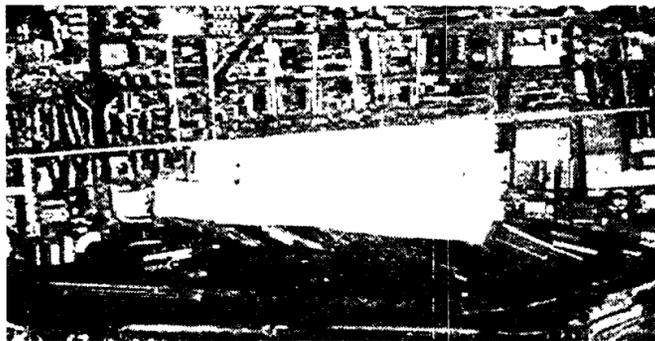


VERSO TORINO

Una ripresa aerea del Lingotto Fiere. L'area espositiva (62.200 mq) suddivisa in 4 padiglioni è stata completamente riprogettata dall'architetto Renzo Piano

Dal 23 aprile al 3 maggio il 64° Salone. Novità nella struttura e di impostazione. A colloquio col presidente della società organizzatrice



«Chi è assente ha torto»

A un mese dall'apertura, il Salone di Torino fa già discutere per alcune «assenze» europee illustri. Ma la 64ª edizione riserva anche molte novità: struttura riprogettata dall'arch. Renzo Piano e soprattutto nuove impostazioni e finalità. Il presidente della società organizzatrice, Bruno Sghembari, risponde alle «accuse» sul ruolo e i costi del Lingotto.

stazione che punta il «nuovo Salone di Torino»

Si, Torino ci punta in modo definitivo. Ogni edizione sarà monografica. Per questa 64ª il tema è il rapporto tra l'auto e l'ambiente. E tutti gli stand saranno uniformati.

Ma non sarà la solita passerella di prototipi che utilizzano propulsori o carburanti alternativi, e chiuso il?

Questo sarà solo l'aspetto più eclatante. Gli espositori stanno approntando i loro spazi in modo da affrontare tutte le tematiche relative: dai metodi di produzione, ai nuovi materiali, al recupero, riciclo e riuso dell'auto a fine ciclo.

Il momento centrale del Salone sarà il convegno internazionale (il 28 aprile) su «L'auto e l'ambiente del 2000». Rappresentanti delle tre grandi aree produttive - Europa, Stati Uniti e Giappone - e dei singoli costruttori testimonieranno dei rispettivi impegni e di quanto si sta facendo in termini di politiche per il futuro e di indirizzi di politica industriale.

In più, abbiamo istituito uno stand «del Salone» con quattro isole tecnologiche: marmite catalitiche, inquinamento acustico, nebbia - faremo funzionare un radar-auto con simu-

lazione di guida in condizioni di scarsa visibilità - e infine una strumentazione di richiamo diretta ai giovani per informarsi, essere informati e divertirsi.

Il rapporto auto-ambiente non è però l'unico «tema» del Salone. Avete istituito proprio nel cuore del Lingotto un Forum del design...

Diciamo che è una ulteriore evoluzione del Salone torinese. Lo stile è sull'«auto italiana» e in particolare torinese. L'omaggio ci è parso doveroso, ma il design è fondamentale per i suoi impatti: le dimensioni in diretto rapporto con la mobilità e l'abitabilità interna; il Cx con i suoi influssi su consumi, prestazioni e comfort.

La presenza dei sei maggiori carrozzieri italiani, un giapponese e un inglese rappresentano qui le tendenze dell'auto del futuro. La nostra speranza è che il Forum possa essere la leva per attivare in un futuro, ci auguriamo prossimo, una vera e propria Accademia, nella quale formare culturalmente e professionalmente i carrozzieri del domani.

Ma allora come giudica le «assenze» di importanti costruttori europei? Non c'è forse anche un pizzico di ri-

volta per il fatto di giocare in casa Fiat?

