

Mentre in Occidente crescono i timori per la concorrenza giapponese

# Auto intelligenti, ecologia Ecco la sfida «in giallo»

ROSSELLA DALLO'

Il Giappone automobilistico fa sempre più paura: negli Stati Uniti dove ha conquistato un terzo del mercato globale, mettendo in allarme i colossi di Detroit - come possiamo leggere nell'articolo qui a fianco -, ma anche in Europa dove non si riesce ancora a trovare un accordo su «transplants» (fabbriche giapponesi costruite sul suolo europeo), vero e proprio escamotage per eludere il blocco Cee. Una riprova della forza dell'industria del Sol Levante sono le 800 novità presentate - la più alta concentrazione mai registrata in una sola rassegna - al Motor Show in corso in questi giorni a Tokyo. E se non bastasse, un'ulteriore riprova viene dalla presenza al salone di tutte le più importanti Case mondiali di automobili e di componenti. Tokyo, insomma, si conferma la più grande ed importante rassegna del settore.

Sempre più attenti alle tendenze e ai mutamenti che intervengono sui mercati occidentali, soprattutto in un momento di contrazione delle vendite casalinghe, il leit-motiv dei costruttori nipponici è appunto la «globalizzazione dei mercati», rilevata dallo stesso presidente della Confindustria, Sergio Pininfarina, durante l'anteprima dedicata alla stampa specializzata. E lungo questa strada maestra è inevitabile che si uniformino anche le scelte di strategia produttiva: vetture di piccole e medie dimensioni, attenzione al risparmio energetico, motori ecologici e quindi anche elettrici, carrozzerie in leghe leggere e, in particolare, in alluminio. Senza però dimenticare i prototipi, auto-laboratorio farcite di elettronica avanzata, campo nel quale il Giappone non rivale.

La navigazione assistita, attraverso l'uso di computer collegati ai satelliti e sistemi di lettori laser, è presente, ad esempio, sulla berlina Toyota

carbonio ed equipaggiato con motore 12 cilindri Bmw (350 cv) elaborato dall'Alpina. Sicurezza, attiva e passiva, alle stelle contrassegna l'avveniristica concept-car Audi «Avis quattro» costruita in alluminio ed equipaggiata con motore centrale 12 cilindri (un 6 litri da 509 cv) estremamente compatto: tre blocchi da 4 cilindri (5 valvole per cilindro, tre per l'aspirazione e due per lo scarico) dislocati a «W». La rappresentazione della ricerca tecnologica italiana è invece affidata a «Proteo», il prototipo

dell'Alfa Romeo. La Casa milanese e gli altri marchi del Gruppo Fiat - in crescita sul mercato giapponese - sono presenti al Motor Show con tutte le vetture più apprezzate in quel paese: in particolare le «164», 3.0 V6 e Quadrifoglio, la Panda 4x4, la Uno Turbo Racing e la Tipo 2.0 16V (vendute entrambe con lo scorpione dell'«Abarth»), e la straordinaria Delta Integrata che già nella versione precedente ha conquistato gli automobilisti del Sol Levante.

