Nell'incontro di fine anno, l'Unrae conferma la «tenuta» del mercato: 2.323.000 vetture (– 0,9%)

L'auto...«mobile» la sfida anni 90

La mobilità, o meglio l'«ecomobilità», nel rispetto dell'ambiente e dei principi di sicurezza, è la «sfida per l'auto degli anni Novanta». Questa almeno la convinzione dell'Unione nazionale distributori automotoveicoli. Il rischio della paralisi. Nel tradizionale incontro di fine anno, l'Unrae lancia a legislatori e amministratori pubblici una proposta: lavoriamo insieme.

ROSSELLA DALLO'

MILANO. «Sono state realizzate o sono in fase di realizzazione l'auto "pulita", l'auto "sobria", l'auto "elettrica", l'auto "intelligente", l'auto "riciclabile", l'auto "silenziosa". Ora occorre dedicare tutte le energie all'auto..."mobile"». Con questo felice gioco di parole sulla «sfida dell'auto per gli anni '90» si è concluso qualche giorno fa a Milano l'annuale incontro dell'Unrae con la stampa di settore. Proprio la mobilità, in piena sicurezza e rispettosa dell'ambiente, era il nocciolo dei discorsi del presidente Odoardo Pagani Mamiani della Rovere e del vicepresidente esecutivo Giuseppe Gabriele.

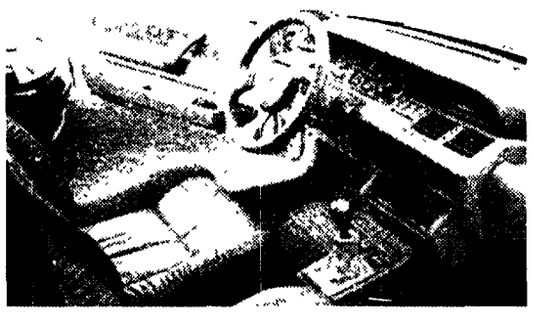
L'Unione nazionale distributori automotoveicoli - tutte le Case automobilistiche estere rappresentate, un fatturato di oltre 20.000 miliardi, 6943 punti vendita e 11.800 di assistenza, 145.600 occupati, 350 miliardi investiti nel paese, 775 miliardi il contributo all'export italiano - è fortemente preoccupata non tanto dal calo delle vendite, decisamente contenuto al di sotto dell'1% (2.323.000 auto immatricolate), e neppure dalle previsioni di mercato per il 1992 (pressocchè stazionario), quanto dal sempre più congestionato traffico urbano. «In Italia - hanno detto senza mezzi termini - la mobilità rischia di trasformarsi in immobilità. Perchè nulla è stato fatto per adeguare le metropoli alle esigenze di movimento dei cittadini». «Le targhe alterne non sono una soluzione».

E con questo l'Unrae risponde, ribaltandole sugli accusatori, alle accuse mosse all'industria automobilistica, colpevole di «avere compromesso la mobilità, urbana soprattutto». Le pubbliche amministrazioni, del resto, sono facilmente attaccabili. Il trasporto pubblico urbano è per lo più insufficiente e inefficiente; mancano aree di parcheggio custodito (nelle dieci maggiori città italiane, dice un'indagine dell'Aci, a fronte di una necessità di 209.000 posti auto ne sono disponibili soltanto 77.750); per non parlare poi della viabilità. Come non bastasse, la rete stradale italiana tra il 1950 e il 1990 si è sviluppata del 175,5% mentre il parco circolante è aumentato del 498%

Ancora più problematica è la lentezza con cui nel nostro paese, a leggi e decreti spesso improvvisati, si dà corpo alle norme attuative. In Italia, fa notare l'Unrae, «quanto non previsto nel Codice della strada viene considerato non consentito». E se pensiamo che la riforma del Codice del '59 è in via di definizione oggi, è presto detto. Inoltre, alle carenze legislative a volte si assomma la sovrapposizione di competenze. Così, ad esempio, una innovazione come l'air bag (il cuscino d'aria che, con una piccola carica detonante, si gonfia in caso di urto proteggendo guidatore e/o passeggero) da noi viene ritenuto un'arma e come tale deve essere autorizzato dalla PS.

In sostanza, l'Unrae afferma che mentre è un «preciso compito delle istituzioni richiedere all'industria automobilistica continue ricerche per la soluzione dei problemi che la vita sociale oggi comporta... le stesse istituzioni devono far sì che le nuove soluzioni trovino rapida applicazione, che il maggior costo imposto all'automobilista da veicoli sempre più complessi trovi risposta nel miglioramento della qualità della vita in termini di sicurezza, di non inquinamento, e di mobilità individuale».

