

EICMA 91 Da oggi a Milano il Salone ciclo-motociclo Cambia la «filosofia» d'acquisto. Crollo delle 125

In un mercato ormai maturo boom di scooter e maximoto

UGO DAHO'

MILANO Dal 1983, anno in cui la produzione di motociclette è crollata e fino al 1987, in cui ha raggiunto il minimo storico, si è parlato di crisi. Il mercato, ormai maturo, si è successivamente assestato sui volumi di vendita attuali, ma è cambiato.

I consumatori hanno avuto una crisi di rigetto nei confronti del troppo rapido avvicinarsi dei modelli e si sono fatti più accorti. Tale strategia delle case motociclistiche - soprattutto giapponesi - tesa ad allargare e creare nuovi prodotti/mercati ha indotto negli anni del «boom» della moto effetti collaterali negativi. Ha soprattutto creato disorientamento nella clientela, che si è spesso trovata a possedere una moto «vecchia» dopo pochi mesi dall'acquisto. Ha, inoltre, procurato difficoltà alla rete distributiva rendendo obsolete le giacenze di veicoli e ricambi.

Si arriva così a capire il perché del più recente fenomeno di mercato: i modelli più venduti sono quelli presenti in listino da più anni ed aggiornati. Valgono come esempio le classiche Bmw ed Harley Davidson ma anche alcuni modelli giapponesi. Ritorna perfino la mitica Triumph, spazzata via con le altre inglesi, negli anni 70, dall'ondata giapponese. Infine, si deve registrare il trionfale revival degli scooter.

Al Salone Eicma 91 di Milano, aperto oggi e domani agli operatori del settore e da mercoledì al pubblico (fino a domenica), ci sono scooter in ogni dove. Ci sono quelli costruiti in Italia, quelli costruiti in Giappone, India, Corea e quelli prodotti a Taiwan per conto di chi ritiene così troppo fabbricarsi a casa propria. Insomma, ce n'è per tutti i gusti e

per soddisfare il sempre crescente bisogno di mobilità nel sempre più stressante traffico metropolitano.

Per quanto riguarda il nostro Paese, esso «vanta» anche in campo motociclistico delle sue peculiarità. Le vendite hanno un andamento apparentemente schizofrenico: crollo delle 125 e successo di ciclomotori e maximoto.

Tentiamo di capirci qualcosa. Le 125 soffrono di una serie di problemi. Il primo è il prezzo che codeste piccole motociclette, vieppiù sofisticate e veloci, hanno assunto. I produttori si difendono e sostengono, a ragione, che se non le fanno così non le vendono. I genitori dei sedicenni, ai quali esse sono indirizzate, pensano che sei milioni e mezzo per piccole e velocissime moto, che dureranno al massimo un paio d'anni - dopo c'è l'auto - sono troppi e non le comprano.

È chiaro che, in un momento di sfavorevole congiuntura economica, la fetta di mercato di un genere voluttuario come le attuali 125, tende a restringersi. Così, chi non ha il prodotto al vertice di immagine, prestazioni e rapporto prezzo/qualità non riesce a vendere, a chi può ancora comprare.

Il successo dei ciclomotori e degli scooter è strettamente collegato alla praticità, funzionalità ed economicità d'esercizio degli stessi. Non di meno, questi piccoli due ruote offrono vantaggi di carattere ecologico che assumono importanza sempre maggiore.

Per le maximoto il discorso è diverso: sono comprate ormai soltanto dagli appassionati del genere, nelle loro molteplici specializzazioni e versioni.



Ascot, scooter novità di Italjet. In alto, la Guzzi Daytona 1000.

Correva l'anno...

