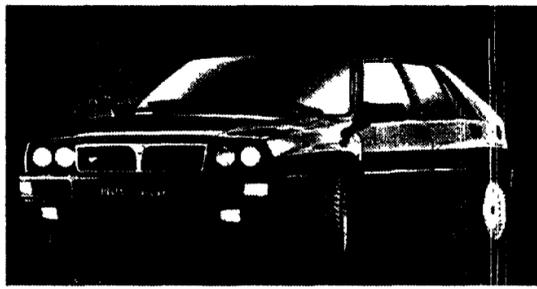


Si inaugura giovedì il 54° Salone internazionale dell'automobile all'insegna di Europa-Usa contro Giappone

Il Mondo si sfida a Francoforte

Preceduto durante i mesi estivi da una serie infinita di anticipazioni, si inaugura giovedì il 54° Salone internazionale dell'automobile. Mai come quest'anno la grande vetrina europea sarà prodigo di novità. Per dieci giorni, fino a domenica 22, tutte le più grandi Case costruttrici mondiali si daranno battaglia a suon di modelli nuovi e rifacimenti di gamma. Una guerra non guerreggiata, ma nella quale i contendenti sono ben definiti: da una parte i costruttori europei, appoggiati dall'industria statunitense, dall'altra i giapponesi. Il Vecchio Continente proprio a Francoforte sfodera gli artigli. A condurre la battaglia antiponica sarà la Germania, incalzata da Francia e Italia (vediamo in questa pagina come). I tedeschi sono senza dubbio i più agguerriti: il Gruppo Volkswagen entra in scena con le Golf di terza generazione, e le nuove Audi 80 e 100 Avant, la Bmw presenta la nuova station wagon Serie 5 Touring, la Mercedes attacca il mercato delle cabriolet con la speciale versione 300 Ce-24, Porsche inaugura la 968 coupé e cabrio e l'Opel tedesca la nuova gamma Astra e la Calibra turbo. Sarà un Salone davvero pirotecnico.



La Fiat guarda all'Europa e punta sulle Lancia «di punta»

È noto che i mercati centro-nord europei siano molto sensibili alle auto di grossa cilindrata, alle versioni sportive, in genere alle «alto di gamma» potenti nelle prestazioni e ricche negli equipaggiamenti. Questa realtà non è sfuggita nemmeno agli uomini di Corso Marconi. In attesa del tanto sospirato lancio della nuova Cinquecento con la quale Fiat attaccherà dalla prossima primavera il mercato mondiale, il Gruppo torinese gioca dunque la carta dell'Europa, Germania in testa, dove il prodotto italiano recupera posizioni. E infatti al Salone tedesco arriva con una sventagliata di novità proprio nei prodotti «di punta».

A far da traino a tutto il Gruppo è il marchio Lancia, ben inserito e apprezzato oltre i confini (più 46,8% in Germania nei primi sei mesi). La «vetrina» Lancia evidenzia l'impegno di rinnovamento e completamento di tutte le gamme di modelli: si va dalla nuova Delta HF integrale, costì giunta alla quarta generazione, alla Thema turbo 16 valvole Lx, dalle Y10 Ego (per la clientela più esigente) e Y10 Mia (studata per l'utenza femminile) alla Deda 2.0 automatic con cambio automatico. Ma vediamo più da vicino queste nuove vetture.

DELTA HF INTEGRALE. Dominante nei Mondiali rally, anche nella versione stradale la Delta HF integrale è un sicuro richiamo per gli amanti dell'auto sportiva, che ne potranno disporre in Italia dal prossimo ottobre. In questa nuova versione - la quarta dalla nascita della 4WD nel 1986 - il lavoro dei tecnici si è concentrato soprattutto su un ulteriore miglioramento della tenuta di strada e della guidabilità, ma anche sulla accentuazione dell'immagine sportiva attraverso innovazioni nella meccanica e nell'aerodinamica (con lo spoiler inserito nel portellone posteriore il Cx è migliorato di 0,5 punti).

