche con l'optional EBC: un sofisticato sistema elettronico di antibloccaggio che per la prima volta a livello mondiale viene introdotto su uno scooter. La Cosa è commercializzata dal 1988 e finora ne sono stati venduti circa 50.000 esemplari. Ciò la posiziona ai vertici delle classifiche di vendita in diversi paesi europei. Sul mercato italiano è disponibile nelle cilindrate 125, 150 e 200 cc e in diversi livelli di allestimento, con prezzi chiavi in mano da lire 3.950.000 a 4.600.000.

L'Alfa Romeo 75 Indy in vendita in Italia

È iniziata in questi giorni nel nostro paese la commercializzazione della speciale serie «Indy» dell'Alfa 75. Esternamente, la nuova versione della affermata berlina sportiva - con motorizzazione 1.8 ie da 122 cv, gestione elettronica integrale Motronic ML 4-1 e distribuzione bialbero a fasatura variabile - si contraddistingue per i tegolini applicati al passaruota, per le «minigonne», per i paraurti in colore vettura con fascia superiore nera e per i retrovisori laterali aerodinamici anch'essi in colore vettura. Nel frontale sono integrati i fari fendinebbia. Le ruote in lega sono disegnate appositamente. L'interno, con rivestimenti in velluto persiano, presenta sedili ad alta capacità di contenimento. Il colore della carrozzeria è il «rosso Alfa», oppure su richiesta grigio chiaro metallizzato e nero metallizzato. Alla facilità di guida della 75 Indy (1 dati forniti dalla Casa danno in 190 km/h la velocità massima e 10,4 secondi l'accelerazione da 0 a 100 km/h) contribuisce l'idroguida, compresa nell'equipaggiamento di serie. Il prezzo è lo stesso della versione 1.8 ie, ovvero 24.793.650 lire, chiavi in mano.

Quarant'anni di «Gran Turismo» col marchio Lancia



Quarant'anni di «Gran Turismo» sotto il marchio Lancia. Fu proprio la Casa torinese a coniugare il concetto di auto di serie elegante ma con grinta sportiva, pensando a quanti hanno bisogno di spostarsi velocemente senza rinunciare troppo nel fisico. Lo stesso concetto è stato quindi sviluppato, perfezionato e portato avanti fino ai giorni nostri. Nella storia degli ultimi quattro decenni di Casa Lancia una GT è sempre presente. È la storia inizia il 4 aprile del 1951 al Salone di Torino quando viene alzato il velo sulla Aurelia B 20 GT (nella foto, in primo piano davanti alla Deda 2000 turbo), equipaggiata con il «rivoluzionario» 6 cilindri a V di 60 e 1991 cc. La pre-serie, in 98 esemplari, è costruita in col-

laborazione con le carrozzerie Ghia e Vignola, disegno di Felice Boano. La versione definitiva porterà, invece, la firma di Pininfarina. L'auto sportiva in abito da sera, come viene subito definita la B 20, segna anche il ritorno Lancia alle competizioni dove, fino al 1958, si impone all'attenzione per le sue qualità, e per le innovazioni tecniche mano a mano apportate. La Fulvia, la «ammazzaraglie» Stratos, la Beta Montecarlo, le varie Delta proseguono la tradizione e fungono da banco di prova per il trasferimento alla produzione di serie. Ultime automobili Lancia ad avallarsi di questa lunga tradizione sono la Deda 2000 turbo e la Deda integrale che adottano di serie tecnologie d'avanguardia.

Arriveranno da noi a giugno quattro delle 19 nuove Espace Cresce la monovolume modulare

Si è rivelata un buon affare per Renault e Matra la «berlina monovolume modulare alto di gamma». Dalle 2703 unità vendute nel 1984 si è passati alle 46.257 dell'anno scorso. Ora le Renault Espace sono state completamente rinnovate in previsione di una richiesta di monovolume che nel 1995 dovrebbe raggiungere le 600 mila unità. La gamma italiana è ridotta ma comprende le versioni più accessoriate.

