

A Bologna da sabato al 15 dicembre

Un mare di gente va al Motor Show

Per nove giornate, da sabato al 15 dicembre, torna a Bologna la grande rassegna-spettacolo del Motor Show, all'insegna di «più tecnologia, più ecologia». Le novità nel settore auto sono 80, in quello delle moto sono 45 e 50 sono quelle nel car stereo. Presenti 1.116 espositori di 35 paesi. Un fitto programma di iniziative e di manifestazioni. L'anno scorso 1.296.000 visitatori. Le ragioni del successo.

Preceduto da due giornate riservate alla stampa, come è nella tradizione dei grandi saloni internazionali dell'automobile, si apre sabato prossimo a Bologna la sedicesima edizione del Motor Show, che chiuderà il battenti domenica 15 dicembre. Scontato il successo della rassegna, che l'anno scorso ha visto la partecipazione di 1.296.000 visitatori, a conferma della validità di una formula che ha insieme le caratteristiche dell'esposizione commerciale e del grande spettacolo sportivo. Meno scontato che Alfredo Cazzola, patron della manifestazione bolognese, prendesse durante un incontro per la presentazione del Motor Show - le difese del Salone dell'auto di Torino, che alcune marche automobilistiche estere si appresterebbero a snobbare col pretesto dello scarso ritorno della mostra subalpina. Certo è che per gli espositori del Motor Show il ritorno, ossia il vantaggio in termini commerciali e di immagine rispetto alle spese sostenute (56 miliardi di lire, tra spese di partecipazione e di gestione), sembra assicura-

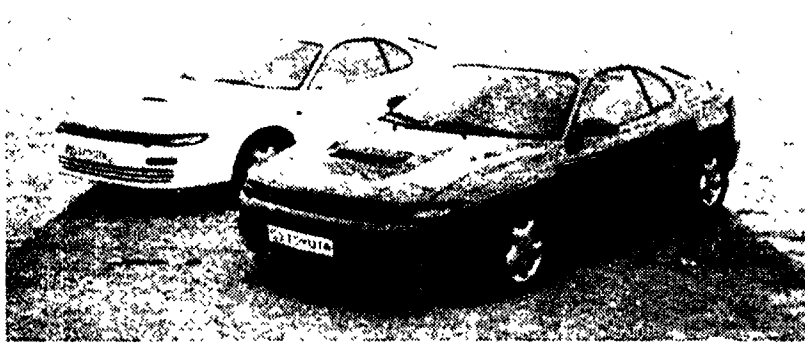
to. Una indagine avrebbe infatti accertato che il 75 per cento dei visitatori della rassegna bolognese decide il quale macchinina o quale moto o quale impianto stereo comprerà nel corso dell'anno. Il che significa che circa il 50 per cento delle scelte per l'intero mercato nazionale avviene a Bologna. Questo spiega perché nel quartiere fieristico bolognese, su una superficie coperta di 109.400 metri quadrati, sono presenti 1.116 aziende di 35 paesi, che quest'anno presenteranno 80 novità parziali o totali nel settore dell'auto (la Toyota Celica di cui si parla a fianco, ad esempio, debutterà in pubblico proprio a Bologna), 45 novità nel settore delle motociclette e 50 novità nel settore del car stereo. Ma oltre a questo, ci sono tutta una serie di iniziative e manifestazioni che attireranno, nelle nove giornate del Motor Show, un mare di gente a Bologna, a cominciare dalla possibilità di provare nelle aree esterne (97.100 metri quadrati) automobili e motociclette, messe a disposizione da dieci marche di automobili e da cinque marche di motociclette. Per non

dire, naturalmente, delle manifestazioni-spettacolo che sono diventate ormai una tradizione della rassegna bolognese.

Ne citiamo soltanto alcune: la nona supersfida di motocross Usa-Europa, il settimo Memorial Bettega, le gare indoor di Formula 1 e le tante altre che vedranno la partecipazione di 400 piloti delle varie specialità, con singolari sfide «interdisciplinari», come quella, ad esempio, di Kankunen ed Alesi del 15 dicembre.