DARIO CECCARELLI

Il rombo dei cannoni, presto, si sarebbe sovrapposto a quello dei motori. Era solo questione di tempo. La «Belle époque», dilatasi, marciava allegramente verso la guerra quando, nel maggio del 1914, partiva da Milano il primo motogiro italiano. Dire motogiro, forse, non rende bene l'idea di cosa realmente si trattasse. Ora si cerca-

no emozioni forti con i vari Camel Trophy e le Parigi-Dakar. In quegli anni, invece, l'Avventura era a portata di mano, anzi di ruota, tra la via Emilia e Rogoredo. Sira? Vieni da vedere. Più che altro erano delle micidiali serpentine piene di buchi che trasformavano i piloti in fulgiginosi argonauti.

Il Motogiro comunque part-

e, dopo 2400 chilometri divisi per cinque tappe, arrivò a destinazione. Vinse tal Domenico Malvisi (Anel) davanti ad Acerboni (Frera) e a Forti (Borgo). Che non sia stata una scampagnata lo si capisce dall'ordine d'arrivo: su 51 partenti ne arrivarono 21. Un manipolo di sopravvissuti che, al traguardo di Rogoredo, venne accolto monofalmeno.

Dirette: ma cosa c'entra questa armata brancalone a due ruote con il motosalone? C'entra, c'entra, perché fu proprio questa folle corsa a suggerire l'idea di una esposizione motociclistica. L'idea venne ad Arturo Mercanti, direttore di gara del Giro, che pochi giorni dopo riunì al Kursaal di Milano tutte le società reduci da quella spettacolare impresa. Una buona idea, quella di Mercanti, perché in pratica offrì ai visitatori tutto quello che, all'epoca, offriva il mercato motociclistico, compresi pneumatici, lubrificanti ed accessori vari.

Fa effetto ricordare le marche presenti a quell'esposizione: nomi lontani che ai più sembrano sigle misteriose. L'industria italiana era rappresentata da Frera, Borgo, Stucchi e Senio. Il resto del mondo era rappresentato dai padroni con le Humber, Rudge Multi, Chater Lea, Ariel, Sunbeam, Triumph, Bsa, e molte altre. C'erano anche gli Usa con le Indian, il Belgio, la Francia e la Germania.

Passato il tempo e passa anche la Grande Guerra. Il rombo dei motori, per un po', torna a sostituire quello dei cannoni e il motosalone si ripropone, per la seconda volta, nella sede del «Veloce Club» di via Conservatorio dal 13 maggio al 22 giugno 1920. Sono anni difficili, di aspri scioperi, con il fascismo che alza il braccio e la voce. Il motosalone, comunque, incrociò riuscito successo.

La regia di quella esposizione venne affidata al professor Robecchi. Il secondo salone dura tre settimane durante le quali si svolgono diverse manifestazioni. Le più importanti sono un convegno motociclistico e una esibizione di vecchie glorie del velocipedismo nazionale, dal barone Bagatti Valsecchi a Federico Johns, da Gian Fernando Tommaselli a Umberto Dei, con la rievocazione di vecchi bicicli e della mitica «Draysienne».

La moto va, prende piede, tanto che subito dopo viene costituita l'Associazione nazionale cicli, motocicli e accessori (Anca), presieduta da Pietro Fabbrè e dal segretario Guido Robecchi (che in seguito diventa presidente, dal 1947 al 1962). Era il segnale che mancava: in poco tempo aderiscono all'Anca moltissime aziende. Ci sono tutte: Bianchi, Frera, Gancini, Borghi, Maxima, Bozzi, Gamba, Lanfranchi, Turckheimer, Nagas & Ray, Orlandi, Lupari, Agnizina Bsa, Trivellato, Pirelli, Dunlop e via elencando nella storia, quasi infinita, delle marche a due ruote.

Aumentando i partecipanti, si ha bisogno di maggiore spazio. Così l'esposizione dell'Anca, crescendo, dà diversi traslochi. E neanche la seconda guerra mondiale ferma il suo sviluppo. Il motosalone infatti riprende subito, quasi a imprimere velocità alla ripresa della vita, il 23 novembre 1946 al Palazzo dell'Arte. Ma anche quest'ultimo diventa ben presto stretto e così l'esposizione si sposta per la città prendendo possesso di spazi sempre più capienti. Un motogiro anche questo, proprio come è nato.