FERNANDO STRAMBACI

ALBERTVILLE. Da Ginevra a Courchevel, a 1850 metri di quota - con tappa al nuovissimo Stadio olimpico di pattinaggio di Albertville, capitale delle Olimpiadi invernali del 1992 - a bordo della completamente rinnovata Renault Espace. L'itinerario per la prova di 432 chilometri non è stato scelto a caso: Renault è lo sponsor ufficiale dei Giochi olimpici e sulle strade della Savoia è un fervore di lavori e un via vai di Renault di ogni tipo, ma tutte rigorosamente bianche, in omaggio alle Olimpiadi della neve.

Le Espace della prova sono, invece, di tutti i colori disponibili, dal grigio pluri al verde nacré, ma montano tutte il motore 6 cilindri a iniezione sino ad oggi appannaggio della R 25. Un modo per esaltare quel-

la che è la caratteristica principale di quella che viene definita «berlina monovolume modulare di gamma alta».

Questa macchina ha dato non poche soddisfazioni alla Renault e alla Matra. Partita quasi in sordina nel 1984 (2703 unità vendute in tutta Europa, otto delle quali in Italia), l'Espace è diventata oggi (46.257 unità vendute l'anno scorso in Europa, 2915 in Italia) la monovolume che può vantare di detenere il 76 per cento di questa particolare nicchia di mercato. Non sembrano quindi avertene le previsioni degli esperti della Renault pensano che, per il 1995, la «nicchia» possa valere in Europa (con il contributo delle donne che sono intorno al 25 per cento degli acquiren-



ti, quando per le berline alto di gamma rappresentano soltanto il 12 per cento) sino a 600 mila unità l'anno.

E' in questa prospettiva che Renault e Matra hanno messo mano alle Espace, le hanno completamente rinnovate ed hanno ampliato la gamma portandola a 19 versioni tutte catalizzate, derivanti dalla combinazione di 5 motorizzazioni e tre livelli di equipaggiamento.

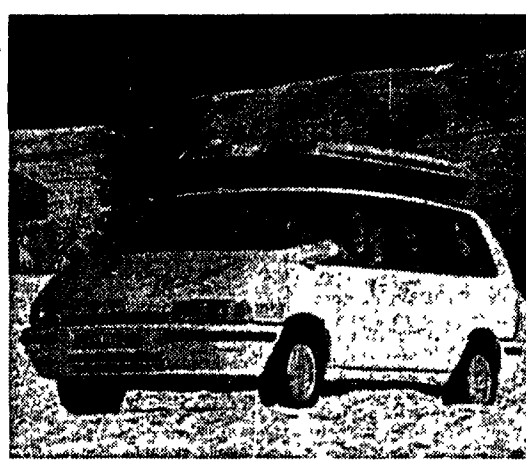
Per far capire il lavoro che è stato fatto, basti dire che, a parte l'aggiunta della motorizzazione a sei cilindri, le Espace sono diventate più grandi in

tutti i sensi pur continuando a mantenere l'ingombro totale di una media cilindrata. Oggi sono lunghe metri 4,43 (7 centimetri in più), larghe 1,80 (2 cm in più), alte 1,70 (4 cm in più). Se ne è avvantaggiata l'abitabilità, la capacità del serbatoio carburante (ora di 72 litri) e si è trovato modo di installare una normale ruota di scorta in luogo del «ruotino». Si è esaltata, insomma, la principale caratteristica di queste macchine, che è quella di contenere in poco spazio e comodamente tante persone (sette) o una quantità incredibile di bagagli e di attrezzature di

ogni tipo, come dimostravano le Espace che la Renault aveva allineato nello stadio del pattinaggio ad Albertville.

Non si è trattato soltanto di un lavoro di carrozzeria (che è stato realizzato egregiamente, ottenendo coefficienti di penetrazione che vanno da CX 0,32 a CX 0,34) ma si è lavorato sulla rigidità della scocca (aumentata del 20 per cento), su quella dell'assale posteriore (aumentata del 30 per cento), sulla ventilazione interna e via elencando.