Che alla inaugurazione del Motor Show sia presente Senna è soltanto uno dei moltissimi motivi di richiamo, ma è importante che a Bologna non abbiano dimenticato i problemi della difesa ambientale e che per questa rassegna abbiano scelto lo slogan «Più tecnologia più ecologia». È proprio in quest'ambito che si inseriscono il Premio sulla sicurezza, che viene assegnato, in collaborazione con la Regione, all'azienda che presenterà il miglior ritrovato in questo campo, e la seconda edizione del Gran Premio per auto elettriche e solari che gareggeranno il 7 e l'8 dicembre.

Trovandosi in Emilia, ovviamente, i visitatori del Motor Show non avranno problemi di sussistenza: tre ristoranti per 610 posti, tre self service per 900 posti, 24 bar dotati di servizio snack provvederanno alla bisogna. 23 mila lire il prezzo del biglietto d'ingresso nei giorni feriali, 25 mila lire nei festivi. □ F.S.



La Celica Turbo 4WD «Limited Edition» (a destra nella foto) a confronto con la versione standard

Mondiale Rallies Dalla Toyota nuova versione della vettura di Carlos Sainz

Coupé da collezionisti la Celica Turbo 4WD LE

Con l'obiettivo di conquistare il Campionato del mondo rallies del 1992, la Toyota ha messo a punto una nuova versione della Celica Turbo 4WD. Sarà costruita in 5 mila esemplari per poter essere omologata in Gruppo A e viene quindi venduta in «Limited Edition». Di questo coupé in Italia saranno importati solo 500 pezzi, che diventeranno quasi sicuramente auto da collezione.

FERNANDO STRAMBACI

RAPALLO. Comprare una auto che potrebbe diventare un pezzo da collezione. È questa la proposta che in questi giorni sta facendo la Toyota italiana, che ha presentato alla stampa il coupé Celica Turbo 4WD nella versione Limited Edition. In pratica si tratta di questo: per partecipare al Campionato del Mondo Rallies del 1992 con una nuova macchina, la Casa giapponese deve produrre almeno 5000 esemplari per ottenere l'omologazione in Gruppo A. La soluzione è stata trovata con il lancio, appunto, di questa edizione limitata che in Italia arriverà, si e no, in 500 esemplari e che si affiancherà alla Celica Turbo 4WD.

Le caratteristiche delle due macchine sono, grosso modo, simili, ma è evidente che chi può spendere oltre 50 milioni per un coupé, non farà un grande sforzo per sborsare qualche milione in più (53.092.000 lire per la precisione, almeno che non voglia la versione «full option» che costa 60.708.000 lire) pur di disporre di una vettura con caratteristiche esclusive, a cominciare dalla targhetta d'argento che reca inciso il numero del «pezzo» e il nome di Carlos Sainz, il campione del mondo rallies della Toyota. Dal modello, diciamo così, di serie, questa «Limited Edition» differisce per 720 particolari grandi e piccoli. Ci limiteremo quindi a quelli più im-

portanti, cominciando col rilevare che sul cofano motore compare una grande presa d'aria centrale per l'intercooler, una seconda presa d'aria circolare più piccola per la cinghia di distribuzione e due sfoghi laterali per la dissipazione del calore dall'interno del vano motore. Anche il frontale ha una griglia di disegno diverso, con due grandi aperture orizzontali al centro e due più piccole ai lati.

Il motore con turbocompressore è, naturalmente, catalizzato e conserva la cilindrata di 1.998 cc, ma ha un intercooler acqua/aria anziché aria/aria ed una maggiore potenza. Sempre a 6.000 giri sviluppa 208 cv invece di 204 cv. La sua coppia massima di 28 kgm rimane immutata ma viene costantemente erogata tra 3.200 e 4.300 giri. Modificato l'interno del silenziatore principale e potenziato il motorino per la ventola del raffreddamento. Modifiche anche al cambio, che nella «Limited Edition» ha il radiatore per l'olio, tre sincronizzatori sulla seconda marcia, due sulla terza ed una minore escursione del selettore. Anche la corsa del pedale della frizione è stata accorciata

per rendere più rapidi i cambi di marcia e le sospensioni sono state modificate. È evidente che i possessori di questa Toyota a trazione integrale permanente con una meccanica di prim'ordine difficilmente potranno lanciarsi alla velocità massima di 230 km/h, ma sicuramente si divertiranno, come abbiamo fatto noi durante la prova, a sfruttare le doti di accelerazione (7,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h; 29,7 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo).