Per facilitare le cose, l'Unione avanza alla parte «pubblica» la proposta di lavorare congiuntamente, secondo la logica dell'interdisciplinarità, sfruttando cioè il meglio di competenze e culture diverse. Insieme «per trovare il giusto nesso tra ambiente e sviluppo». Il Rapporto Automobile 1991 di Aci e Censis ne dimostra l'assoluta necessità: il 59,5% degli intervistati acquisterà un'altra auto entro un anno, e il 94,1% prevede l'acquisto di un'auto. Il problema della mobilità, o meglio dell'«ecomobilità», si farà sempre più acuto.



La nuova Renault Clio Baccara (foto a destra) ha interni molto lussuosi (foto in alto). Il motore ad iniezione elettronica con catalizzatore è uno dei suoi punti di forza.

Clio Baccara: così nasce una «nicchia» esclusiva

Sull'onda del successo incontrato anche in Italia dalla Clio, la Renault conclude un'annata favorevole presentando la versione Baccara dell'«auto dell'anno 1991». Per essere un'auto del segmento B è un po' cara, ma le sue caratteristiche sono tali da far pensare alla nascita di una nuova nicchia di auto esclusive che, in più, hanno il pregio di essere catalizzate.

FERNANDO STRAMBACI

A conclusione di un anno che ha visto la Clio risollevare le sorti della Renault in Italia (la marca francese, in un mercato diminuito di circa l'1 per cento, ha incrementato le proprie vendite del 18 per cento, nonostante le difficoltà di approvvigionamento determinate da un lungo sciopero) viene proposta la quindicesima versione dell'«auto dell'anno 1991». Si chiama Clio Baccara e il suo prezzo è stato fissato in 23.450.000 lire per la tre porte e in 24.350.000 lire per la cinque porte.

Un po' cara, per essere un'auto del segmento B, ma Thierry Dombreval, che dirige la Renault Italia, non se ne fa un problema, perchè è certo che questa Clio Baccara troverà acquirenti anche se in Italia, al momento, un mercato per auto di questo genere non c'è. «Inventiamo una piccola nicchia», dice sorridendo, consapevole che la mania dell'auto «esclusiva» è dura a morire, nonostante la situazione economica consigli ad andar cauti con le spese. Ma Thierry Dombreval ha dalla sua il conforto del successo incontrato dalle versioni Baccara presenti nella gamma Renault e non sottovaluta il fatto che questa Clio, in regime di circolazione a targhe alterne, ha uno dei suoi punti di forza nel fatto che è equipaggiata di serie con marmitta catalitica a tre vie e sonda Lambda.

Certo, questa Clio ha molti altri motivi per convincere, presentandosi come la più confortevole e accessoriata tra le auto lunghe meno di 4 metri, qualità alle quali si accompagnano prestazioni di tutto rispetto.

Grazie al motore a benzina «verde» di 1.794 cc, che eroga una potenza di 95 cv a 5.750 g/m ed una coppia di 16,5 kgm a 4.250 g/m, la Baccara può raggiungere una velocità di 185 km/h. Velocità massima a parte, eccellenti sono le sue doti di accelerazione: 31,5 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo, 9,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h.

Se non si approfitta troppo della precisione e della rapidità di innesto del cambio a cinque rapporti e se non si preme troppo allegramente sul pedale dell'acceleratore, come si è tentati a fare anche per la scarsa rumorosità dell'abitacolo, la Clio Baccara sa anche essere parsimoniosa: 5,9 litri per 100 km ai 90 orari, 7,6 litri ai 120, 10,6 litri nel ciclo urbano.

Ma, come si diceva, è la ricchezza degli accessori e degli allestimenti di serie che fa la Baccara. Ci limitiamo ad elencarne alcuni: cerchi in lega, vernice metallizzata, retrovisori esterni regolabili elettricamente, fari fendinebbia integrati, aria condizionata, servosterzo, sedili in cuoio (così come gli inserti dei pannelli porte e il soffietto leva cambio), pomello leva e inserti vari in radica di noce, sedile conducente con regolazione lombare ed in altezza, sacca porta-abiti sotto il pianale portabagagli, volante rivestito in cuoio, chiusura centralizzata con telecomando, alzacristalli elettrici, contagiri elettronico, indicatori temperatura esterna e livello e temperatura olio, predisposizione impianto radio con antenna.