Una «iniezione» di belle speranze

MILANO Novità assolute, se escludiamo gli scooter, non ce ne sono molte, quest'anno, al Salone. Per le moto si procede soprattutto sulla strada dell'affinamento dei modelli già esistenti. I temi tecnici di crescente interesse, sviluppati dalle marche all'avanguardia, sembrano essere lo sviluppo del sistema di alimentazione ed iniezione elettronica e l'Abs. Primo passo verso emissioni più pulite, l'iniezione è anche un presupposto indispensabile per l'applicazione della marmitta catalitica, che fa il suo timido ingresso nel mondo della moto.

Altro fatto degno di nota è il successo dei bicilindrici, sofisticati, leggeri e potenti vincono nelle gare e tornano nei desideri dei motociclisti. Ma vediamo in sintesi cosa propone il Salone.

APRILIA - Pegaso 650 in versione definitiva, con motore monocilindrico a quattro tempi, distribuzione a cinque valvole, radiali comandate da doppio albero a camme, raffinato ad acqua. Il telaio è in alluminio a doppio trave. Red Rose Classic 50, cu-

stom per i più giovani. BETA - Specializzata nel tral, la Casa toscana presenta la Syni 250 ed aggiornamenti sulle Zero.

BIMOTA - Presenta il nuovo bolide da 164 cv. Si chiama Furano e verrà «tirata» in 100 esemplari. Modifiche di dettaglio sugli altri modelli.

CAGIVA - Pista 50 è il nuovo minibolide, copia in sedicesimo della campionessa di vendite Mito 125. È dotata di motore a due tempi raffreddato a liquido, cambio a tre marce e freni a disco.

DUCATI - Desmo 900 Superlight è la nuova sportiva di impostazione tradizionale, caratterizzata da una ricerca spinta della leggerezza. Aggiornata la 851 Superbike, alimentata ad iniezione elettronica.

GUZZI - Finalmente è arrivata la versione definitiva della stupenda «Dr. John», che ora si chiama Daytona 1000 i.e. La nuova Guzzi è dotata del poderoso bicilindrico a V, ad iniezione che sviluppa 95 cv e consente di raggiungere i 220

oran. Sempre ad iniezione la Quota i.e., che si colloca al vertice fra le enduro.

LAVERDA - Velocissima, la nuova 650 di Breganze raggiunge i 225 orati. È dotata di un bicilindrico bialbero con 4 valvole ed iniezione elettronica, che eroga 70 cv.

BMW - R 100 R è la nuova bicilindrica boxer di 1000 cc., derivata dal modello da enduro «stradalizzata». È una moto semplice, leggera e dalla linea molto classica. Altra novità è la K 1100 LT, incrociatore stradale equipaggiato con Abs e catalizzatore a tre vie. Vanta fra l'altro un dispositivo elettrico per la regolazione del parabrezza.

HARLEY DAVIDSON - Si presenta con la Dyna Glide Custom, derivata dalla Street Limited, e la Dyna Daytona in serie limitata.

HONDA - Una novità assoluta per l'Europa è la CBR 900 Fireblade, sportiva dalle prestazioni estreme e dal peso pluma (185 kg.). C'è poi la tranquilla CB 750, replica della moto che ha dato il via al rinnovamento del settore alla fine degli anni

City 50, la debuttante di Cagiva

CARLO BRACCINI

MILANO L'altra metà delle ruote al Salone di Milano non è mai stata così al centro dell'attenzione. Gli scooter «senza targa», loro, non conoscono l'ombra e le paure della recessione. Un mercato in continua espansione e sempre più un terreno favorevole all'industria italiana che nel giro di dodici mesi ha visto aumentare la sua quota di presenza in maniera rilevante (più 36%).