Utilizzata con raziocinio, la Celica Turbo 4WD LE sa anche essere relativamente parsimoniosa: 7 litri per 100 km ai 90 orari, 9,1 litri ai 120, 11,6 litri nel ciclo urbano. Molto ben equipaggiato (anche l'ABS è di serie) questo coupé assicura, insieme ad un comportamento da gran turismo sportiva, anche il confort di una berlina di lusso. Si ricorda che, oltre ad avere sedili sistemabili a seconda delle necessità, questa Celica ha anche un volante regolabile che si alza automaticamente per facilitare l'accesso e che torna in posizione quando si inserisce la chiave di avviamento.

Una Guida esclusiva per chi viaggia in BMW

Da quando la Bayerische Motoren Werke AG è sorta 75 anni fa, ossia dal 20 luglio 1916, la Casa di Monaco di Baviera è cresciuta ed ha qualificato la sua produzione su livelli di prestigio ed eccellenza. Da allora, la filosofia aziendale è stata quella di riservare un'attenzione totale alla clientela curando - come ha ricordato Gabriele Falco, presidente della BMW Italia - il rapporto anche nei più piccoli particolari. È nell'ambito di questa filosofia che è nata la Guida BMW 1992 (ogni anno ne verrà stampata dalla Vega Edizione aggiornata) che la casa tedesca consegnerà ai suoi clienti. Si tratta di una guida turistica del tutto particolare, che non intende entrare in concorrenza con quelle dell'editore specializzato. Alla BMW, infatti, la considerazione di un nuovo servizio offerto al cliente, il quale insieme alle consuete segnalazioni, può trovarvi anche i recapiti dei centri di assistenza BMW. Le località italiane selezionate nel volume sono circa 1000, ossia quelle degne di attenzione sotto il profilo culturale, storico e artistico o della ricezione all'ospite e della ristorazione. In quest'ultimo caso la selezione è stata fatta anche tenendo conto delle possibilità economiche del cliente BMW. La Guida, infatti, viene consegnata a partire dai possessori di almeno una Serie 3.

Dopo Tomba la McLaren nell'inverno di Campiglio

Anche quest'anno Madonna di Campiglio ha un ricco cartellone di manifestazioni sportive per la stagione invernale che sarà aperta dalla tradizionale 3Tre valida per la Coppa del mondo di slalom con protagonista Alberto Tomba (17 dicembre). I campioni dello sci faranno da «apripista» ai campioni della Formula 1. A metà gennaio, infatti, è programmato il classico press meeting con primatario Ayrtton Senna cui sarà affidato il compito di presentare la nuova McLaren-Marlboro della stagione '92. I piloti del cartello si daranno battaglia anche in uno Ski Challenge molto impegnativo. Al di là del grande agonismo, Madonna di Campiglio si offrirà ai suoi ospiti con una veste più regolata. Almeno per quanto riguarda i parcheggi per i quali parte il secondo esperimento di gestione unitaria. In questo modo l'amministrazione comunale tenterà di decongestionare il traffico, sempre molto intenso, verso l'enorme area sciabile (90 km di piste da discesa, 28 da fondo).

Mercedes Benz auto ufficiale del Comitato olimpico

borazione a lungo termine, in base al quale la Mercedes sarà l'auto ufficiale del Cio (con 26 vetture) ancora nei prossimi anni. La Daimler-Benz, inoltre, sarà fra i 30 finanziatori del nuovo Museo dello Sport che sorgerà a Losanna, e per le Olimpiadi '92 a Barcellona allestirà un centro di ritrovo per sportivi, giornalisti e ospiti.

Un'insolita dimostrazione organizzata dalla BK ne mette in luce le doti I Pajero Metal Top 3.0 V6 e Force si rivelano ottimi fuoristradisti

Un fuoristrada può essere usato anche su percorsi molto accidentati, fangosi e ripidi? I nuovi Pajero Mitsubishi Metal Top hanno dimostrato la loro vera vocazione fuoristradistica in un tracciato da gara preparato dalla Fif vicino a Firenze. Ottimo il comportamento del nuovo 3.0 V6 passo corto e dei Force, versione autocarro (Iva al 19%) motorizzati con propulsori a benzina di 2.4 litri e 2.5 Turbo Diesel.