Da noi le nuove Espace, disponibili da metà giugno, non saranno 19 ma soltanto 4, scel-



Una nuova Renault Espace allestita per i Giochi olimpici invernali del 1992 e, a sinistra, una vista dell'interno di una versione in allestimento standard

te tra le meglio equipaggiate: RT 2.0i, RXE 2.0i, RXE 2.2i. Quadra e la novità assoluta rappresentata, appunto, dalla RXE 2.8 V6i utilizzata per la prova e che in Francia viene venduta a 199.500 franchi. Il suo motore di 2849 cc ha una potenza di 153 cv e una coppia di 23,4 kgm a 2500 giri. Consente una velocità massima di 195 km/h, di accelerare da 0 a 100 km/h in 10,3 secondi e di percorrere il chilometro con partenza da fermo in 31,5 secondi. I consumi medi sono indicati in 11,6 litri per 100 km. Arriverà poi la RT 2.1 Turbodiesel.

Gli interventi sulla scocca e sulle sospensioni delle Espace ne hanno migliorato ancora la tenuta di strada. I tecnici hanno invece ecceduto nella debolezza dei sedili che si gradirebbero più rigidi. Sempre di altissimo livello la visibilità e sempre gradevole la possibilità di viaggiare come se ci si trovasse, disponendo dei quattro necessari, non su una automobile ma in un salotto. Tra le opzioni offerte soltanto l'Abs, la sospensione posteriore pneumatica per le versioni con motore a 4 cilindri e il condizionatore.

Chiuso a Torino il 14° Automotor Il 60% dei componenti auto prodotti «fuori Casa» Cosa c'è dietro la «firma»

Cos'è, nella sua realtà produttiva, un'automobile degli anni Novanta? Quanto di essa viene prodotto dalla casa che poi «firma» il modello? Quale il rapporto prezzo-qualità? Alcune risposte le abbiamo trovate ad Automotor, la rassegna torinese della componentistica e dei ricambi. Non poche le sorprese e le slide produttive del settore mentre si va avvicinando la caduta delle frontiere europee.

TORINO. Difficile non pensare a Piero Angela e al suo viaggio Tv all'interno del corpo umano, visitando Automotor, il Salone internazionale tenuto dall'8 al 12 aprile a Torino. Espositi. La manifestazione professionale, giunta alla sua 14ª edizione, è un autentico viaggio dentro l'auto: consente un esame approfondito, comparato, di tutti i suoi mille e mille componenti, nonché di ricambi, accessori, attrezzature della meccanica diventata, negli ultimi decenni, elemento centrale della nostra vita quotidiana. Trascuriamo pure tutti quegli oggetti, magari utili, gradevoli o semplicemente graziosi, che accentuano l'«auto», la caratteristica di giocattolo per grandi e meno grandi.

A questo salone della componentistica - che il prossimo anno dovrebbe tornare nella sua sede del Lingotto - hanno

partecipato 500 espositori di 17 nazioni. Mercologicamente la parte del leone spetta, con il 57%, ai componenti e ricambi (34% accessori e il resto suddiviso tra prodotti chimici, attrezzature e varie, tra cui informatica). Molissime le novità assolute, e le curiosità, tra le quali i tappetini profumati della Servizi Autosidali e i decorati marchio Walt Disney della Iberti; i dispositivi di retromarcia con segnalatori acustici di ostacoli della Autotec; i sistemi antirullo elettronici Supersystem (della Sdp Group e della Thema Europa (acustico e visivo)); i sistemi antirullo elettronici Supersystem (della Sdp Group e della Thema Europa (acustico e visivo)); i sistemi antirullo elettronici Supersystem (della Sdp Group e della Thema Europa (acustico e visivo)); i sistemi antirullo elettronici Supersystem (della Sdp Group e della Thema Europa (acustico e visivo)).

