

Aggiornata la gamma della piccola berlina più venduta in Europa

Con due versioni automatiche le Fiat Panda fanno tredici

Dopo essere stata venduta in 2.800.000 esemplari, la Fiat Panda continua ad essere la «piccola» più venduta in Europa e continua a rinnovarsi. Ora la gamma della vettura, disegnata da Giugiaro undici anni fa, è composta di 13 versioni, due delle quali con trasmissione a variazione continua dei rapporti, due catalizzate e una elettrica. Una serie di affinamenti che la rendono sempre attuale.

FERNANDO STRAMBACI

MOGLIANO VENETO. A undici anni dalla sua comparsa sul mercato, la Panda non cessa di stupire. Dopo oltre due milioni ottocentomila unità prodotte, continua ad essere in Europa la più venduta berlina del segmento A e in Italia la terza auto più venduta in assoluto, con 64.939 unità immatricolate nel primo quadrimestre di quest'anno. È vero che oggi è praticamente senza concorrenti nel segmento (perché la Seat Marbella può considerarsi sua «sorella», la Suzuki Alto è da noi sconosciuta così come la Daihatsu Cuore, la Peugeot S10 arriverà - con la Fiat Cinquecento che rimpiazzerà la 126 - a fine anno, mentre la Renault 5/06 debutterà, forse, agli inizi del 1992), ma resta il fatto che la Panda dimostra una vitalità davvero esemplare.

Nel 1980 Giorgetto Giugiaro, che aveva progettato la carrozzeria e gli interni (memorabili i sedili ad amaca e quel posacenere spostabile nel luogo più conveniente), aveva definito la Panda «un contenitore

versatile». Tanto versatile che il contenitore è andato negli anni sempre evolvendo ed è passato da due versioni con due motorizzazioni (una era un bicilindrico con raffreddamento ad aria) alle attuali tredici versioni. Da fine settimana, pensa da tempo la versione Diesel, la gamma Panda si arricchisce infatti delle nuove «selecta», dotate di trasmissione continua di rapporto ECVT.

Così la Panda, al suo undicesimo anno (un'età nella quale in genere un modello finisce nel museo storico delle Case) viene riproposta con una serie completa di affinamenti (fra i quali il nuovo CLX, che, basato su quello CL, presenta una dotazione più ricca, che comprende il cambio a 5 marce, i vetri atermici e lo specchio retrovisore supplementare esterno), con un'estetica aggiornata in vari dettagli, con interni più confortevoli e funzionali, con una meccanica sulla quale si è intervenuto avendo di mira silenziosità e confort di marcia, con sette diversi motori quattro cilindri a



L'interno della Fiat Panda nella nuova versione CLX. Nella foto a sinistra una delle Panda «selecta» che portano a tredici le versioni della gamma

benzina (di cui tre «Fire cat» con iniezione elettronica, marmitta catalitica inalterata e sonda Lambda) e un motore elettrico.

La gamma della Panda, dunque, è così articolata: 750 Young, 750 base, 750 CLX, 900 Dance, 1000 Shopping, 1000 CLX cat., 1100 «selecta» CL, 1100 «selecta» cat. CL, 1000 Super, 1000 Super cat., 1000 4x4 Trekking, 1000 4x4 Trekking cat., Elettra CL, che è la prima vettura a propulsione elettrica prodotta in serie.

Esteticamente la nuova gamma Panda si differenzia da quella precedente per la mascherina anteriore (di disegno specifico e di colore nero su tutte le versioni, ad eccezione

della Shopping dove è dello stesso colore metallizzato della carrozzeria), per la nuova grafica delle sigle che identificano le varie versioni e per la gamma colori, che ne prevede dodici differenti, cinque dei quali metallizzati.