Per le «assenze» non posso che esprimere rammarico. Ritengo che su tali decisioni abbia influito la criticità della vecchia struttura del Lingotto, criticità prolungatasi per troppi anni. Ma la nuova struttura e il nuovo volto del Salone sono sicuro che giocheranno a favore delle prossime edizioni. Proprio per la sua funzione di dibattito sui grandi temi, chi è assente rischia di essere nel torto. E poi sgomberiamo subito gli equivoci sulla «casa della Fiat». In tutto il mondo, il 90% delle fiere si tiene dove c'è il maggior centro produttivo. Inoltre noi, come organizzatori, manteniamo una assoluta equidistanza verso tutti gli espositori.

C'è ancora un punto critico: i costi di partecipazione.

I costi sono competitivi e per certi versi irrisori: da mezzo miliardo a un miliardo. Per una grande Casa è forse la 20ª parte di una sola campagna pubblicitaria. Anche il «ritorno» dell'investimento è pagante. A Torino il visitatore, e ne passano da mezzo milione in su, viene perché è già interessato all'acquisto. Anche per questo, partecipare è produttivo.

Primavera Opel: ancor più ampio il listino «verde»



Novità nella famiglia «Corsa»: migliori dotazioni e controvalore

Aria di primavera in casa della Opel/GM. Le novità interessanti spaziano dal nuovo motore 1600 cc ad iniezione elettronica da 100 cv per la Astra, ad una serie di interventi che accrescono la dotazione di Corsa e Astra, fino a nuove alternative catalitiche a parità di prezzo per le Vectra 2.0i 4x4 e GT (motore 2.0 litri con marmitta catalitica trivalente) e per la Omega Diamond 2.0 litri berlina e station wagon.

CORSA. Le nuove entrate nel listino Opel Corsa si chiamano Swing+, GL+ e Sport portando a 21 le versioni a benzina e Diesel della gamma, delle quali ben 17 munite di serie di convertitore catalitico. Il segno «+» che compare accanto alle già note denominazioni Swift e GL stanno a significare l'arricchimento delle dotazioni di serie. Entrambe sono fornite infatti di predisposizione autoradio e di retrovisori esterni in colore carrozzeria.

Inoltre, il Swift+ acquisisce anche i vetri azzurrati, mentre le GL+ trovano i cerchi in lega da 5,00 J x 14" e pneumatici di dimensioni maggiorate (165/65 R14 78T). Queste Corsa sono disponibili con motori catalizzati a benzina di 1.2 e 1.4 litri, e a gasolio di 1.5 litri; per la sola Swift+ si possono anche scegliere una motorizzazione 1000 cc non catalizzata e una 1500 turbodiesel ecologica. I prezzi, chiavi in mano, partono da lire 11.895.000 per la Swift+ e da lire 14.446.000 per la GL+.

Ancora più ricca è la dotazione della nuova versione Sport - sostituisce la Joy - che adotta di serie la predisposizione autoradio, la chiusura centralizzata, gli alzacristalli elettrici. Il prezzo: 14.638.000 lire chiavi in mano. Il motore della Sport è un 1400 cc a iniezione elettronica, che utilizza benzina verde e sviluppa una potenza di 60 cv, ma in alternativa è disponibile con propulsore 1500 turbodiesel catalizzato.

ASTRA. Il nuovo motore 1600 a iniezione elettronica fornito di catalizzatore e capace di erogare 100 cv equipaggia d'ora in poi le versioni berlina GT 3 porte, GS 5 porte e la station wagon Club e GLS. Altra novità Astra è la riproposizione della 1.4 GL 5 porte senza predisposizione autoradio offerta a lire 16.971.000, mentre la 1.4 Station Wagon GL - lire 17.833.000 - si posiziona ben al di sotto delle dirette concorrenti.

Peugeot 205 Gentry catalizzata top di gamma



Superati i quattro milioni di esemplari prodotti, la Peugeot 205 si pone ora il traguardo del quinto milione. Da questo mese sul mercato italiano circola il 44° modello della piccola francese, il ventesimo in versione ecologica: si chiama Gentry (nella foto) e si colloca al top della gamma. Fra i suoi cavalli di battaglia sono le grandi prestazioni date dal suo motore catalizzato (con dispositivo a tre vie e sonda lambda) di 1905 cc con alimentazione a iniezione multipoint, capace di sprigionare 102 cv di potenza e di far raggiungere alla vettura la velocità massima di 190 km/h. Alla sportività dell'esterno e della meccanica, la Gentry affianca l'eleganza degli interni con sedili in pelle e inserti in radica sulle portiere, e la ricca dotazione di serie che comprende anche l'impianto di condizionamento aera. Il prezzo, chiavi in mano, del nuovo gioiello 205 è di 23.250.000 lire.