In particolare, la maggiore stabilità è derivata dal notevole aumento delle carreggiate (54 mm la anteriore e 60 mm la

posteriore) e dalla revisione totale delle sospensioni. Gli interventi sulla meccanica riguardano inoltre il potenziamento dell'impianto frenante e del servofreno; la scatola guida è stata ribustita ed è stato introdotto un nuovo sistema di raffreddamento dell'olio; i cerchi ruota sono maggiorati; e infine con la ridefinizione delle tubazioni di scarico si è ottenuto un incremento di 10 Cv della potenza (da 200 a 210).

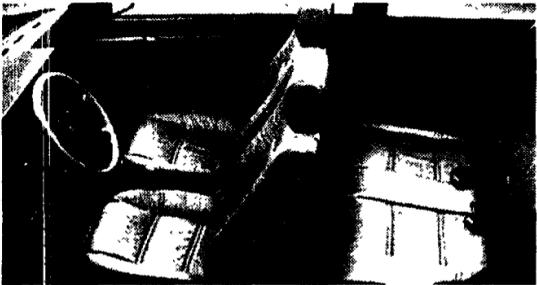
Le prestazioni sono inalterate rispetto alla precedente versione (velocità massima 220 orari, coppia massima 31 kgm a 3500 giri/minuto, accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,7 secondi), poiché il leggero aumento di peso dovuto alle migliorie è controbilanciato dal potenziamento del motore. Da questo gran lavoro non è rimasta esente l'estetica. In sintesi, oltre all'inserimento dello spoiler posteriore, sono stati ridisegnati: cofano, parafranghi, paraurti, minigonne, fanaleria, calandra e prese d'aria, cerchi ruote, tergicristallo e bocchette del carburante.

THEMA TURBO 16V Lx. È il nuovo «top» della produzione Lancia, tant'è che viene ripresa la sigla Lx riservata alle versioni più prestigiose della gamma. E infatti l'ammiraglia si riconosce per la ricercatezza degli allestimenti e per la ricchezza delle dotazioni di serie. Nell'abitacolo c'è una gran profusione di pelle nera Frau, prevista anche per la selleria in alternativa all'Alcantara, e di inserti in radica. I sedili ergonomici, con caratteristiche di comfort e di contenimento da gran turismo, sono regolabili elettricamente (in opzione anche per i sedili posteriori) e una memoria elettronica provvede a richiamare tre differenti assetti. L'impianto di climatizzazione, dotato di condizionatore, adotta un nuovo filtro che depura l'aria di ogni particella nociva. Naturalmente non poteva mancare l'impianto Hi-Fi quadrifonico con autoradio/mangianastri e lettore di compact disc.

La Lx nasce sulla meccanica della Turbo 16 v catalizzata con motore 4 cilindri turbocompresso di 1995 cc e 180 Cv di potenza. Uguali, dunque, le prestazioni: tocca i 220 chilometri orari e accelera da fermo a 100 km/h in 8 secondi netti. Anche nella versione Lx adatta di serie l'impianto antibloccaggio Abs e sospensioni intelligenti a gestione elettronica.

Insieme alla nuova ammiraglia, tutta la gamma Thema è stata riveduta e arricchita ad esclusivo vantaggio della clientela italiana. La distribuzione a 16 valvole è ora standard su tutte le versioni con motore 4 cilindri a benzina, mentre l'Abs equipaggia di serie tutte le Thema ad eccezione della «i.e. 16v».

Y10 EGO. Novità assoluta, questa Lancia Autobianchi a buona ragione può essere de-



Le ammiraglie Lancia si rinnovano. Sopra (da sinistra) la Delta HF integrale e la lussuosa Thema turbo 16v Lx. Qui accanto la selleria in pelle della Y10 Ego. Sotto, il nuovo cambio automatico per la Tempra 2.0e. Sx, novità in casa Fiat.