Così, i padiglioni della Eicma 91 (Esposizione internazionale del ciclo e motociclo) diventano la vetrina privilegiata per i piccoli grandi protagonisti del traffico quotidiano e insieme il teatro di una lotta senza esclusioni di colpi tra l'industria nazionale e i rivali giapponesi. Sul fronte di casa nostra, i due maggiori protago-

nisti, la Piaggio con la Sfera e l'Aprilia con l'Amico, non presentano sostanziali novità, mentre costituisce un fatto importante l'ingresso nel settore degli scooter del più grande costruttore europeo di motocicli, il Gruppo Cagiva.

Di forma aggressiva e dimensioni contenute, il nuovo City 50 della Cagiva deve molto della propria personalità estetica ai gruppi ottici adoptati e al doppio silenziatore di scarico sovrapposto (in omaggio al contenimento del rumore e delle emissioni inquinanti). Curato nei particolari, il City 50 segue lo schema classico dei moderni scooterini, con un telaio in tubi e la sovrastruttura in materiale plastico antirumore, mentre il freno a disco fa la sua comparsa all'anteriore. Scontata anche la scelta della mec-

canica monocilindrica a due tempi con avviamento elettrico, miscelazione di tipo separato e trasmissione automatica. Ancora ignoti i termini di consegna e il prezzo, ma la quota di commercializzazione dovrebbe essere contenuta entro i 2.700.000 lire franco fabbrica.

Il secondo debutto è quello della Malaguti, industria emiliana leader nel settore dei ciclomotori di automazione sportiva (i cosiddetti «tuboni»). Proprio per questa ragione l'F 10 Jet Line nasce con un occhio rivolto al pubblico dei giovanissimi, senza trascurare naturalmente la vasta fascia di utenza adulta che ha bisogno di un mezzo agile e scattante per gli spostamenti cittadini. La linea è aggressiva e aerodinamica e le colorazioni vivaci, mentre sul piano squallidamente tecnico le caratteristiche

della ciclistica e del monocilindrico prodotto dalla Minarelli non si discostano da quelli della migliore concorrenza. Prezzi e consegne ancora top secret.

Tra le novità non potevano mancare due interessanti proposte della Italia, una azienda bolognese, particolarmente prolifica di modelli originali e fantasiosi. L'Ascot comunque affronta molto seriamente il tema delle ruote alte, la consuetudine alternativa agli scooter tradizionali con innegabili vantaggi nella guidabilità e qualche penalizzazione solo sul piano estetico: l'altra novità si chiama Pista e, al contrario, punta tutto sul fascino delle ruote a pianta larga, per affrontare con sicurezza qualsiasi condizione di fondo stradale.

Fin qui l'offensiva italiana, ma i giapponesi non stanno certo a guardare. Suzuki Address 50 e Yamaha Cr 50 Z, co-



Ecco il City 50 con cui il Gruppo Cagiva entra nel settore degli scooter.

struiti al di fuori del paese d'origine per aggirare i ben noti vincoli d'importazione, rappresentano le più recenti proposte dell'industria orientale. Un discorso a parte merita il Dio Sc della Honda (il nome è quello destinato al mercato giapponese), uno scooter compatto e ben equipaggiato,

molto da un «motorino» molto gentile. «Troppo grintoso e sottolineato alla Honda Italia». Infatti si tratta in molti casi di un mezzo فولتج, che noi non importiamo e che arriva in Italia solo attraverso canali non ufficiali e non di rado nascondendo vere e proprie irregolarità.

La Renault conclude un'annata in positivo con due nuovi modelli Spider come quelli di una volta

Due nuovi modelli Renault alla fine di un'annata che ha visto la Casa francese incrementare del 22,05 per cento le sue vendite in Italia. Si tratta della R 19 Spider e della Clio S. Quest'ultima è proposta a chi ama le macchine con piglio sportivo; la prima entra alla grande in una nicchia di mercato che è in continua espansione. Difficilmente la produzione potrà far fronte alle richieste.