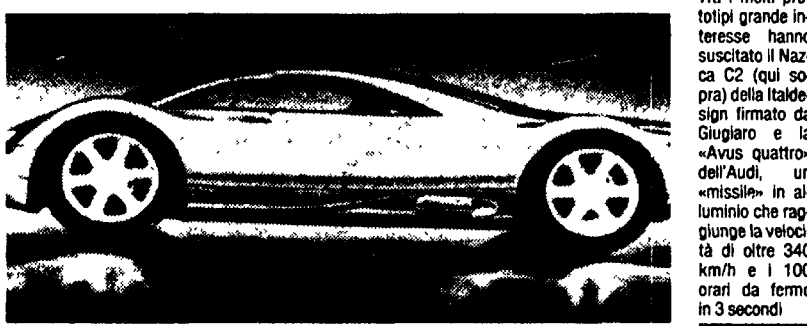
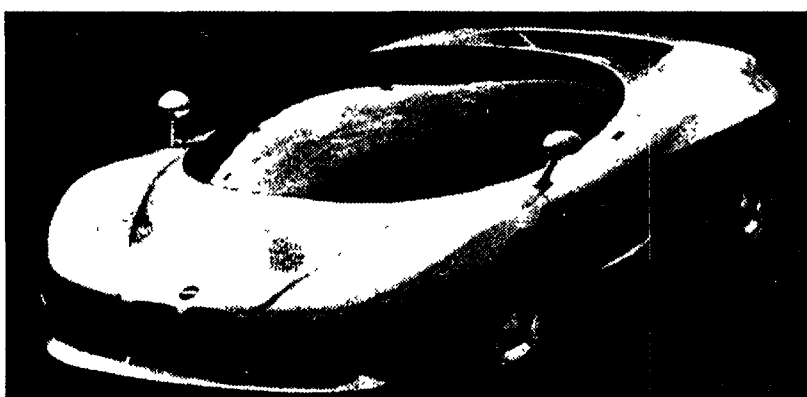
In Usa a ruba le marche nipponiche  
Calano i tre colossi americani

## Chrysler in picchiata: Jacocca chiede misure protezionistiche

RICCARDO CHIONI

NEW YORK. Mentre la Honda presenta al Salone di Tokio la nuova due posti dai consumi ultra-economici, il presidente della Chrysler Lee Jacocca, sconcertato dalle cattive notizie sulle vendite delle prime settimane di ottobre, è tornato di nuovo alla carica per sollecitare il governo di Washington ad imporre un tetto all'importazione di auto giapponesi. Questa volta però Jacocca - che in precedenza era intervenuto nella questione solo a titolo personale - si è sentito autorizzato a chiamare in causa anche le altre due «sorelle»: Ford e General Motors, senza tuttavia incontrare accoglienze entusiastiche. Anzi, Ford e G. M. hanno subito pre-

so le distanze. Presenziando all'inaugurazione del centro tecnologico della Chrysler alla periferia di Detroit, Jacocca ha rivolto un accorato appello ai legislatori americani affinché prendano posizione sul problema dell'invasione d'auto giapponesi. «Dovete direci da che parte sta il vento. Questa nazione che già è tagliata fuori dal mercato dell'elettronica, rischia ora di ripetere lo stesso errore nel settore automobilistico», ha dichiarato il sessantasettenne italo-americano che alla fine del prossimo anno dovrebbe ritirarsi a vita privata. I giapponesi, che già nel 1981 avevano deciso di autolimitare l'esportazione d'auto negli Usa, si so-



Tra i molti prototipi grande interesse hanno suscitato il Nazca C2 (qui sopra) della Italdesign firmato da Giugiaro e la «Avis quattro» dell'Audi, un «missile» in alluminio che raggiunge la velocità di oltre 340 km/h e 100 orari da fermo in 3 secondi

ri. L'associazione dei concessionari ha reso noto che - sempre nel mese di ottobre - le vendite di G.M. e Ford hanno subito un calo del 18,9%.

Completamente differente il tono che accompagna i dati delle giapponesi che sono praticamente andate a ruba. Le vendite delle auto «gialle» hanno registrato infatti un aumento del 38,5%. E tra queste la Honda ha superato ogni aspettativa con il modello «Accord» le cui vendite hanno fatto registrare un incremento del 60% che, in questo periodo di magra, costituisce un vero e proprio record.

Ad indispettare ancora di più Jacocca è la notizia, come si diceva, la notizia - riferita dall'agenzia Reuter e pubblicata sul Washington Post - che la Honda esibisce questa settimana al Salone di Tokio l'auto più economica, quanto a consumi, sul mercato mondiale. «E» una due porte chiamata «EP-X» capace di percorrere 100 miglia con un gallone di carburante: ovvero, 161 chilometri con 3,8 litri di benzina.