La Casa del Biscione attacca il mercato tedesco dall'interno

L'Alfa Romeo non ha bisogno di presentazioni particolari in Germania. Qui, infatti, la casa di Arese vanta un notevole apprezzamento che si traduce in un più 44,3 per cento di vendite nella prima metà dell'anno. Ecco perché il «Biscione» si permette di arrivare a Francoforte con tutta la gamma di 50 vetture, ma senza una sola novità (la nuova 75 verrà presentata fra poche settimane). In compenso Alfa Romeo sta potenziando la propria struttura in Germania per aumentare le potenzialità del mercato e migliorare il rapporto con la clientela. Due dei dieci centri programmati dal piano vendite Var sono già funzionanti a Francoforte e Essen. Gli altri seguiranno a ruota.

con motore 4 cilindri turbocompresso di 1995 cc e 180 Cv di potenza. Uguali, dunque, le prestazioni: tocca i 220 chilometri orari e accelera da fermo a 100 km/h in 8 secondi netti. Anche nella versione Lx adatta di serie l'impianto antibloccaggio Abs e sospensioni intelligenti a gestione elettronica. Insieme alla nuova ammiraglia, tutta la gamma Thema è stata riveduta e arricchita ad esclusivo vantaggio della clientela italiana. La distribuzione a 16 valvole è ora standard su tutte le versioni con motore 4 cilindri a benzina, mentre l'Abs equipaggia di serie tutte le Thema ad eccezione della «i.e. 16v».

La Lx nasce sulla meccanica della Turbo 16 v catalizzata

Tempra ora va in automatico Tipo più ricca e Panda fa 14

Se la Casa di Chivasso è la punta di diamante, dietro ad essa ben figurano le proposte di marca Fiat. Non ci sono novità sconvolgenti - e non ce ne saranno fino alla «primavera della Cinquecento» il prossimo anno - ma una serie di interessanti rinnovamenti e completamenti di gamma. Ad esempio, dovrebbe piacere al mercato tedesco (dove Fiat ha registrato nei primi sei mesi '91 un consistente incremento di vendite pari al 44,5% sull'analogo periodo '90) l'inedita versione automatica della Tempra 2.0 Sx catalizzata. Come per la Deda 2.0 Automatic della Lancia, il cambio automatico a 4 velocità montato sulla Tempra è provvisto di lock-up e gestione elettronica cui sovrintende una centralina interfacciata con quella di accensione e iniezione, a tutto vantaggio di una ottimizzazione delle prestazioni e dei consumi. Anche in questo caso il selettore assicura due pro-

grammi di funzionamento: il normale e lo sport. Il motore è il collaudato due litri catalizzato con doppio albero a camme in testa, alberi controrotanti di equilibratura, alimentazione e accensione elettronica. Sviluppo una potenza di 115 Cv e consente di raggiungere i 185 km/h.

Piacevole da guidare e ben attaccata alla strada, la Panda scende a Francoforte con l'intera gamma, ora composta di 14 versioni. Alle 13 Panda recentemente introdotte in Italia si aggiunge in questa occasione anche lo speciale allestimento Clx della «4x4». Più ricca nelle dotazioni di serie, la Clx si presenta con vernice metallizzata, portapacchi integrale, doppi retrovisori esterni regolabili dall'interno, tergivalvano, vetri posteriori apribili a compasso e console predisposta per l'autoradio. Il motore è l'economicissimo Fire 1000, disponibile anche in

versione catalizzata e alimentazione ad iniezione elettronica Spi.

Anche la Tipo ha cambiato look. L'intera gamma è stata rivista per migliorarla sotto il profilo della qualità e dell'affidabilità. Gli interventi hanno riguardato i connettori elettrici, i componenti sulla strumentazione optoelettronica, le bocchette delle sospensioni (col risultato di un migliore isolamento acustico e vibrazionale) e un generale miglioramento della silenziosità. Gli allestimenti standard, tutti arricchiti nelle dotazioni di base, sono ora cinque: Normal, Super, Sx, Gt e Sport. Dieci le motorizzazioni che vanno da 1400 a 2000 cc e comprendono otto propulsori a benzina e tre Diesel, di cui uno dotato di turbocompressore. Con questa nuova configurazione la gamma Tipo viene messa in commercio proprio in questi giorni.