Le dimensioni dell'industria componentistica sono decisa-

mente vaste. Nella sola Europa sono più di 3250 le aziende, con quasi un milione di dipendenti e un fatturato che supera i 112.000 miliardi di lire. In Italia le cifre indicano circa 1000 aziende, 140.000 addetti e un fatturato di oltre 16.500 miliardi (8000 miliardi dal prodotto di primo impianto, che costituiscono il 50% dell'intero settore).

Oggi, anche in Italia, la filosofia predominante è dettata da due fattori: il consolidarsi della Comunità europea e la robusta crescita della competitività internazionale. La risultante di queste forze è la globalizzazione crescente del mercato automobilistico. In questa fase l'industria dell'automobile ha di fronte la sfida della qualità del prodotto. Come vincerla? Secondo gli organizzatori di Automotor, occorre agire più sulla fase di progettazione che non in quella del controllo della produzione, quando tutto si complica per la velocità con cui si rinnovano i modelli, aumentando gli optional e la «personalizzazione» delle vetture.

La produzione di un'auto oggi è il risultato finale di un complesso sistema industriale. Ottimizzare il funzionamento del sistema appare l'unico

strumento che può consentire quella competitività di cui l'Italia ha particolarmente bisogno in vista della preoccupante sfida europea. La posta è il successo e la stessa sopravvivenza dei singoli costruttori.

Il grande produttore (e nel caso italiano, l'unico, la Fiat) è oggi condizionato dalla capacità dei suoi fornitori. È stato calcolato che più di metà (esattamente il 60%) dei componenti di un'auto del 1991 è prodotto fuori della casa che «firma» la vettura. Oggi i grandi costruttori producono «in casa» i motori, le carrozzerie e «pochi altri essenziali gruppi meccanici». Tutto il resto, vale a dire singoli componenti ma anche interi sistemi o sottosistemi, arriva alla grande fabbrica da ditte fornitrici il cui lavoro è strettamente collegato (progettazione, collaudo, garanzia di qualità) alla «casa madre». La nebulosa dei fornitori è il noto «indotto auto». L'intesa fra questa «madre» e il suo indotto è decisiva per il buon risultato finale. Il rapporto prezzo-qualità delle mille e mille produzioni che una casa automobilistica assembla per dare il prodotto finale è, in ultima analisi, il fattore decisivo di successo o insuccesso. □ A.L.

Più ricca la gamma 309 Peugeot SX, sportiva

Peugeot arricchisce la gamma delle 309 con cinque nuove versioni, due motori e tre allestimenti. Le 309 Look, Open e SX commercializzate in questi giorni dovrebbero far aumentare le vendite in Italia dell'intera gamma 309 da 9000 a 12.000 unità entro la fine dell'anno. Occhi puntati sulla sportiva SX, che abbiamo provato in Francia: una 1360 cc grintosa. 16.450.000 lire il prezzo chiavi in mano.

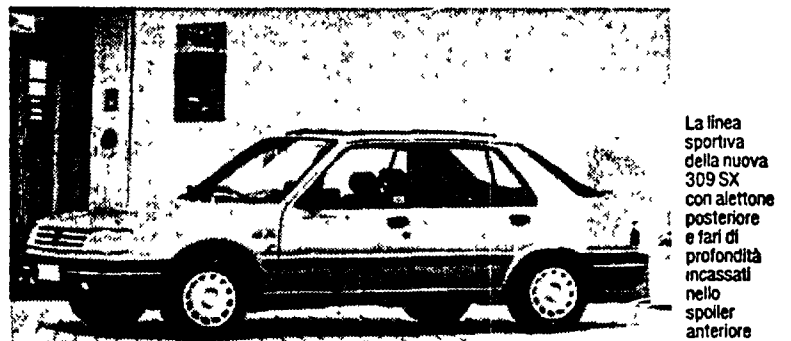
DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO'

SOCHAUX. Con un milione e 350 mila esemplari prodotti, di cui 55.000 circolanti in Italia, la 309 Peugeot è uno dei modelli trainanti della Casa francese, insieme alla 205 e la 405. Tuttavia il mercato «non va benissimo», ammette William Dozza direttore dell'informazione Peugeot, anche se, a fronte di un mercato generale che registra un calo del 3,5 per cento, la Peugeot può vantarsi di avere contenuto le perdite al 2,7%, grazie al favore incontrato dalle 205, o in particolare la turbodiesel, e dalla 405 berlina con motore 1400.