L'abitacolo delle nuove Panda ha conservato la plancia a marsupio, ma sono migliorati i tessuti di rivestimento i sedili anteriori, migliori nel contenimento, sono dotati di poggiatesta e hanno lo schienale regolabile, il loro sistema di ribaltamento ne prevede l'avanzamento per facilitare l'accesso ai posti posteriori. Il sedile posteriore è ribaltabile a libro. Sempre a proposito di abita-

colo, ricordiamo ancora che è stato migliorato l'isolamento acustico, anche con l'adozione di nuove guarnizioni fonosolanti sul cruscotto e per i passaggi del piantone sterzo e dei flessibili dell'acceleratore, della frizione e dello starter. Sugli allestimenti CLX, Dance e Shopping gli interruttori sulla plancia hanno simboli illuminati, per agevolare la reperibilità di notte. Nuovo, su quasi tutte le versioni, il volante a quattro razze.

Notevoli miglioramenti sono stati apportati ai gruppi di sospensione, che presentano ora una diversa taratura delle molle e una maggiore progressività degli ammortizzatori.



La novità di maggior rilievo nella gamma Panda è rappresentata, naturalmente, dall'introduzione delle due versioni «selecta», che, nonostante la scarsa propensione degli automobilisti italiani per le auto con cambio automatico (in Giappone il 60 per cento degli automobilisti usa le «automatiche» e negli Stati Uniti le vetture con cambio meccanico sono consegnate, con sovrapprezzo, solo su richiesta), dovrebbero servire a convincere della validità di questa trasmissione, specie nell'uso cittadino.

Per dimostrarlo, la Fiat ha organizzato, per i giornalisti invitati alla presentazione delle nuove Panda, oltre al solito percorso di prova, una sorta di gara a coppie, effettuata su un anello di 21 chilometri intorno a Mogliano Veneto che prevedeva anche l'attraversamento di centri abitati.

Ogni coppia utilizzava una Panda 1000 con cambio meccanico e 5 rapporti ed una Panda 1000 «selecta». Con il cambio meccanico i concorrenti hanno percorso, mediamente, 20,6 km con un litro di benzina, viaggiando alla velocità media di 57,69 km/h, con

il cambio automatico i km/litro sono stati 19,36, ma la velocità media è stata superiore: 59,26 km/h. Non è stato possibile, data la brevità della prova, valutare le condizioni di affaticamento dei concorrenti che hanno utilizzato i due tipi di trasmissione. Ma, per capire quale antidoto all'affaticamento possa essere il cambio automatico, è sufficiente ricordare - come è stato calcolato - che su un percorso cittadino di 10 chilometri, con il cambio meccanico si cambia marcia almeno 200 volte.

La trasmissione automatica scelta per equipaggiare la Panda «selecta» (la versione con motore Fire 1000 di 999 cc e 46 cv raggiunge una velocità massima di 132 km/h, quella catalizzata con motore Fire 1100 di 1108 cc e 51 cv raggiunge i 140 km/h). L'ECVT (Electronic Continuously Variable Transmission) a variazione continua del rapporto. Rispetto al sistema CVT montato sulle Fiat Uno, Tipo e Tempra differisce nella frizione: quella del CVT è di tipo idraulico, mentre la frizione ECVT adotta una frizione elettromagnetica (di cui la «E» della sigla) controllata da una centralina elettronica.

Peugeot 205 dopo St e Sx arriva la grintosa Charro



La Peugeot 205 continua a destare interesse (l'anno scorso ne sono state immatricolate in Italia 80.000) e a rinnovarsi nella gamma. Di poco vengono commercializzate le versioni ST per la carrozzeria a 3 porte e per il carattere decisamente sportivo e grintoso testimoniatosi dallo spoiler anteriore maggiorato, dai fari di profondità e dai sedili avvolgenti (prezzo chiavi in mano lire 14.920.000). Di questi giorni, infine, è la notizia di una nuova 205 che porta la denominazione Charro in virtù dell'allestimento curato dal noto marchio di abbigliamento e accessori casual. Questa speciale versione, che monta lo stesso motore di ST e SX si caratterizza per i colori bianco o nero della carrozzeria che si sposano con i cerchi in lega per il rivestimento nero del pianale, per le poltrone avvolgenti in velluto o in pelle (come quelle della GT) e per il volante a tre razze rivestito in pelle. Il ricco equipaggiamento prevede anche la chiusura centralizzata delle portiere, l'alzacristalli elettrici a vetri azzurati e lo spoiler anteriore maggiorato che incorpora i fari di profondità. Prezzo chiavi in mano di lire 16.300.000.