FERNANDO STRAMBACI

Sul finire di un anno che ha visto la Renault incrementare del 22,05 per cento, grazie alla Clio, le proprie vendite in Italia rispetto ai primi dieci mesi del 1990, la Casa francese ha ancora due proposte rivolte a particolari settori di clientela: quello che vede nello spider il massimo di appagamento e quello di coloro che desideravano una Clio «auto dell'anno», ma con caratteristiche più sportive.

Per tornare nella «nicchia» delle auto aperte, la Renault ha preso a base la R 19 con motore di 1.764 cc ed ha sacrificato 3 cavalli sull'altare della marmitta catalitica di serie. Ma 137 cv rappresentano comunque una bella potenza e sono pur

sempre 9 cv di vantaggio sulla più «forzata» delle concorrenti, che sul nostro mercato si contano sulle dita di una mano. Per quel che può valere in presenza dei limiti di velocità e per una vettura le cui condizioni normali di impiego dovrebbero essere a capote abbassate, ricordiamo ancora che la R 19 Spider è anche la più veloce della categoria, con 208 km/h di velocità massima.

Detto che con 31.950.000 lire, chiavi in mano, il suo prezzo non è il più caro, conviene domandarsi perché mai alla Renault si siano risolti a costruire una spider. Le risposte possono essere due. La prima è che quella del le vetture aperte (alla Renault

preferiscono non parlare di cabriolet per la loro macchina e calcano anzi sul fatto che questo modello ha, a capote abbassata, con le sue «gobbe» posteriori raccordate alle sagome degli occupanti, il fascino degli spider del passato) è una piccola «nicchia», ma è una «nicchia» che, dopo essere quasi scomparsa, da sette anni è in costante espansione su tutti i mercati europei. In Italia è aumentata addirittura del 37,4 per cento dall'89 al '90 e di un

altro 83,9 per cento nel primo semestre del 91. Si è inteso, da noi, alle 13/15 mila macchine e la Renault punta a piazzarne almeno un migliaio, che fanno pur sempre una trentina di miliardi di fatturato.

La seconda risposta sta nella decisione della Renault di non lasciare scoperto il più piccolo spazio di mercato. La conferma la si è avuta con l'annuncio - dopo che si era sempre sostenuto completo disinteresse per il segmento A - che la Casa

francese sta preparando una «piccola» che entrerà in concorrenza con la 106 della Peugeot e con la nuova Cinquecento della Fiat, prossima al debutto.

Con lo spider, comunque, alla Renault hanno fatto le cose davvero per bene e c'è da fidarsi. La R 19 Spider è in commercio da un anno e mezzo e le macchine in vendita al giorno che la Karmann può realizzare saranno sufficienti a coprire le richieste di tutta Europa. La R 19 Spider, infatti, ha una linea davvero molto piace-

vole: la sua capote si apre e si chiude senza difficoltà; a velocità non troppo elevate si può viaggiare a tetto aperto anche durante la stagione fredda (ma in questo caso è sconsigliabile ospitare passeggeri sul sedile posteriore); a macchina chiusa si viaggia con il confort di una normale berlina e si può approfittare della brillantezza delle prestazioni offerte dal 16 valvole Renault (9,4 secondi per passare da 0 a 100 km/h; chilometro con partenza da fermo in 30,8 secondi); nonostante l'assenza del roll-bar la rigidità della scocca e dei montanti garantiscono di viaggiare in sicurezza. Uno spider con le carte in regola, dunque, per gli appassionati del genere, che attira sempre di più (33 per cento) l'utenza femminile.

La R 19 Spider avrà dunque il suo spazio, così come se lo conquisterà la Clio S, destinata a chi cerca auto briose e grintose. La S utilizza il motore Energy di 1.390 cc e 80 cv della Clio RT, ma ha un cambio con rapporti ravvicinati, una tenuta di strada migliorata dalla presenza di barre posteriori di maggiore sezione e di pneumatici a sezione più larga e profilo ribassato, una frenata più efficace grazie al potenziamento dei freni con dischi autoventilati. La Clio S (la S sta per Sport) è offerta a 14.700.000 lire. Fa i 175 orati e passa da 0 a 100 km/h in 10,9 secondi. Sesse prestazioni, ma prezzo di 15.620.000 lire, per la Clio S con catalizzatore a tre vie e sonda lambda.