DAL NOSTRO INVIATO ROSSELLA DALLO' FIRENZE. Fa piacere scoprire che un fuoristrada non serve soltanto ai giovani rampanti e un po' maleducati per invadere le carreggiate delle città o scorrazzare coi finestrini aperti e le autoradio a tutto decibel. Fortunatamente non li guidano solo i «figli di papà» prepotenti. Comunemente, dicevamo, la sorpresa è che un «fuoristrada», quasi sempre acquistato per usi prettamente stradali, può muoversi con perfetto agio proprio sui terreni per cui è stato costruito. Questo è il caso dei Mitsubishi Pajero, importati e distribuiti in Italia dalla Bepi Koelliker. Per farci ricordare dei pregiudizi instillati dalla frequentazione quotidiana delle strade metropolitane, la BK ci ha sottoposto a un duro impatto (è il caso di dirlo) con i percorsi, accidentati e irti di difficoltà, tipici delle gare organizzate dalla Fif. Proprio gli uomini della Federazione italiana fuoristrada, ingaggiati allo scopo, dopo averci sommariamente istruito sulle principali tecniche di guida, ci hanno accompagnato passo passo alla scoperta di questi straordinari veicoli, docili in mezzo al fango, su cune e ripide salite, in mezzo a strati di acqua melmosa. Prima regola: inserire la marcia voluta (meglio ridotta, e scelta in base allo stato del terreno e alle necessità) e dimenticarsi della frizione. Ed ecco la prima sorpresa: i Pajero, pressoché



L'interno ben curato (foto sopra) del Force (a sinistra) non nasconde la vocazione di fuoristrada puro con ridotte e dispositivo di bloccaggio dei differenziali centrale e posteriore

unici nel panorama dei fuoristrada in mercato in Italia, sono provvisti di una piastra poggia piede a lato della pedaliera. Dopo di che, via alla conquista del sospirato «raguardo». Per sgombrare il campo da qualsiasi illazione possibile, la Bepi Koelliker ci ha sciorinato una nutrita serie degli ultimi Pajero Metal Top appena entrati in commercio. E sono risultati tutti decisamente convincenti. Il più polemico, e quindi anche il più difficile da domare su questo percorso è il 3.0 V6 Metal Top a passo corto con carrozzeria tre porte. Il motore di 2.972 cc alimentato ad iniezione elettronica Multipoint Eci-Multi, erogava 150 cv di potenza e consente i 165 km/h. A trazione posteriore o integrale permanente offre la doppia possibilità di bloccaggio dei differenziali centrale e posteriore (sistema Super Select 4WD). È dotato di serie di servosterzo, servofreno e impianto Abs. Prezzo chiavi in mano: 49,8 milioni. Più regolari nella erogazio-

ne della potenza, e quindi più adatti ad un «sprincante» in fuoristrada, sono il 2.4 litri a benzina (2.351 cc, 111 cv a 4.800 giri, 150 km/h) e il Turbo Diesel di 2,5 litri con intercooler (2.477 cc, 99 cv, 145 km/h) che equipaggiano l'inedita versione «autocarro», denominata Force. Anche questo speciale fuoristrada si avvale della doppia trazione con bloccaggio dei due differenziali, e altrettanto è dotato di serie di servofreno, servosterzo e Abs. In più, trattandosi di autocarro, il Force non è gravato dalla sovrappeso per i fuoristrada e neppure dal superbollo Diesel, e paga una Iva del 19%, anche per la motorizzazione a benzina. Acquistabile da chiunque, costa 33.250.000 lire il TD Metal Top GL e il Metal Top GLX (motore 2.4 a benzina) 33.100.000 lire. Prezzi chiavi in mano. E se volete, un domani, trasformarlo in «normale» fuoristrada (i sedili posteriori sono da subito consegnati al cliente), il «kit» costa 800.000 lire più manodopera.

Si avvicina a grandi passi l'inverno e già ora con le piogge di questi giorni le condizioni dei pneumatici rivestono un'importanza determinante per la sicurezza di guida. È sul fondo viscido che più facilmente ci si rende conto della buona o cattiva tenuta di strada della nostra automobile. Affidarsi a gomme usurate, sgonfiate o maltrattate (per esempio dal continuo e allegro su e giù dai marciapiedi) a volte può essere un vero e proprio suicidio. Non è per dirla più dura del dovuto, ma troppo spesso ci dimentichiamo che le ruote sono l'unico punto di contatto tra l'automobile e la strada e che sono loro a permetterci di procedere. Bene o male dipende solo da noi, o in pochissimi casi dalla qualità dei pneumatici specie se «ricoperti».