una scelta ben precisa in funzione del grande mercato europeo. Da noi, infatti, il cambio automatico sienta a prendere piede, mentre in Europa è apprezzato dal 6 per cento degli automobilisti. La gamma Deda dunque si arricchisce di questa versione automatica con cambio a quattro marce provvisto di lock-up e gestione elettronica. Il primo permette in quarta marcia (e parzialmente in terza) di bypassare il convertitore di coppia idraulico a vantaggio di una trasmissione puramente idraulica, consentendo così di ottimizzare il rapporto fra prestazioni e consumi. Con la gestione elettronica, cui sovrintende una centralina che lavora in combinata con quella dell'ali-

mentazione motore, si possono selezionare anche in marcia il funzionamento «normal» più economico sotto il profilo dei consumi, oppure «sport» chiaramente più scattante. Due ulteriori dispositivi provvedono ad evitare un inconsueto sblocco del selettore, o ad abbattere le due funzioni qualora si renda necessaria un'improvvisa accelerazione.

Motorizzazione ed equipaggiamento di questa Deda sono gli stessi della versione 2 litri ad iniezione elettronica. Il motore 4 cilindri balbero di 1995 cc è dotato di alberi controrotanti e di marmitta catalitica con sonda Lambda. La potenza massima erogata è di 115 Cv, 16,2 kgm a 3300 giri il valore di coppia; 190 km/h la velocità di punta.

E a Torino c'è Caravan Europa La prima volta di Volkswagen



Torino ospiterà da sabato prossimo a domenica 22 settembre il 17° Salone professionale internazionale caravan, autocaravan e accessori - prima fra le grandi rassegne europee a calendario dell'European Caravan Federation. Il Salone torinese si rivolge a tutto il mondo del «plein air» costituendo anche un'anteprima sugli orientamenti turistici degli appassionati di questo tipo di vacanza. In Italia interessa 12 persone su 100 e, secondo i dati Anfia, nel 1990 ha dato origine ad un mercato di oltre 15.000 veicoli ricreazionali. Quest'anno ai grandi fornitori di meccaniche di base per veicoli «plein air» - Fiat, Iveco, Mercedes e Ford - si affianca per la prima volta Volkswagen che presenta qui il suo Nuovo Transporter adattissimo ad essere trasformato in versione camper.

Enagh comple 41 anni e rinnova tutta la gamma

Enagh comple 41 anni. E li festeggia nel modo migliore al Salone di Torino con una gamma di autocaravan e motorhome completamente rinnovata. Rinnovato è anche il marchio della Casa milanese che rende omaggio alla sua città mettendo la propria sigla «E» in testa ad un bicolore chiaramente derivato dal simbolo di Milano. A Torino ci saranno quindi 5 serie, 20 modelli e 37 versioni capaci di rispondere alle esigenze più disparate. Tra le tante proposte, il Trophy, rispetto alla stagione precedente, presenta una nuova meccanica: è infatti disponibile su quattro versioni Fiat Ducato, benzina e Diesel. Nuova anche la gamma dei colori.

Alla Croma TD id il premio annuale del mensile Caravan & Camper

La Fiat Croma TD «i» è stata proclamata vincitrice del premio '91 AutoCaravaning, istituito sette anni fa dal mensile specializzato «Caravan & Camper» con l'intento di sottolineare le qualità vacanziere dell'automobile. Quest'anno la classe di vetture prescelta era quella delle berline turbodiesel tra 2000 e 2500 cc di cilindrata. Le prove su strada e in pista, come al solito, riguardavano il comportamento stradale, il consumo, la manovrabilità con e senza caravan a rimorchio. La Croma nella sua versione più recente, la turbodiesel 2 litri con iniezione diretta e turbocompressore a geometria variabile, ha dimostrato «la sua validità - si legge nelle motivazioni del premio - e una notevole attitudine al traino; il suo punteggio è stato anche incrementato grazie al portellone posteriore, ma soprattutto la vettura si è imposta per un rapporto prezzo-qualità davvero straordinario».

Audi 100 Avant debutta con otto versioni ecologiche



La versione sportiva S4 della 100 Avant, al top della gamma.