Il successo era più che scontato, ma i primi giorni di commercializzazione della Golf «terza generazione» (nella foto) hanno superato ogni più rosea previsione. Dopo soli cinque giorni dal «lancio», avvenuto in Italia l'8 novembre, i contratti raccolti dall'organizzazione che fa capo all'Autogermana (distributore per il nostro paese dei marchi Volkswagen e Audi) erano più di 4.000. Le versioni che hanno riscosso maggior consensi sono la 1.4 CL, la 1.8 CL 90 cv di potenza e persino la GTI che sarà disponibile soltanto dal prossimo febbraio. Rinnovata nella linea e negli interni, ancora più confortevole, la nuova Golf vanta un notevole livello di sicurezza (in regola con la norme Usa, ha appena superato il primo crash-test del Tuv bavarese) e di rispetto eco-

logico. Tutta la nuova gamma, a benzina e Diesel, è catalizzata e completamente riciclabile. Da oltre 40 anni la Casa di Wolfsburg non condiziona i componenti meccanici rimettendoli sul mercato dei ricambi «originali» a prezzi vantaggiosi. Nello stabilimento pilota di Leer, le vecchie Volkswagen vengono smontate, i componenti suddivisi a seconda della composizione dei materiali che vengono poi riavvitati e rimessi in produzione. Prima fra i costruttori, nello scorso settembre Volkswagen ha nominato un nuovo membro del Consiglio di amministrazione, il prof. Ulrich Steger, già direttore dell'Istituto per l'ecologia alla European Business School) con competenza specifica in questo settore.

Golf 3: 4000 ordini nei primi 5 giorni



Il successo era più che scontato, ma i primi giorni di commercializzazione della Golf «terza generazione» (nella foto) hanno superato ogni più rosea previsione. Dopo soli cinque giorni dal «lancio», avvenuto in Italia l'8 novembre, i contratti raccolti dall'organizzazione che fa capo all'Autogermana (distributore per il nostro paese dei marchi Volkswagen e Audi) erano più di 4.000. Le versioni che hanno riscosso maggior consensi sono la 1.4 CL, la 1.8 CL 90 cv di potenza e persino la GTI che sarà disponibile soltanto dal prossimo febbraio. Rinnovata nella linea e negli interni, ancora più confortevole, la nuova Golf vanta un notevole livello di sicurezza (in regola con la norme Usa, ha appena superato il primo crash-test del Tuv bavarese) e di rispetto eco-



Alfa con Apple trova computer e concorso per la 164 V6 Turbo

In fatto di strategie di vendita l'Alfa Romeo non smette di stupire. Dopo l'abbinamento promozionale Sport Wagon e Centri di Fitness per le gentili acquirenti, ora l'iniziativa si sposta sui prossimi clienti della potente 164 V6 Turbo. Chi ne acquisterà una tra oggi e il 31 dicembre 1991 concorrerà automaticamente al sorteggio di 120 personal computer portatili Macintosh PowerBook 140 (nella foto) appena presentati dalla Apple a Las Vegas. Con questo pc, che oltre tutto entra nella lista accessori opzionali della 164 V6 Turbo, l'Alfa potrà contare sul «primo pacchetto software», sviluppato appositamente, in grado di gestire elettronicamente tutte le informazioni sull'uso e la manutenzione («visualizzando persino come cambiare un pneumatico») della vettura. È una sorta di «libretto elettronico» di facile accesso e lettura al quale si può ricorrere in ogni momento per sapere, ad esempio, perché si accende una spia e cosa bisogna fare. Il PowerBook fornisce poi tutte le indicazioni utili sulla rete di vendita e assistenza Alfa Romeo e Apple; un prezioso elenco di alberghi e ristoranti della guida «Relais e Chateaux» di tutta Europa; infine può essere usato come semplice agenda.