### Record Lucas: pinze freno Colette a quota 150 milioni

Negli ultimi 16 anni la maggior parte dei veicoli circolanti nel mondo ha affidato la sicurezza della frenatura alle pinze freno Colette della Lucas che sono state prodotte in ben 150 milioni di esemplari. Questo record produttivo lo dice lunga sull'affidabilità delle pinze Colette e sul numero di Case che le adottano per le proprie vetture - tra le quali Fiat Croma e Tipo, Alfa 164, Lancia Thema, Renault Clio, Audi 100 quattro, Nissan Primera, Citroën ZX, Seat Toledo - e per veicoli pesanti. Lucas infatti detiene in Europa più di un terzo del mercato dei freni per auto e oltre il 50% delle forniture di primo impianto ai Costruttori di veicoli pesanti. Per far fronte alle richieste del mercato mondiale Lucas Chassis System impiega più di 7500 persone in 17 stabilimenti che producono giornalmente 51.000 freni a disco, 22.000 freni a tamburo e 8.000 servofreni e pompe freni per auto. Fra i nuovi progetti già avviati, lo sviluppo di sistemi antibloccaggio e controllo della trazione. (Nella foto, le pinze freno Colette: 1 pastiglie, 2 supporto, 3 spessori antistridio, 4 corpo pinza freno).

### In crescita Bmw: 367.700 già immatricolate '91

al cospicuo volume di consegne di modelli della Serie 5 e 7, sono infatti 367.700 le Bmw immatricolate a fine agosto, superando del più 2,5% quelle del '90. Positivo anche l'andamento delle vendite in Italia (21.397) che diventa il terzo mercato Bmw, dopo Germania e Usa. Nella classifica dei modelli più venduti in Italia è in testa la Serie 3 (12.759 unità) seguita da Serie 5 (7.970), Serie 7 (3.611 di cui 730 sono 7500 spinte dal 12 cilindri da 300 cv) e Serie 8 (307). Un ottimo 75° compleanno per Bmw.

### Mastri sellai e Centro Frau per i sedili di Nissan 200 Sx

Per modellare i rivestimenti in pelle sui sedili della nuova sportiva 200 Sx, la Nissan si è rivolta ai «mastri sellai» che eseguono una lavorazione artigianale con tecniche particolari per la cura e il rivestimento affidata alla moderna tecnologia e invece la selezione delle pelli curata in collaborazione con il Centro ricerche e sviluppo Frau, leader nelle selle in pelle per automobili. Con questa azienda la Nissan Italia ha infatti sviluppato un progetto specifico per gli interni della 200 Sx. Le pelli scelte per il nuovo coupé vengono sottoposte a test molto severi per verificare resistenza e affidabilità contro lo stress, usura, macchie, screpolature e scolorimento alla luce.

### SportWagon e bellezza Alfa per le donne

Una volta si sarebbe detto: «che s'ha da fa' per' magnà, oggi è tutto consumo». Così l'Alfa Romeo ha indetto una singolare campagna promozionale per le sue SportWagon (arricchite oggi dal modello Lima dotato di radio-comando antifurto) rivolta esclusivamente al pubblico femminile. Fino al 31 novembre le signore che si recano da un concessionario Alfa possono «vedere, provare, guidare la nuova SportWagon e ottenere subito una lezione di prova presso una palestra di i Grandi Centri del Fitness». Se a ciò segue l'acquisto, l'Alfa garantisce «condizioni molto vantaggiose con formule di finanziamento, rateazioni e leasing su misura, tutte le garanzie del Codice Alfa, ritiro dell'usato e... un abbonamento di 6 mesi al Fitness».

La Ford ha rinnovato la gamma dei Transit e ha lanciato un commerciale derivato dalla Fiesta

## Il Courier farà leva tra i leggeri

La Ford ha presentato in Ungheria, dove sta costruendo a Szekesfehervar uno stabilimento per la produzione di componenti elettroniche per auto, la nuova gamma dei Transit. Primatista europea nel campo dei commerciali medi (un mercato che vale 30 mila miliardi di lire l'anno) la Ford punta ora anche sui leggeri, presentando nella sua gamma anche i Courier Van e i Kombi derivati dalla Fiesta.