Debutta ufficialmente a Francoforte ma per averla in Italia bisognerà attendere la fine dell'anno. Nella famiglia Audi si festeggia la nascita della nuova «100 Avant», sviluppata in otto differenti versioni, tutte rigorosamente catalizzate, e nelle motorizzazioni delle corrispondenti berline. Insieme a queste - a loro volta appena rinnovate - la prolifica gamma delle Audi 100 arriva pertanto all'invidiabile quota 16.

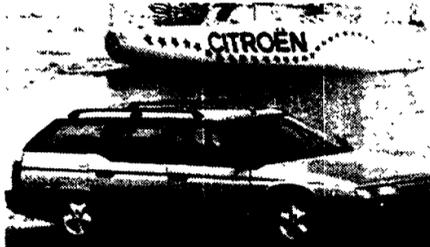
Per la neonata 100 Avant, come si diceva, la Casa di Ingolstadt ha fatto le cose in grande approntando otto versioni: sei a benzina, dotate di dispositivo catalitico, e due Diesel anch'esse in regola con le più severe norme antinquinamento. Continua così la «strategia ecologica» del Gruppo Volkswagen che oggi vanta una nutrita schiera di modelli catalizzati.

Le motorizzazioni previste anche per il mercato italiano sono quattro. I propulsori 2 litri a benzina sono disponibili sia nella versione con cambio manuale sia con cambio automatico. In entrambi i casi la potenza erogata è di 115 Cv. Centotrentaquattro Cv vengono invece sviluppati nelle due versioni V6 con cilindrata di 2,8 litri e 2,8 quattro. A top della gamma ci sono le due sportive S4 da 230 Cv con cambio a 5 e 6 rapporti. La stessa differenziazione contraddistingue anche le due Avant Diesel: le TD 2.5 Eco a 5 e 6 marce. La potenza erogata dal propulsore a gasolio è però più modesta: 115 Cv.

Mentre nella gamma ZX arrivano i Diesel Un break per Citroën XM

È nata da pochi mesi e già si arricchisce di una nuova attesa versione: la ZX Diesel, che Citroën presenta in «prima mondiale» al Salone di Francoforte insieme all'altra novità assoluta che è la XM Break. Della straordinaria famiglia del segmento C ben tre modelli - Reflex, Advantage e Aura - saranno equipaggiati con motori Diesel «ultima generazione» che assicura un buon contenimento dei consumi.

Per l'Italia sarà disponibile con il propulsore XUD7 di 1799 cc. Si tratta di un motore 4 cilindri trasversale, inclinato di 4 gradi all'indietro, che eroga una potenza massima di 60 Cv a 4600 giri e consente una velocità di punta di 157 km/h. Non dotato di grande ripresa - raggiunge i 100 orari da fermo in 19,9 secondi - è però estremamente competitivo sotto il profilo dei consumi. Secondo i dati di omologazione, percorre di media quasi 18 km con un litro di gasolio, e anche in città è al di sopra dei 15 km per litro.



XM Break più spaziosa grazie anche al padiglione del tetto rialzato.

Con la XM Break Citroën rinnova la sua tradizionale presenza sul mercato dei break d'alta gamma. Verrà proposta in sette versioni definite da due livelli di equipaggiamento e quattro motorizzazioni: due sono a benzina (2,0 litri, 4 cilindri, a iniezione e 3,0 litri, 6 cilindri a iniezione) e due Diesel (quattro cilindri 12 valvole aspirato o turbocompresso

(entrambi nella cilindrata 2,1 litri). Robusta e dotata di notevole comfort, la XM Break è più lunga di 25 cm rispetto alla berlina, di cui mantiene inalterato il passo. Grazie alla sospensione idrativa mantiene altezza e assetto costanti con qualunque situazione di carico che, per inciso, può contare su un bagagliaio di eccezionali dimensioni: 720 litri.