Astra «a ruba»: gli 200.000 Prezzo bloccato fino a consegna

La nuova Opel Astra ha riscosso un successo travolgente: ne sono già state prenotate 200.000 in tutta Europa. In due sole settimane è stato letteralmente «bruciato» un quarto della produzione di tutto un anno. Di fronte ad una domanda così consistente, la General Motors Italia ha deciso di garantire a tutti i clienti che stipulano il contratto di acquisto entro il 31 dicembre il mantenimento del prezzo fino alla consegna della loro Astra.

Bmw aggiorna la garanzia Pass per vetture d'occasione

La Bmw Italia ha approntato sostanziali migliorie alla formula di garanzia Pass che copre per 12 mesi i principali organi meccanici delle vetture del parco usato, in vendita presso le concessionarie ufficiali. L'anzianità massima delle auto assicurabili è ora salita a 8 anni per i modelli benzina e a 6 anni per quelli Diesel. Il certificato di garanzia Pass, inoltre, addece copre anche il cambio/differenziale (tutte le parti lubrificate del cambio meccanico o automatico e del differenziale) e i freni (servofreno e pompa), che si aggiungono a quanto già garantito: motore, frizione, sterzo. Ai 30 controlli che una vettura deve superare per ottenere il «Pass», la Bmw affianca anche un pacchetto di servizi assistenziali, effettuati in collaborazione con Europ Assistance, che prevede tra l'altro il traino vettura guasta, l'auto sostitutiva, il rimborso spese albergo e rientro/prosecuzione viaggio, il recupero del veicolo riparato.

Jaguar Italia in rialzo: +3% XJ6 3.2 litri la più richiesta

Nei primi nove mesi di questo anno Jaguar Italia ha immatricolato nel nostro paese 619 vetture, miglioramento di quasi tre punti il risultato ottenuto nello stesso periodo dello scorso anno (602 consegne). Il modello che ha riscosso i maggiori favori è la berlina XJ6 di 3.2 litri. Per quanto riguarda le vetture sportive, il lancio dei nuovi modelli XJS Coupé e Convertible, grazie al buon ritmo delle ordinazioni, ha creato qualche problema di approvvigionamento ora in fase di normalizzazione.

In Italia tre nuovi pneumatici Goodyear

La Goodyear commercializza sul mercato italiano tre nuove coperture: GT, Eagle GSD, Eagle GT + 4. I primi due pneumatici sono destinati a rimpiazzare linee già esistenti, mentre il terzo apre un nuovo segmento di prodotto. La copertura GT sostituisce il Grand Prix S nella fascia delle serie ribassate a codice di velocità T (190 km/h) ed è disponibile nelle serie 70 e 65. Eagle GSD rimpiazza invece il design Eagle ZR nella classe di velocità hi-performance (oltre 240 orati) ed è caratterizzato da una raffinata tecnologia. È disponibile nei cerchi da 15, 16 e 17 pollici. Il nuovo Eagle GT + 4, infine, è un pneumatico polivalente estivo/invernale, disponibile nella versione H (fino a 210 km/h) nelle serie 70, 65 e 60.

Consegnato il Premio Ford «Tutelliamo l'ambiente» '91

Con la consegna avvenuta in questi giorni a Milano, si è conclusa la fase nazionale del premio «Tutelliamo l'ambiente» 1991, promosso dalla Conservazione Foundation di Londra e sponsorizzato dalla Ford Italiana. Vincitore assoluto è stato designato il progetto per il restauro e recupero del complesso monastico di San Marziale e Santa Chiara a Gubbio messo a punto per la Dioguardi dagli architetti Pier Paolo Balbo e Francesco Cervellini. In dicembre a Vienna, questo progetto concorrerà all'assegnazione del «Conservation Award».