Assodato che la distrazione, o la negligenza, dell'automobilista rischiano di compromettere la sicurezza, è opportuno che le gomme e piuttosto diffuse, abbiamo voluto renderci conto personalmente di quali sono i rischi cui si va incontro se non ci si attiene ad una corretta manutenzione. In questo ci ha aiutato un'iniziativa delle pubbliche relazioni di Michelin italiana diretta a sensibilizzare, per primi, gli «addetti ai lavori». Così, su una potente Thema 16 valvole equipaggiata con gomme Michelin MXV2 adatte per vetture che raggiungono velocità superiori ai 200 km l'ora, ci siamo recati con un tecnico della Casa da un grosso rivenditore (nella fattispecie, Greco Gomme di Sesto San Giovanni), per saggiare le buone condizioni dei pneumatici. È evidente che più l'auto è veloce, più lo stato delle gomme è importante. E tanto meno ci si può affidare ad un gommista «qualunque». Le sorprese sono cominciate subito. Noi, come forse la maggioranza degli automobilisti, avevamo sempre pensato che smontare e rimontare una gomma fosse cosa assai semplice, tanto più usando macchinari adatti. Non è così. Il gommista anche esperto deve sempre stare attento perché l'operazione eseguita scorrettamente (o l'uso di lubrificanti inadatti) può provocare leggeri traumi all'anima metallica del pneumatico che poi non si lascia perfettamente al cerchio, lasciando un impercettibile spiraglio per l'uscita dell'aria. Il minore dei rischi è che rimontando la ruota si riferisce troppo i dadi e che poi sia difficile svitarli nella malaguarata circostanza di una foratura. La stessa attenzione, naturalmente, il gommista - e il bravo automobilista - deve riservarla a tutte le operazioni e i controlli successivi: equilibratura statica e dinamica per stabilire se ci sono squilibri di pesi, anche di pochissimi grammi (sulla mezzera del battistrada o ai lati), da controbilanciare

Pneumatici. I segreti di una corretta manutenzione della parte più negletta dell'automobile. Controlli e cambi da gommisti «doc»

La sicurezza corre sulle ruote

SI CONSIGLIA IL CONTROLLO FRA 3.000 Km.

TIPO VEICOLO LANCIA Thema TARGA VA D 02066

PER PERICOLI SGL OPERAZIONI EFFETTUATE 22 - 11 - P1

PNEUMATICI		ASSETTO RUOTE	
INNESTO	OK	AVANTREMO	OK
RODICI	OK	RODICI	OK
CAMBIO	OK	CAMBIO	OK
COLLABORAZIONE	OK	CONVERGENZA	OK
RODICI	OK	MODULO DI STRINATA	OK

Un particolare della scheda tecnica «personale» rilasciata dal gommista dopo i controlli effettuati sui pneumatici. La stessa scheda porta evidente il consiglio primario: rifare il controllo dopo 3000 km

per evitare fastidiose vibrazioni e un'accelerazione dell'usura; assetto ruote, di cui la nota «convergenza» è solo uno degli aspetti, per garantire un corretto procedere della marcia; angolo di sterzata (si spiega da sé); campanatura (valore che varia con il progressivo lavoro delle sospensioni) per avere sempre la stessa impronta di battistrada su sconnessioni del terreno e nelle curve. Terminati questi controlli - da fare preferibilmente ogni 3000 km - si può uscire dal gommista con un'auto in condizioni di assoluta sicurezza. E avendo speso, tra l'altro, pochi minuti e pochi soldi: l'equilibratura, ad esempio, costa solo (da Greco Gomme) 5000 lire. Ma la visita periodica al rivenditore specializzato può essere utile per scoprire anche altri malesseri della nostra automobile. Al di là dei lavori più semplici come la sostituzione o la rotazione delle gomme (se in buono stato, almeno ogni 10.000 km), già la prima occhiata «esperta» al grado e alle modalità di usura del pneumatico può far dire se questi dipendono dal tipo di guida o da problemi meccanici, ad esempio, alla scatola di guida o alle testine dell'avantreno. L.R.D.