Un'auto di lusso, insomma, anche se dall'esterno non si vede. Proprio su questo puntano alla Renault Italia.

Caravanning: Anfia prepara «libro bianco» antisuperbollo

I costruttori di veicoli da campeggio (roulotte, camper, motorcaravan, motorhome) aderenti all'Anfia hanno deciso di procedere alla costituzione di un fondo comune per iniziative di carattere promozionale a favore del caravanning. Scopo del fondo quello di rilanciare il comparto del caravanning nell'ambito del turismo alternativo e difendere il settore da iniziative «demagogiche e controproducenti». Il riferimento è alla legge che ha imposto il superbollo per i camper, considerati «veicoli di lusso». La nuova tassa ha già frenato la diffusione di questi mezzi familiari e il presidente dell'Anfia campeggio, Alinari, ha annunciato la preparazione di un «libro bianco» che dimostrerà l'assurdità della tassa. Lo Stato, infatti, a causa della minore vendita sta perdendo molti più introiti (specie l'Iva) di quanti ne incameri con lo speciale bollo. Esattamente come già accaduto con la sovrattassa Diesel per le auto, che ha quasi «ucciso» il mercato.

Diavia: 20 anni di attività e 137 miliardi di fatturato

La Diavia Srl, costruttrice di apparecchiature per la climatizzazione di vetture e veicoli industriali, che fa parte del gruppo General Motors attraverso la partecipazione (75 per cento) della Harrison Division, ha festeggiato i vent'anni dalla costituzione. La società bolognese, che ha sede a Molinella (Bologna), con due divisioni a Milano e a Torino e un totale di 370 dipendenti, ha aumentato il proprio fatturato da tre miliardi e 200 milioni del 1978 ai 137 del 1991. Recentemente la Diavia ha deciso l'ampliamento della sede centrale di Molinella per ottomila metri quadrati, con un investimento di cinque miliardi.

Ford: al via in Inghilterra la produzione motori «Zeta»

Lo stabilimento Ford di Bridgend, in Inghilterra, ha cominciato a produrre una generazione nuovissima di motori a 16 valvole e a quattro cilindri con doppio albero a camme in testa, con il nome di codice «Zeta». La nuova serie sarà costruita parallelamente alla serie CVH e inizialmente verrà prodotta alla media di 525 mila unità annuali. Per il 1993 la famiglia di propulsori «Zeta» rappresenterà una produzione annuale di 850 mila unità.

Lancia Delta è la «sportiva dell'anno» in Gran Bretagna

La Lancia «Delta», che ha conquistato quest'anno il quinto titolo consecutivo di campione del mondo rally, decimo alloro iridato della Casa torinese, è stata eletta vettura sportiva dell'anno in Gran Bretagna. È l'esito di un sondaggio tra i lettori di «Autosport», la più importante rivista britannica del settore. Il premio è stato consegnato a Londra all'ing. Mario Petronio, responsabile delle attività sportive automobilistiche per i marchi Fiat, Lancia e Alfa Romeo. La «Delta» nella versione «AWD» ed integrale, si era già aggiudicata questo premio nel 1987, 1988 e 1989.

Usa. Allo studio del MIT sistemi superintelligenti per il controllo e la regolazione del traffico stradale. Ogni anno ingenti danni

48.000 miliardi nell'ingorgo

RICCARDO CHIONI

NEW YORK. Come coordinare e dirigere il traffico di 130 milioni di autoveicoli che viaggiano ogni giorno sulle strade americane? La risposta all'annoso problema la darà tra breve il prestigioso Massachusetts Institute of Technology (Mit). Per conto del Congresso l'Istituto sta infatti approntando alcune proposte in tal senso all'insegna della più avanzata tecnologia.

Da anni ormai durante le ore di punta due terzi delle vetture circolanti sulle free-way e supestrade americane riescono a malapena a percorrere una cinquantina di chilometri l'ora. Per non parlare poi delle grandi città come New York, San Francisco, Los Angeles dove il traffico almeno due volte al giorno (in prima mattinata ed in serata) letteralmente si paralizza. E siccome i rallentamenti e gli ingorghi procurano un danno alla circolazione (costo che il governo americano ha stimato addirittura a 40 miliardi di dollari l'anno, circa 48.000 miliardi di lire), il Congresso s'è rivolto ai «cervelli» del Mit affinché si impegnino in un programma di studi inteso a snellire il traffico su tutte le strade del pianeta America.