Per cercare di migliorare ulteriormente la situazione, la gamma delle 309 da oggi si arricchisce di cinque nuove versioni (le tre Look, la Open e la SX), due nuovi motori e tre allestimenti inediti. Il rinnovo-

mento della gamma dovrebbe consentire di posizionare le vendite della 309 in Italia tra le 9000 - tante ne sono state vendute lo scorso anno - e le 12.000 unità entro la fine di dicembre. E la ripresa registrata negli ultimi due mesi fa ben sperare di raggiungere l'obiettivo senza troppi patemi d'animo.

Ma torniamo alle 309 e alle novità presentate in questi giorni. A Sochaux, dove si fa la casa madre e dove si trova anche il museo Peugeot (un vero gioiello che racchiude tutta la storia dell'industria meccanica e automobilistica in gradevoli ambientazioni d'epoca), abbiamo provato la nuova 309 SX. La vettura presenta subito la sua vocazione sportiva, senza però «strafare».



La linea sportiva della nuova 309 SX con alettone posteriore e fari di profondità incassati nello spoiler anteriore

La linea estetica ed aerodinamica della carrozzeria a cinque porte è quella di una vettura veloce ma allo stesso tempo non esasperata e confortevole. Dove si evidenzia la «grinta» è infatti nello spoiler anteriore, sul quale sono inseriti i fari di profondità, e nell'alettone posteriore (lo stesso della 309 GT 16V), di dimensioni contenute e tali da non ridurre la visibilità posteriore. Ciò dovrebbe accattivare l'interesse dei clienti giovani, sia degli utenti che amano unire il piacere della velocità al comfort e alla silenziosità del motore. Una particolare cura è stata infatti dedicata a questo nuovo propulsore serie TU (un 4 cilindri in linea integralmente realizzato in lega leggera, con distribuzione ad albero a cam-

me in testa azionato da cinghia dentata) Ja 1360 cc che esprime una potenza di 70 cv a 5600 giri e una coppia massima di 11,3 kgm a 3400 giri. In autostrada, dove l'abbiamo provata noi, raggiunge agevolmente i 163 chilometri orari di velocità massima data dalla Casa, dando una sensazione di sicurezza di guida. A dispetto della vocazione sportiva, i consumi - secondo i dati di omologazione - sono molto contenuti: 16 chilometri con un litro di benzina.

L'interno è gradevole. L'allestimento comprende i vetri azzurrati, l'alzacristalli anteriore elettrico, il contagiri elettronico, la chiusura centralizzata di portiere e bagagliaio, la regolazione dall'interno dell'assetto dei fari, i sedili posteriori ri-

ballabili e sdoppiabili. Se proprio si vuole cavillare, il comando alzacristalli è invertito rispetto alle nostre abitudini e il vano posacenere-accendisigari è incassato nella parte inferiore della consolle davanti alla base del cambio, ovvero in una posizione impossibile. «Mica ottima per smettere di fumare», come scherzosamente ribattono alla Peugeot.

La 309 SX che viene commercializzata anche in Italia proprio in questi giorni - insieme alle tre versioni Look con motorizzazioni da 1124, 1360 cc benzina e 1769 cc Diesel; alla Open da 1124 cc - costa lire 16.425.000 «chiavi in mano». Sono optional il tetto apribile (lire 618.000), i cerchi in lega (470.000) e le vernici metallizzate (376.000) e nera (198.000).