



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

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

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

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 l'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. Fornendo queste cifre, Giancarlo Boschetto, 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, arretratezze, che ci costeranno nei prossimi anni, prezzi salati. Tuttavia l'Italia - aggiungeva Bo-

schetto - 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 6,7 a 10 tonnellate), un settore di trasporto su strada in cui l'Iveco occupa in Europa circa un terzo del mercato. Eurocargo nasce nello stabilimento di Brescia (4300 lavoratori) dove già si montano, e si montano, gli autocarri leggeri Daily e Turbo Daily e dove si producono scocche e telai per tutte le gamme Ivecos. Qui è in funzione -

gioiello del centro presso - la più potente pressa a trasferita d'Europa (4800 tonnellate); nove computer, tre slitte, 6/12 stazioni di lavoro, cambio stampi automatico, autodiagnosi. 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 telai di camion.

La nuova gamma Eurocargo nasce all'insegna di redditività, sicurezza, confort. 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 6 cilindri si trovano da 116 a 136 Cv (interco-

oler) e 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 balestre paraboliche, a balestre semielastiche e pneumatiche) completano la meccanica di questa nuova serie di veicoli «anteriori» dell'Iveco.

Manutenzione. Una cabina ribaltabile di 60 gradi con comando a manettino idraulico (richiesta con pompa elettrica) e doppio sistema di sicurezza consente di accedere comodamente al motore e a tutta la meccanica anteriore: un check 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 punti del tutto nuovi danno alla gamma Eurocargo grande versatilità di camioncini e di impieghi. Commercializzazione e prezzi fra qualche settimana.

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

Centodieci giornalisti aderenti alla «Asociacion Nacional de la Prensa de 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 confort, 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

E' iniziatata in questi giorni nel nostro paese la commercializzazione della speciale serie «Indy» della Alfa 75. Esternamente, la nuova versione della affermata berlina sportiva - con motorizzazione 1.8 da 122 cv, gestione elettronica integrata Motronic ML 4-1 e distribuzione bialbero a fasatura variabile - si contraddistingue per i telai applicati ai paraurti, 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 faccia di guida della 75 Indy (i 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.

Arriveranno da noi a giugno quattro delle 19 nuove Espace

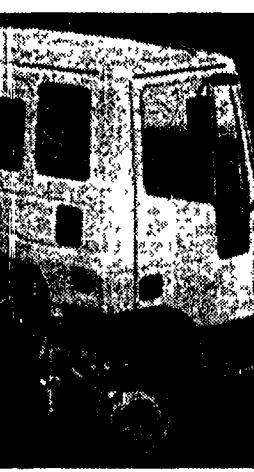
Cresce la monovolume modulabile

Si è rivelata un buon affare per Renault e Matra la berlina monovolume modulabile 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 da - con tappa al nuovissimo Stadio olimpico di Alberville, 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 viavai di Renault di ogni tipo, ma tutte rigorosamente bianche, in omaggio alle Olimpiadi delle nevi.

Le Espace delle prove sono, invece, di tutti i colori disponibili, dal grigio plutonio al verde nacrè, ma montano tutti 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 modulabile 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 avvenute 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-

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

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 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 avanzaggiata l'abitabilità, la capacità del serbatoio carburante (ora di 72 litri) e si è trovato modo di installare una normale porta di scorta in luogo del «notino». Si è esaltata, insomma, la principale caratteristica di queste macchine, che è quella di contenere di tante persone (sette) o una quantità incredibile di bagagli e di altre attrezzi di

ciascuno, come dimostravano le Espace che la Renault aveva allineato nello stadio del pattuglio ad Alberville.

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-

te tra le meglio equipaggiate: RT 2.0i, RXE 2.0i, RXE 2.2i Quadrifoglio e la novità assoluta rappresentata, appunto, dalla RXE 2.8 V6 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 cedevolezza dei sedili che si gravano 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.

E la storia inizia il 4 aprile del

Quarant'anni di «Gran Turismo» col marchio Lancia



■ Quarant'anni di «Gran Turismo» col 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 risenare 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.

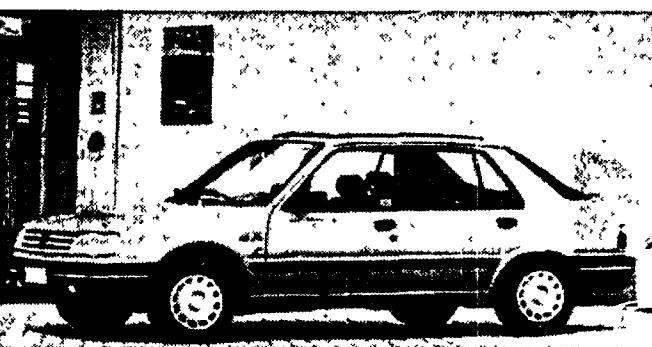
E la storia inizia il 4 aprile del

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 Chia e Vittorio diacono di Felice Mario 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 Flavia, la Fulvia, la «ammazzaraval» Stratos, la Beta Montecarlo, le varie Delta proseguono la tradizione e fungono da banco di prova per il trasferimento alla produzione di serie.

Ultimo automobilistico Lancia ad avvalersi di questa lunga tradizione sono la Deda 2000 turbo e la Deda integrale che adottano di serie tecnologie d'avanguardia.

Più ricca la gamma 309 Peugeot SX, sportiva



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

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 INVIA
ROSSELLA DALLO'

SOCHAUX. Con un milione e mezzo 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 309, e in particolare la 309 SX, che ha debuttato con un prezzo di 16.450.000 lire il prezzo chiavi in mano.

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

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 ha ben sperato di raggiungere l'obiettivo senza troppi patemi d'animi.

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

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 GTI 16), di dimensioni contenute e tali da non ridurre la visibilità posteriore. Ciò dovrebbe accattivare l'interesse sia dei clienti giovani, sia degli utenti che amano unire il piacere della velocità al comfort e alla silenziosità del motore.

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

Cos'è, nella sua realtà produttiva, un'automobile degli anni Novanta? Quanto di essa viene prodotto dalla casa che poi «firma» il modello? Quale è il rapporto prezzo-qualità? Alcune risposte le abbiamo trovate ad Automotor, la rassegna torinese della componentistica e dei ricambi. Non poche e le sfide 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 tenutosi dall'8 al 12 aprile a Torino. La manifestazione professionale, giunta alla sua 14ª edizione, è un autentico viaggio dentro l'auto, consente un esame appassionante, comparato, di tutti i suoi mille e mille componenti, nonché di ricambi, accessori, attrezzi, strumenti della macchina diventata, negli ultimi diecenni, elemento centrale della nostra vita quotidiana. E trascuriamo pure tutti quegli oggetti, magari utili, gradevoli o semplicemente graziosi, che accentuano nell'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