FERNANDO STRAMBACI

BUDAPEST. In una località dal nome per noi quasi impronunciabile, Szekesfehervar, a una sessantina di chilometri da Budapest, la Ford sta costruendo una nuova fabbrica. Vi saranno duemila addetti, che dal 1993 produrranno componenti elettroniche per rifornire tutti gli stabilimenti europei della Casa. È dunque, per sottolineare l'importanza all'Est del Gruppo che la Ford - così spiega Massimo Ghenez, presidente della Ford Italiana - ha scelto l'Ungheria per la presentazione alla stampa internazionale del nuovo veicolo commerciale leggero Courier e dell'ultima generazione dei Transit. Il commerciale di classe media più venduto sul mercato europeo.

MILANO. «Zio! E' sparito il cruscotto...». Stupida affermazione di un nipotino ospite sulla Lancia Dedra 2.0 turbodiesel. Poco prima aveva tramortito il padre urlando: «Questa sì che è una macchina, mica la nostra...». Quindi il ragazzino era ben disposto. Ma quella storia del cruscotto, scomparso nel nulla, il per il quale aveva lasciato perplessi. Abbiamo dovuto rassicurarlo: è uno «scherzetto» disponibile a richiesta sul modello Diesel e di serie sulla Dedra 2.0 i.e. Il nome? «Strumento di bordo optoelettronico», spiegano i deputati. Uno strumento «di origine aeronautica con duplice visualizzazione analogica/digitale e funzioni supplementari «controllo» e «service»: i suoi quadranti si dissolvono in una schermatura quando il dispositivo viene disattivato. Un aggeggio dal fascino futuristico che, benché sembri fatto apposta per suscitare la curiosità degli ospiti di tutte le età, in realtà ha il notevole pregio di garantire al conducente un'ottima possibilità di controllo su tutte le funzioni dell'automobile. Oltre ai normali indicatori, vi è un ulteriore schermo riservato ai messaggi «controllo» (che segnalano eventuali anomalie) e «service» (prescrizioni tecniche e di manutenzione).

Ecco svelato il mistero del cruscotto «sparito». E il resto? La Dedra è ormai un prodotto ben stagionato della Lancia, che con questa vettura ha realizzato il sogno di tanti «lancisti» in attesa di una berlina di dimensioni contenute ma assai vicina - per contenuti, prestazioni e immagine - alla categoria delle «sorelle maggiori». La Lancia Dedra sembra rispondere a queste esigenze, essendosi guadagnata il livello più alto, quello definito elitario, ed



Ambientazione sulle rive del Danubio per la gamma aggiornata dei Ford Transit (nella foto di sinistra una delle sette versioni Kombi) e dei Ford Courier derivati dalla Fiesta

con due motorizzazioni, benzina e Diesel, in versione standard e in versione catalizzata. Le sue caratteristiche più interessanti sono le dimensioni e la capacità di carico. Il nuovo commerciale leggero a tetto rialzato della Ford ha infatti una lunghezza di 4.050 mm, una larghezza di 1.650 mm e un'altezza di 1.840 mm, ma offre una portata complessiva di 520 kg e un volume utile di 2,8 metri cubi, che lo pongono ai vertici della categoria.

Salirci a bordo ed avere l'impressione di trovarsi non su un

commerciale ma su un'auto-vettura è tutt'uno, anche perché le sue prestazioni (140 km/h, quale che sia la motorizzazione scelta) non sono dissimili, anche a pieno carico, da quelle della Fiesta base.