BMW: marmitta catalitiche anche sui Diesel e sulle moto

La BMW, come è noto, è stata la prima Casa a convertire di serie quello che ancora quasi tutti gli altri costruttori consideravano un optional: la marmitta catalitica. Conformemente alla scelta ecologica della Casa madre, la BMW Italia da quest'anno commercializza, senza alcun sovrapprezzo, soltanto vetture catalizzate, lasciando al cliente la facoltà di richiedere la versione priva di catalizzatore. A questo primo la Casa bavarese ne ha aggiunti altri due. Ha infatti predisposto un catalizzatore anche per i propri motori Diesel a gestione elettronica e, già da quest'anno, saranno disponibili persino le motociclette BMW catalizzate.

L'elettronica Bosch leader all'Autopromotec di Bologna

Se l'elettronica è sempre più presente sull'automobile e nel mondo dell'assistenza e del servizio, l'elettronica Bosch è senza dubbio la massima espressione mondiale del settore (31,8 miliardi di marchi di fatturato nel 1990), come ha dimostrato al Salone Autopromotec conclusosi ieri a Bologna. Fra i prodotti presentati, particolare interesse ha riscosso l'apparecchio RKT 100 per la misurazione elettronica e visualizzata dei flussi prodotti dal motore Diesel in accelerazione libera. Assai duttile, l'RKT è adattabile a qualsiasi tipo di tubo di scarico.

Il fuoristrada Suzuki diventa Station Wagon e trova il bagagliaio

La Vitara ora allunga il «passo»

La Suzuki Vitara acquista «corpo» e diventa Station Wagon. Con poco più di 4 metri di lunghezza, la fuoristrada giapponese importata da Autexpò ha finalmente risolto il problema del bagagliaio. Un occhio attento all'abitabilità, al comfort e alla tenuta di strada. Unica nel suo genere la versione con cambio automatico. Concepita come «prima macchina», dovrebbe piacere anche al pubblico meno giovane.

DAL NOSTRO INVIATO ROSSELLA DALLO

ORA (Bolzano). È l'ora del fuoristrada. Pur essendo diventato un veicolo per tutti i giorni, in questo momento il fuoristrada è al centro dell'attenzione vuoi per le recenti decreti fiscali, vuoi perché alla vigilia dell'estate il mercato sforna nuovi modelli. L'occasione per tornare sulla discussa tassa che penalizza le trazioni integrali - inseribili o permanenti - è venuta dalla presentazione del Suzuki Vitara Station Wagon nella sede della Nuova Bugatti a Ora. «È un delitto che venga colpito chi decide di essere più sicuro, ha sentenziato per tutti Romano

Artoli di Autexpò, importatore e distributore in Italia anche del marchio Suzuki.

Ma veniamo al nuovo Vitara Station Wagon. Su questo fuoristrada giapponese abbiamo già avuto modo di dare alcune anticipazioni. Si tratta di un «passo lungo» a 5 porte, che con i suoi 4,03 metri di lunghezza ha finalmente risolto il problema del capospite Vitara: il bagagliaio, capiente quanto basta per soddisfare le esigenze di 5 passeggeri. Un'attenzione particolare è stata dedicata all'abitabilità, al comfort e alla sicurezza. In particolare modo ne ha guarda-



Anche il nuovo Vitara S.W. monta di serie la marmitta catalitica

gnato la stabilità, soprattutto in curva, anche in virtù del maggior peso (più 250 kg). A vantaggio della sicurezza ricordiamo, poi, che la S.W. è dotata di serie di differenziale autobloccante, e che la trazione sulle 4 ruote (in condizioni normali agisce su quelle posteriori) può essere inserita in marcia.

Il motore da 1500 cc - come quello del Vitara «cort» - è un 4 cilindri a 16 valvole con iniezione elettronica multipoint e accensione con anticipo regolato elettronicamente. È accreditato di una potenza di «quasi» 100 Cv, ha una coppia massima di 13,5 kgm a 4000 giri, può raggiungere una velocità

di punta di 160 km/h. Una novità riguarda la trasmissione: oltre al cambio manuale a 5 velocità, per la prima volta in questa categoria viene fornita una versione con cambio automatico a 4 rapporti, dove terza e quarta sono a presa diretta e la quarta è altresì concepita come overdrive.