I congressisti hanno così messo mano al portafogli – si fa per dire – stanziando venti milioni di dollari per quest'anno e 150 per il prossimo, onde permettere agli accademici di progettare ed allestire congegni «smart» (cioè intelligenti), in grado di osservare, coordinare e dirigere gli automobilisti su percorsi alternativi o intervenire direttamente sui semafori e sulla segnaletica stradale elettronica – sempre attraverso la supervisione di un cervellone elettronico – onde impedire che una breve coda, causata magari da un'auto in panne trasformi il percorso in un incubo.

«Il problema del traffico – asserisce il direttore del programma del Mit, Moshe Ben-Akiva – è direttamente collegato alla produttività di questo paese». Ed ora con l'intervento economico di industrie elettroniche, del trasporto e degli stessi produttori d'auto il Mit s'appresta a presentare il primo progetto soprannominato «Intelligent Vehicle/Highway System», cioè sistema intelligente per veicoli ed autostrade.

L'obiettivo del Mit è quello di far giungere ad un cervellone elettronico i dati registrati da sensori e fotocellule lungo le autostrade e le arterie di maggiore comunicazione. Una volta interpretate le informazioni, il computer del traffico trasmetterà ai semafori gli impulsi opportuni ed alternati onde snellire il traffico, analizzando costantemente lo snellimento, mentre ai conducenti saranno fornite informazioni in tempi reali e offerti suggerimenti su percorsi alternativi.

Per il momento partecipano al progetto una ventina di società elettroniche con 75.000 dollari annui ciascuna, ma il prof. Ben-Akiva è convinto che in breve le aziende americane s'affacceranno alla ricerca con più interesse poiché per ora sono i giapponesi a farla da padroni. Secondo il Federal Department of Transportation ogni anno la condizione del traffico causa oltre due miliardi di ore di ritardo e – per quanto riguarda il futuro – le previsioni non sono affatto rosee, almeno fino a quando non entreranno in funzione congegni realizzati dal Mit. L'istituto di ricerca del Massachusetts ha già investito in proprio un miliardo di dollari in progetti inerenti allo snellimento del traffico.

Gli attuali sistemi di controllo e coordinamento sono infatti considerati fuoritempo, «low-tech» per usare un termine che piace agli americani, che significa cioè di antiquata tecnologia. A Minneapolis è già operativo un moderno sistema computerizzato che funziona con l'ausilio di telecamere e segnali radio con informazioni in tempi reali che il conducente più ricevere su una frequenza particolare della sua normale radio. Non è dato sapere quando il Mit presenterà al governo ed all'industria il «gioiellino» creato, ma di certo da Washington vengono inviati continui solleciti per un «appuntamento» a breve scadenza.

Bruciato in meno di tre mesi più di un terzo delle vendite previste in un anno. Pregi e difetti

Thema LX, l'ammiraglia fa furore

ANDREA LIBERATORI

TORINO. La prima impressione – forte – te la lascia un'accelerata in seconda. Pensi al jet, con i motori al massimo, che si lancia sulla pista. Ma qui resti ben saldo a terra. Un'occhiata al cruscotto: 100 km orari, e ti sei mosso da 8 secondi. Stiamo parlando del top Lancia, la Thema turbo 16 valvole, motore benzina 1995 cmc che, a 5500 giri, eroga 185 cv. Identifica questa vettura dell'alta gamma quella sigla «LX» che la Lancia riserva al meglio dei suoi modelli. Un top è anche il prezzo: 56 milioni su strada con una ricca dotazione di servizi in cui entrano largamente elettronica e informatica.

Quest'ultima «LX» l'abbiamo provata in Piemonte lungo percorsi misti strada-austostrada, prevalentemente pianeggianti.

Seconda impressione. Mentre il motore, con tutta la sua potenza, si fa sentire relativamente, anche agli alti regimi, il fruscio dei pneumatici – che aderivano perfettamente anche su asfalto umido – ci è parso sensibile. All'ottima stabilità della Thema LX, in curva come in velocità, contribuiscono le sospensioni elettroniche a due posizioni: normale e sportiva. Là dove la curva veniva dopo un tratto veloce l'ABS assicurava una frenata progressiva di grande efficacia.

Nel complesso – entro le velocità consentite dal codice della strada – l'assetto di marcia della «LX» è quanto di più confortevole si possa desiderare oggi: accelerazione e frenata consentono di uscire senza affanni da ogni genere di situazione urbana ed extra urbana. Il risultato è un comfort e un senso di sicurezza che accomuna pilota e passeggeri.