Per il trasferimento dall'aeroporto al centro di Budapest, ci è toccato di salire su un Courier Van con motore 1.8 Diesel di 60 cv. Un paio di decine di chilometri, ma l'esperienza è servita a confermarci che, pur in condizioni di traffico pesante (anche Budapest, ormai, comincia a gustare le delizie

della circolazione), il Courier si destreggia molto bene, consumando, stando ai dati della Ford, davvero poco: 5,6 litri di gasolio per 100 km ai 90 orari e 6,7 litri nel ciclo urbano. Anche il Courier con motore 1.3 a benzina è parsimonioso: 5,8 litri ai 90 orari e 7,6 litri nel ciclo urbano ogni 100 km, sia con che senza catalizzatore.

Questi Courier, che insieme alle versioni Kombi completano la flotta dei commerciali leggeri della Ford - composta dai Fiesta Partner Van e Partner Window, dagli Escort Van



e della Sierra Window Van - vengono proposti, come è abitudine della Ford Italiana, a prezzi (chiavi in mano) molto concorrenziali e precisamenti: 13.812.000 lire per l'1.3 benzina Van (15.032.000 lire se con catalizzatore), 14.354.000 lire per l'1.3 benzina Kombi (15.572.000 lire se con catalizzatore), 16.008.000 lire per l'1.8 Diesel Van e 16.769.000 lire per l'1.8 Diesel Kombi.

Anche la gamma dei Transit aggiornati ha prezzi, chiavi in mano, molto interessanti. Trattandosi di 36 versioni tra Diesel e benzina «passo corto» e «passo lungo» non possiamo darli tutti. Diciamo che si parte dai 18.483.000 lire del «passo lungo» benzina Lcx Ch/Cab 120 5 marce e che si arriva ai 35.921.000 lire del «passo lungo» Diesel Lcy Furgone 190 100 cv 5 marce.

Proprio quest'ultima versione, debitamente zavorrata, ci è

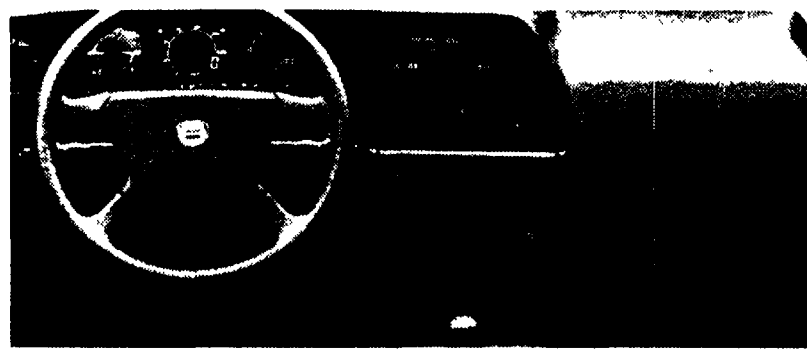
Test 4000 km. Potente e silenziosa la versione sovralimentata a gasolio della Dedra 2.0

## Un turbodiesel brillante in salita

Quattromila chilometri su una Lancia Dedra 2.0 turbodiesel. Potente ed elastico il motore, anche su percorsi di montagna, tanto da far ricredere chi ha qualche pregiudizio sull'alimentazione a gasolio. Comoda, elegante e sicura, la vettura si conferma una scelta azzeccata della Lancia, cui il mercato ha risposto con entusiasmo. Utilissimo, e curioso, il cosiddetto «sistema di bordo optoelettronico».

MARCO BRANDO

cosiddetto segmento D, che rappresenta il 14% del mercato totale (150 mila unità l'anno). Classica ed elegante nelle linee, in puro stile Lancia, assai aerodinamica (Cx 0,29) presenta una meccanica ricca di soluzioni innovative in una gamma che prevede quattro motori: tre a benzina, tutti a iniezione elettronica, e un turbodiesel.