Per cercare di contenere i consumi, quest'ultima versione è dotata anche di selettore per la guida sportiva (power) o per la guida in economia (normal). È come tutte le Vitara, la Station Wagon monta di serie la marmitta catalitica con sonda Lambda, confermando la scelta ecologica di Casa Suzuki. Scelta per la quale la S.W. adotta materiali inossidabili su cofano, pianale e altre parti metalliche. Proprio per le sue caratteristiche, il Vitara a passo lungo è concepito come «prima macchina» di un pubblico più maturo e della famiglia. Autexpò prevede di importare quest'anno circa 300 esemplari. I prezzi variano dai 29,5 milioni di lire per la S.W. con cambio manuale al 30,5 milioni per la automatica (iva compresa).

Fiat corre col Giro

Il Giro d'Italia di ciclismo iniziato ieri ha acquistato un «corridore» molto particolare: la Fiat. Dopo una prima apparizione alla Milano - Sanremo, la Fiat Auto è infatti sponsor ufficiale della grande corsa a tappe. Dietro a questo rinnovato impegno con il mondo della bicicletta (il feeling nacque con il Giro numero 3 nel lontano 1991) non c'è solo la fornitura di 62 automobili e 8 mezzi commerciali (tutti «ecologici» per l'organizzazione e la stam-

pa accreditata. Sempre Fiat è l'autobus attrezzato a palco dove si svolgeranno le premiazioni e gli spettacoli di fine tappa, e Fiat sono due graduatorie di grande fascino: il Gran Premio della montagna «Fiat Tempa» per scalatori e i Traguardi Volanti «Proteo Concessionarie Fiat» per gli sprinter. Dopo il Giro, la Fiat sarà sponsor di tutte le grandi corse europee - Tour, Vuelta e Parigi-Roubaix comprese - nonché dei Mondiali di Stoccarda.

Largo alla spinta... alternativa

È la fine per il vecchio caro motore a scoppio? Nelle intenzioni di studiosi e di ministri dell'Ambiente europei parebbe di sì. Allaumi generalizzati per le emissioni, per l'effetto serra, al quale si cerca di ovviare con la benzina verde e la marmitta catalitica. A Bologna si è discusso di questo in un convegno promosso dall'Università, dalla rivista «Quattroruote» e dalla Regione Emilia Romagna.

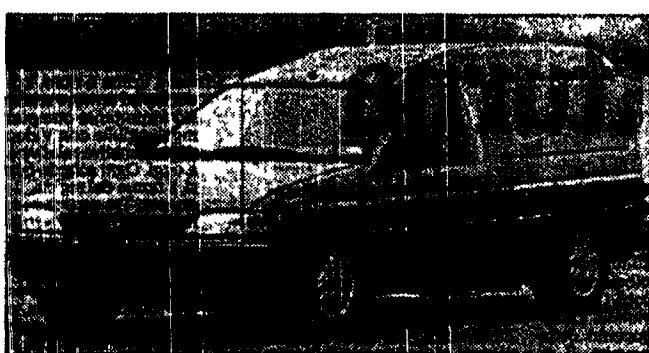
LODOLICO BASALI

BOLOGNA. Rumore, traffico, inquinamento, croce e delizia dei nostri tempi. Un prezzo ben caro da pagare al progresso, all'automobile, magari bella e sempre più veloce. Le demerizzazioni però, per fortuna, appartengono al Medioevo. Dunque perché non cercare di convivere meglio con l'amata quattroruote? È questo l'interrogativo che si è posto il convegno tenuto una settimana fa all'Università di Bologna. Dove si è discusso, con la massima partecipazione delle varie case costruttrici, sull'attuale livello di sviluppo dell'energia alternativa. Ci riferiamo ovviamente, ai cosiddetti veicoli elettrolitici o a propulsione elettrica, che negli stessi giorni si sono sfidati in un minigran premio allestito nel minicircuito ricavato all'interno dei giardini pubblici della città emiliana. Prototipi, a volte della città emiliana. Prototipi, a volte del costo proibitivo, la cui mas-

sima espressione è rappresentata dallo «Spirit of Biele», un mostro ricoperto da pannelli solari per un valore complessivo di un miliardo e mezzo di lire. In Australia si è tenuto lo sfidato di battere i veicoli proposti dai soliti giapponesi della Honda, vincendo la traversata di 3000 chilometri ad oltre 70 orari di media.