Uno o due posti occupati dietro (oppure un peso nel capace bagagliaio) non riducono, data la potenza del propulsore, l'accelerazione. E anche la frenata non lascia a desiderare.

Si è accennato, a proposito di rumore, al motore e ai penumatici. Spendiamo qualche parola per una terza fonte: sui 130 km l'ora, marciando contro vento, qualche vibrazione pare venire da certi profili della carrozzeria. Ci siamo chiesti se la vibrazione non potrebbe essere ridotta portando i cristalli dei finestrini più a filo delle superfici laterali della vettura.

Alle prime basse temperature della stagione la climatizzazione, assicurata dal condizionatore filtrante anti-polline, risulta eccellente in ogni punto dell'abitacolo della «LX». Qualche perplessità lascia la soluzione adottata per azionare il clacson: due soli punti in tutto il volante non sono pochi?

Notiamo tutto questo pensando che un modello come la Lancia Thema può essere suscettibile di nuove elaborazioni e sviluppi diversi. Su una base solida si può ancora costruire.

La Lancia è soddisfatta delle vendite della sua ammiraglia, la Thema LX (nella foto). Dal 10 settembre, inizio della commercializzazione del modello, al 30 novembre le «LX» vendute sono state 790. In meno di tre mesi quasi 800 vetture in circolazione – nelle grandi città, soprattutto del Nord – stanno ad indicare il successo di una vettura che, con un prezzo di 56 milioni, non è proprio alla portata di tutte le borse.

C'è probabilmente, come fattore non trascurabile di questo successo, anche il consenso che la Thema, nelle sue varie versioni, si è conquistata sul nostro mercato in questi anni. La Lancia ricorda, per far apprezzare appieno il dato di vendita appena diffuso, che la previsione al momento del lancio era per la «LX» di 2000 unità vendute in un anno.

Va pure ricordato che ABS, sospensioni e servosterzo elettronici, interni in pelle e così via, consentono, per questo prodotto italiano, di parlare seriamente di qualità. A ciò aggiungiamo il catalizzatore che mette l'acquirente al riparo da misure che l'inquinamento urbano rende sempre più urgenti. La Thema LX, lo dicono le cifre, sostiene validamente il confronto con la migliore produzione straniera. Un risultato che premia una sorta di sfida e può aver suscitato persino qualche sorpresa fra gli addetti ai lavori. Lanciare la «LX» in piena crisi dell'auto non era un azzardo? Chi lo ha fatto ha dimostrato di conoscere bene il mercato e le contraddizioni che la crisi (non solo dell'auto, in questo caso) porta con sé. □ A.L.

Raid. Guyana teatro della sfida

Il Camel Trophy numero 13 si gioca in «terra d'acqua»

Brasile e Guyana ospiteranno la tredicesima edizione del Camel Trophy, che si disputerà dal 27 aprile al 16 maggio dell'anno prossimo. Sedici equipaggi di diverse nazionalità si affronteranno lungo 1600 chilometri di piste abbandonate e di foresta amazzonica, a nord della fascia equatoriale. Ancora una volta protagoniste dell'avventura, le Land Rover Discovery a cinque porte.

UGO DAHO'

MILANO. Sarà la «terra d'acqua», ovvero la Guyana, ad ospitare la tredicesima edizione di quella organizzatissima «pazza» avventura chiamata Camel Trophy. La Guyana si presenta come un'immensa ragnatela di fiumi, affluenti e torrenti costieri, che segnano in modo irregolare la fitta vegetazione amazzonica: 214.969 kmq di territorio, coperto per l'85% da foreste e montagne. Un ambiente ideale per chi va sul difficile e per di più in un periodo, dal 27 aprile al 16 maggio, in cui le piogge cadono quotidianamente abbondanti.

Il via alla carovana costituita dai sedici equipaggi ammessi verrà dato a Manaus, in Brasile. Un veloce trasferimento in terra brasiliana e gli equipaggi spariranno nella foresta, per riemergere, dopo 20 giorni, sulla costa atlantica, a Georgetown in Guyana.