Il cruscotto optoelettronico, di derivazione aeronautica, optional sulla Dedra 2.0 turbodiesel ha una proprietà molto singolare: quando non serve sparisce dietro una schermatura

### IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

## L'alcol di troppo e gli accertamenti

Il d.m. 10 agosto 1988, in relazione all'art. 17 della legge 18 marzo 1988, n. 111 ha regolamentato gli accertamenti scientifici per la verifica del tasso alcolico dei conducenti dei veicoli.

Sono note le difficoltà che si sono fraposte per soluzioni idonee da un punto di vista tecnico-scientifico e la nostra polizia non risulta ancora dotata delle apparecchiature necessarie per stabilire lo stato di ebbrezza dei conducenti.

È forse per tale ragione che la giurisprudenza della Suprema Corte (Cass. pen. Sez. IV-4 dicembre 1989, n. 16876), ignorando le novità tecniche, continua a riaffermare il principio che il giudice può far riferimento agli elementi di valutazione in precedenza adottati per riconoscere e definire lo stato di ebbrezza.

Gli elementi necessari per giungere ad una condanna per ebbrezza alcolica sono rappresentati da alcune manifestazioni esteriori verificate dagli accertatori: l'andatura barcollante, la difficoltà di linguaggio, la lentezza e pesan-

tezza nei movimenti, la puzza di alcol emanante dall'auto del guidante nonché l'ammissione del medesimo.

Per la Corte di Cassazione tali elementi rendono evidente lo stato di ebbrezza (che rappresenta una condizione di minore gravità rispetto alla vera e propria ubriachezza e come perturbamento dell'intelletto per il vino bevuto) e portano alle gravi conseguenze previste dal codice stradale: arresto fino a sei mesi e ammenda da L. 125.000 a lire 500.000 (art. 132), sospensione della patente di guida per un periodo da uno a tre mesi quando il titolare incorre in più violazioni (art. 91).

I conducenti di autoveicoli sono, pertanto, avvertiti di non fare troppo affidamento sullo stato di sobrietà che la polizia stradale è tuttora priva degli strumenti per l'accertamento del tasso alcolometrico, perché la valutazione degli agenti di polizia stradale, dello stato di ebbrezza riscontrato dalle manifestazioni esteriori come sopra indicate dalla Suprema Corte, fa fede fino a prova di falso.

È proprio con quest'ultimo modello che abbiamo provato a trascorrere qualche settimana, lungo oltre quattromila chilometri di strade e autostrade. Soddisfatti? Ma sì. La versione a gasolio ha un caratteristico niente male, soddisfacente anche per coloro che sono soliti guardare un po' storto il Diesel sul piano delle prestazioni. La Dedra 2.0 turbo ds (prezzo 26.284.000 lire) fa spesso dimenticare, anche su difficili percorsi alpini, il tipo di carburante da cui trae la sua energia: il suo motore offre potenza e brillantezza difficilmente riscontrabili in altre vetture di questo genere. È un diesel sovralimentato (92 cv a 4.100 giri al minuto) mediante un turbocompressore IHI, dotato di impianto di sovralimentazione automatico con dispositivo a controllo termostatico per la correzione dell'inizio iniezione. C'è anche un sistema di minimo silenziato. In parole povere, la Dedra 2.0 turbodiesel fa pochissimo rumore, sia nell'avviamento a freddo sia nel funzionamento a caldo: all'interno dell'abitacolo si sente poco o nulla. Inoltre il motore appare molto elastico anche a regimi piuttosto bassi. Contenti i consumi: 5 litri per 100 km a 90 chilometri l'ora, 6,5 a 120; velocità massima 180 km/h. Veramente docile il cambio. Tutto a posto? Forse qualche maggior cura meriterebbe la carrozzeria: ogni tanto compaiono cigolii non proprio rassicuranti o qualche guarnizione esterna si mostra poco disposta a starsene ferma al suo posto. In compenso lo strumento di bordo optoelettronico è parso dotato di un'umorismo: ogni tanto, con una calura d'agosto intorno ai 35 gradi, si diverte a lanciare messaggi tipo «Temperatura esterna: -7°». Spiritoso...