Esordisce la supersportiva. Prestazioni eccezionali ma consumi contenuti La Calibra innesta il turbo

È un'autentica bomba. E una volta tanto possiamo usare questo termine nella sua accezione positiva e non - come generalmente si usa nei confronti delle berline troppo spinte - in senso chiaramente denigratorio. La Opel Calibra che debutta a Francoforte ha tutte le caratteristiche giuste per una vettura di classe media con prestazioni spiccatamente sportive. La nuova Calibra a trazione integrale permanente adotta infatti - per la prima volta nella storia Opel - un motore di 2 litri... sovralimentato. Il turbocompressore imprime una potenza massima di 204 Cv a 5600 giri/minuto e consente di raggiungere la velocità massima di 245 km/h.

È accreditata di una ripresa eccezionale: in soli 6,8 secondi di passa da 0 a 100 chilometri orari. Non c'è che dire. I tecnici di Rueselsheim hanno davvero fatto un bel lavoro. Tanto più se si considera che sono riusciti ad ottenere una coppia massima di 28,5 kgm a soli 2400 giri (e la curva si mantiene costante fino a 4200), e che è già notevole anche a regimi



Di linea aerodinamica, la Calibra sovralimentata adotta un inedito cambio a 6 marce.

più bassi: 20,3 kgm a 1500 giri/minuto. Con valori di potenza e di coppia maggiorati del 36 e 42% rispetto al propulsore aspirato da cui deriva (il 2 litri 16 valvole di 150 Cv adottato anche sulla nuova Astra Gsi) è lecito pensare che sia una «succubina» benzina». Invece, stando ai dati della Casa, vanta un consumo medio di 11,4 km per litro di carburante «senza piombo».

I miracoli della supersportiva coupé derivano principalmente da alcuni significativi interventi sulla meccanica, oltre che ovviamente dall'adozione del turbo. L'innovazione più importante apportata al motore consiste nell'integrazione della turbina e del collettore di scarico che assicura vantaggi in termini di efficienza, peso e spazio. Naturalmente l'elettronica è impiegata a piene mani.

In particolare, un microprocessore gestisce il motore, verifica la pressione del turbo e interviene ad ogni variazione di qualità del carburante controllando il battito e limitando l'erogazione della coppia. Il cambio è un inedito 6 marce. E' del tutto superfluo aggiungere che gli equipaggiamenti di serie sono fra i più completi che si possano pretendere.

Con Can un unico dialogo elettronico

Nelle automobili la strumentazione elettronica ha raggiunto livelli fino a pochi anni fa impensabili: basti pensare al cambio automatico e al sensore di controllo per farsi una minima idea. La struttura di questi apparati è complicata, infatti tutti i dispositivi fanno capo a delle centraline di controllo del singolo impianto che devono poter lavorare in sintonia senza sovraccaricare il sistema centrale.

Tutte le informazioni che le centraline si scambiano viaggiano su cavi. Quindi, in rapporto all'aumento della componentistica elettronica, è cresciuto anche il volume di cavi sulle automobili. Come se non bastasse c'è anche un problema di comunicazione. Infatti ogni casa produttrice di sistemi elettronici ha dei linguaggi proprietari che gli equipaggiamenti di serie sono fra i più completi che si possano pretendere.

Per risolvere questi problemi la Bosch ha messo a punto un sistema che rivoluzionerà il modo di progettare le automobili. Dopo circa dieci anni di ricerche, i tecnici Bosch hanno trovato il metodo di far dialogare fra di loro centraline di diverse senza l'uso dei cavi e con il medesimo linguaggio, grazie al protocollo di trasmissione universale Can (Controller Area Network). A sovraintendere a tutti i messaggi e a stabilire le priorità sarà un piccolo componente denominato Can-Chip. Il sistema Can, che da qualche settimana è stato adottato nella produzione di serie di autoveicoli, ha ottenuto già validi riconoscimenti: l'Organizzazione internazionale delle norme (Iso) intende renderlo standard unico e obbligatorio sul mercato automobilistico; inoltre negli Stati Uniti è stata presentata dalla Sae (l'ente normativo americano) una proposta perché Can abbia un impiego standardizzato sui veicoli industriali. □AL/PI.