La piccola Repubblica sudamericana, indipendente, nell'ambito del Commonwealth dal 1966, conta 900.000 abitanti (4 ab. per kmq) fra neri, meticci, indiani e pochi europei, tutti stanziati sulla regione costiera. Ma durante tutta «l'avventura», evidentemente, i contatti con la popolazione locale saranno pressoché nulli. I «cameltrofisti» attraverseranno addirittura zone quasi inesplorate, avvalendosi delle fuoristrada Land Rover Discovery a cinque porte, opportunamente equipaggiate. Queste vetture, già collaudate nella passata edizione del «Camel» e – nella versione a tre porte – in quella siberiana del 1990, hanno dimostrato di adattarsi perfettamente a un impiego «duro», pur conservando caratteristiche di comfort eccellenti.

Mille e seicento chilometri di percorso con 12 prove speciali, tracciate per mettere ancora più in difficoltà uomini e macchine, saranno un ulteriore, importante test per la Casa inglese. Ricordiamo che la vettura ha un motore turbodiesel di 2495 cc della potenza di 111 cv a 4000 giri/min., 5 marce più retromarcia e ridotte, peso a secco di 2008 kg.

Sarà ancora il Discovery, nella versione 5 porte, il «mezzo» della sfida al Camel Trophy

Sport. Obiettivo Peugeot '92: il mondiale Prototipi

E la 905 trova una «sorellina»

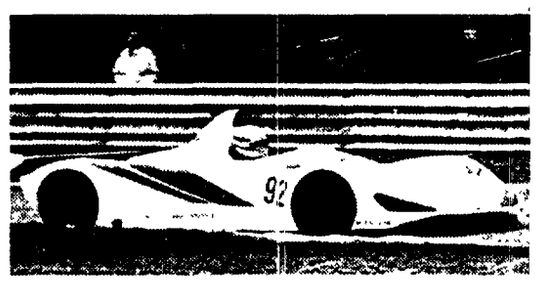
MILANO. In Casa Peugeot hanno tirato un bel sospiro di sollievo dopo la «marcia indietro» del presidente della Fia, Max Mosley. Nello sport il marchio del «leone» ha investito parecchi soldi e anni di ricerche. Troppi per vedersi sfumare sotto il naso, soprattutto, il campionato Sport Prototipi senza fare il diavolo a quattro. Fortunatamente, e nonostante il dichiarato abbandono della Mercedes da quella categoria, Mosley è stato ricondotto a più miti consigli. E tutto, o quasi, è tornato alla normalità. Salvati così gran parte degli investimenti tecnici ed economici, Peugeot riconferma dunque i suoi programmi per il '92. Con una sola incognita dei rallies, resi meno interessanti dall'improvvisa rinuncia del team Lancia «ufficiale».

La Casa francese, infatti, ha grosse ambizioni ed anche una novità per il prossimo anno agonistico. Era appena tramontato il sole sul mondiale Sport Prototipi - nel quale la coppia Mauro Baldi/Philippe Alliot su 905 si è aggiudicata il terzo posto della classifica piloti - che già ribadiva il suo obiettivo primario: la conquista del titolo iridato sfuggito quest'anno. I francesi sono convinti di potercela fare, anche mettendo a frutto i risultati positivi di fine campionato (due doppiette a Magny Cours e a Città del Messico) e soprattutto continuando a lavorare sul nuovo motore messo a punto per la gara del Nürburgring (evoluzione del 10 cilindri a V di 80 gradi, aspirato, di 3.5 litri).

Intanto per scoprire nuovi talenti e saggiare la consistenza del vivaio piloti - Peugeot Italia ne ha schierati 500 quest'anno al volante delle 205 e 309 tra pista e sterrati - sul circuito di Monza è stato tolto il velo alla nuova 905 Spider (costo 80 milioni) che dal prossimo anno darà vita ad un campionato monomarca: la 905 Spider Cup internazionale che si disputerà su dodici prove, spesso concomitanti con le gare europee del Mondiale Prototipi e forse anche con la F.1 a Montecarlo.

La vettura, una «barchetta» monoposto, è equipaggiata con motore di 2 litri, 16 valvole, derivato da quello della berlina 405 Mi16 (che nella versione corsa sviluppa una potenza di oltre 200 cv) già protagonista nel campionato italiano velocità turismo (Civt) classe S/2 Superturismo con i piloti ufficiali Fabrizio Giovanardi, Emanuele Naspetti e Enrico Bertaggia.

Il regolamento della Spider Cup prevede numerose novità, tra le quali la limitazione del numero di pneumatici-gara e il sorteggio, prima delle competizioni, delle centraline elettroniche di accensione-iniezione. R.D.



La 905 Spider in prova sulla pista di Monza