A questi pionieri del nuovo tipo di propulsione, politici, ministri dell'Ambiente e costruttori guardano con interesse. Anche se il mercato è mercato. Sempre più pazzo, sempre più incostante, con quelle benedette marmitte catalitiche che ancora faticano ad imporsi presso il sanguigno automobilista nostrano.

Dal 1991 tutte le auto dovranno avere quelle a sonda Lambda - ha affermato Carolyn Green, una studiosa responsabile del controllo dell'inquinamento atmosferico a Los Ange-



Fra le novità in arrivo c'è anche questo minivan della Ford a motore elettrico (con batterie al sodio) che sarà messo in produzione entro la fine del '92 con una prima serie sperimentale di circa 100 unità.

les, in California -. È dal 1966 che abbiamo affrontato il problema, anticipando quindi molti paesi. Sempre nel 1968 impostammo che il 2% dei veicoli circolanti siano a energia alternativa. Una percentuale che dovrà arrivare al 10% del 2010.

Imposizioni ferree, che mettono con le spalle al muro più di un addetto ai lavori. «Non c'è alcun dubbio al proposito», spiega Uri Jansson, responsabile tecnico per l'ambiente alla Volvo - «Al 2010 non mancano poi molti anni, ma è meglio essere realisti. Molto si può fare ancora con i motori a scoppio, il problema irrisolto è quello di funzionamento a freddo, quando il catalizzatore risulta meno efficace. Poi c'è un uso scorretto

del motore, con alterazioni che vengono effettuate sugli impianti di accensione e alimentazione per incrementare le prestazioni. Infine il parco macchine: quelle vecchie, costerebbe troppo adeguarle alla nuova normativa sulle emissioni allo scarico. Meglio convincere i proprietari a buttarle al macero. Ed è quello che noi, nel nostro paese, la Svezia, stiamo facendo».

Interessanti le proposte, a Bologna, della casa svedese, che ha addirittura presentato un prototipo con motore alimentato ad olio di semi con ciclo Diesel. Un vero e proprio Salone dell'auto pulita, dato che la stessa Volvo, oltre a proporre tutta la sua produzione a benzina verde, vantava anche una «740» con funzionamento al 85% di metano, e un 6 cilindri doppio turbo che fornisce prestazioni superiori a quelle di un 12 cilindri inquinando nettamente meno.

Per un taglio netto con il passato è anche Richard Klimish, della General Motors. «Pensate che il 59% dei veicoli costruiti nel 1983 ad oggi, emettono un miossido di carbonio per il 28% del totale - ha spiegato - i pochi rimasti costruiti prima del '74, ne buttano nell'aria ben il 21%. Questo dato mi sembra più che eloquente lo sono poi un grande assertore di carburanti a base di alcool. Ho calcolato che tramite i propellenti naci-

vati dalla biomassa, il costo al litro, nel vostro paese, sarebbe di 400 lire. Potendo in più mantenere inalterato l'attuale stile di vita».

Uno stile di vita che è molto caro al gruppo Fiat, presente con tutta la sua gamma a Bologna, dalla piccola Panda elettrica alla Ferrari F40 catalizzata da 325 chilometri l'ora. Proposta anche la Y10 sulla falsariga della Panda, che tra breve entrerà in produzione. Ma anche presso le case italiane si rimane ancorati alle marmitte catalitiche, visto che i costi di una Panda o di una Y10, con le pesanti batterie e la scarsa autonomia insita in questo tipo di propulsione sono ancora fuori della portata di tutte le borse. «Tempo al tempo» - dicono i dirigenti di Torino - «Anche con i computer era così all'inizio della commercializzazione».