BREVISSIME

Camel Trophy Watch. È la nuova collezione di orologi e cronografi dedicati agli amanti dell'avventura. Distribuiti dalla Oto spa di Roma, costano fra le 170 e le 520.000 lire.

Transpete 92. La rassegna specializzata per autotrasporti e operatori industriali del settore trasporti il prossimo anno sarà anticipata ad aprile (23-26), alla Fiera di Verona. Sono annunciati nuovi settori espositivi, tra i quali uno dedicato ai sistemi e alle attrezzature per le officine di manutenzione.

Nuovo marchio Lalka. Il «canino alato rosso su fondo grigio» apparirà d'ora in poi sul musetto di ogni motorhome e autocaravan di produzione Lalka.

Rover 111 prima per Auto Plus. La rivista francese l'ha indicata come «migliore» dopo una prova-confronto che prendeva in esame anche Fiat Uno, nuova Citroën AX, Ford Fiesta, Peugeot 205 e Renault Clio.

Successo Federmotonautica. La squadra della Fim, composta da Luca Riccilli, Luca Uccellini, Massimo Ruffini, David Conti e Giancarlo Seghezzi, è risultata la più «compatta e competitiva» al terzo Pentathlon Motoristico. Ha preceduto Federmotociclismo, Aero Club d'Italia e Aci-Csai.

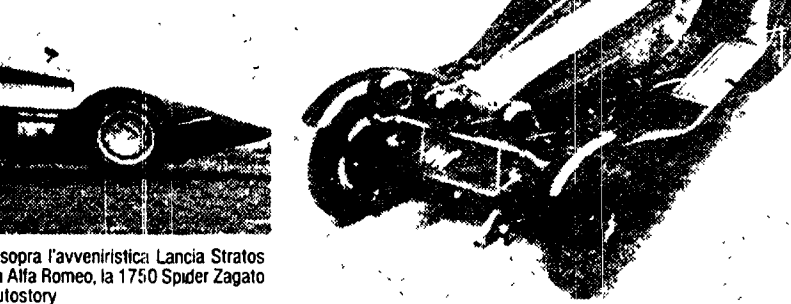
Ford Credit. Ha un nuovo presidente e amministratore delegato. È il romano Carlo Biondi, uomo Ford dal 1961.

Alfa e Bertone da sogno apripista Colombiane

PIERLUIGI QHIGGINI GENOVA. Signori venite, guardate e sospirate. Sì, perché ad Autostory n. 2 nessuno vi impedirà di sognare di fronte a pezzi d'epoca irraggiungibili, oppure fisicamente a portata di mano, come la «Dream Car» di Bertone o i mostri Alfa Romeo portati alla vittoria da Fangio e Nuvolari. Genova-Autostory, esposizione internazionale di auto e moto storiche, dal 24 gennaio al 2 febbraio avrà il privilegio di far da

Garage dedicato alle contrattazioni private) e il padiglione d'onore diventerà sede di un happening permanente, grazie a un grande palcoscenico grevioso. Tuttavia, più che uno spettacolo, Autostory sarà una straordinaria lezione dal vivo su un passaggio cruciale nella storia del disegno industriale: quella che preparò il «miracolo economico» e l'affermazione della moderna industria automobilistica italiana. La carrozzeria Bertone, che compie ottant'anni, e la Casa del Biscione saranno dunque i

protagonisti di questa Genova-Autostory. Pezzi unici da anni assenti dalle manifestazioni europee arriveranno da oltreoceano, e il museo di Arese di fatto si trasferirà, anche se per pochi giorni, sulle rive del Tirreno. Dal garage blindato di un magnate giapponese arriveranno tre autentiche prove d'artista realizzate da Nuccio Bertone negli anni Cinquanta per gettare le basi di quello che poi diventò un lungo sodalizio con l'Alfa. Si tratta delle «mitiche» Bat (per la precisione le numero 5, 7 e 9) che da



Due auto da sogno «firmate»: qui sopra l'avveniristica Lancia Stratos Bertone; a destra una vecchia gloria Alfa Romeo, la 1750 Spider Zagato del 1929. Strano fra le regine di Autostory