Intanto è sul fronte degli scooter che è in cantiere qualcosa di molto interessante, con la Piaggio che propone il suo recente «Siera» a propulsione bimodale: cioè motore a due tempi e motore elettrico da utilizzare quando si entra nei centri storici. Pare che sarà messo in produzione entro un anno, ad un prezzo di poco superiore ai quattro milioni di lire. Chi ha piena fiducia nel tarassato motore Diesel è invece la Volkswagen. «La resa è migliore - ha detto a Bologna l'ingegnere Karl Heinz Neumann - in quanto questo motore funziona con

una maggiore quantità di aria. Certo si impone un uso adeguato da parte dell'utente, che spesso ne trascura la manutenzione pur richiedendo prestazioni velocistiche esasperate. La stessa tesi propugnata da Mario Bighignola della VM di Cento (Ferrara), che a Bologna ha presentato, come la Volvo, uno studio su un motore alimentato a olio di colza. «La benzina verde non ha più bisogno di ulteriori giustificazioni» - dice Michèle Cheviere della Renault - «dobbiamo solo risolvere il problema dell'emissione di ossido di azoto che viene filtrato meno sulla durata, bando alle voci denigratorie: le nostre marmitte durano più di 100.000 chilometri, mantenendo inalterata la propria funzione». La compagnia petrolifera di Stato, l'Agip, tiene a precisare che la sua è la migliore benzina verde d'Europa. «Anche se la qualità della vecchia super inevitabilmente ne risentirà sempre di più» avverte l'ingegner Riccardo Trenti. Insomma tutti con l'ambiente, per l'ambiente, anche se tramite contraddizioni.

Tra qualche giorno, anche un'occasione per sognare. La proposta viene dal Giro d'Italia, appena partito ben 11 veicoli elettrolitici, i migliori in Europa, compresa la «Spirit of Biele» procederanno le ultime 8 tappe della gara su due ruote. Un contubilo ideale tra bicicletta e automobile ecologica.



La Cagiva 900 I.E. GT, una «maxi» polivalente

Ducati e Cagiva sfidano il Fisco Ecco le nuove maxi

Due «maxi» del Gruppo Cagiva. Molto diverse negli allestimenti e nella vocazione le due moto, già disponibili presso i concessionari, sono la Ducati 750 Supersport e la Cagiva 900 I.E. GT. I prezzi sono rispettivamente di lire 10.250.000 e lire 14.150.000. Naturalmente incorreranno nella nuova tagliola fiscale che penalizza le due ruote di grossa cilindrata.

UGO DAHO

Le moto di grossa cilindrata offrono un piacere di guida non ugualabile dalle cubature minori. Ed è per questo che i motociclisti, pur vessati dal Fisco, non rinunciano a comprare moto di cilindrata rilevante. Quando poi si aggiungono un peso contenuto e una ciclistica azzeccata, si può spiegare la vera e propria passione che un proprietario nutre per la propria motocicletta.

Prestazioni velocistiche, elasticità di marcia, comfort, sono nelle «maxi» ai più alti livelli e chi ne ha provata una difficilmente troverà simili caratteristiche in modelli più piccoli. Fra le moto che scatenano le più accese passioni ci sono le bolognesi Ducati, estremamente apprezzate all'estero, Giappone compreso.

Nella classica cilindrata 750 cc è disponibile presso i concessionari Ducati la nuova 750 Supersport, contraddistinta dalla mezza carenatura, che lascia intravedere telaio e traliccio e motore. Dotata del classico bicilindrico a «V», raffreddato ad aria/olio, distribuzione desmodromica, il propulsore della Supersport eroga 60 cv alla ruota a 8500 giri/min. La velocità teorica-

mente raggiungibile è di 210 Km/h. Degni di nota sono il forcello in lega leggera e le sospensioni Showa. Quella anteriore è costituita da una forcella rovesciata con steli da 41 mm e corsa di 103 mm, la posteriore da un monoammortizzatore regolabile. I freni sono della Brembo, a disco singolo, di 320 mm l'anteriore e 245 mm il posteriore. La Ducati 750 Supersport è venduta a lire 10.250.000 franco concessionario.