Diesel Bmw città aperte e niente superbollo

Dopo le vetture a benzina, che fin dall'aprile dello scorso anno sono importate catalizzate di serie, ora anche le Bmw con motore turbodiesel a sei cilindri di nuova immatricolazione sono abilitate a circolare in città anche in caso di limitazioni al traffico. E in più, ottenuta la regolare omologazione, sono esenti dal superbollo. L'esenzione riguarda in particolare i modelli: 325td Touring (2443 cc, 113 cv a 5500 giri, 187 km/h), 325td (2498 cc, 116 cv a 4800 giri, 198 km/h), 525td (2498 cc, 143 cv a 4800 giri, 207 km/h) e 525tds Touring (2498 cc, 143 cv a 4800 giri, 202 km/h).

«Forma Alfa» dalla 1900 alla 155 GTA» alla Permanente

Dalla prima 1900 del secondo dopoguerra alla recentissima 155 GTA, scelte affascinanti - Alfa Romeo saranno esposte, dal 14 aprile al 10 maggio prossimo, alla Società Permanente per le Belle Arti di Milano, in via Turati, nell'ambito della Mostra «Forma Alfa». Ha ideato e coordinato la rassegna, che comprende anche documentazioni di campagne pubblicitarie, disegni di progetto, figurini di stile e modelli in scala di versioni non realizzate, lo storico dell'automobile Angelo Tito Anselmi.

Quindicesima edizione del Trofeo Lancia di golf

Si è disputata nei giorni scorsi a Margara la prima delle trentasei prove del XV Trofeo Lancia Golf 1992 «Lancia d'oro», a dimostrazione dello stretto rapporto che la Casa automobilistica e gli sportisti si sforzano di intrattenere con gli appassionati delle discipline sportive «minor». La Lancia non si limita infatti a dominare nei Rally automobilistici e se la sua presenza nel golf data ormai da trent'anni, altrettanto costante è la sua partecipazione, anche se più recente, alle gare di sci alpino (Lancia Dedra integrali sono messe a disposizione della Nazionale italiana), di tiro e di scherma.

Fra i tanti motivi di crisi dell'auto americana il design e l'usato seminuovo.

Gli stilisti Usa a scuola dai «giap»

RICCARDO CHIONI

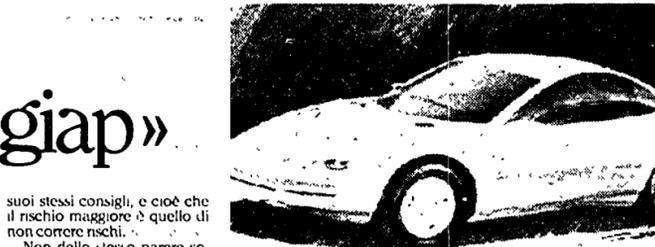
NEW YORK. «Più lunghe, più basse, più larghe; questo era il nostro credo. Tutto d'un tratto, però, ci dissero che le auto dovevano diventare più corte, più strette e più alte», afferma Charles Jordan, capo del team di designer della General Motors, ricordando il tempo in cui le auto gialle dalle curve sinuose e dai fanali a occhio di gatto iniziarono ad invadere il mercato a stelle e strisce.

Le «Tre Sorelle» si videro costrette a modificare in fretta e furia le rispettive strategie. Abbandonata l'idea dell'auto-vanity dalle sfilavanti cromature, ai designer di G.M., Chrysler e Ford venne impartito l'ordine di progettare auto «made in Usa» capaci di frenare l'armabaggio giapponese. Persino le mitiche Cadillac e Buick dovettero essere rimodellate. Nell'idea delle «Tre Sorelle» i nuovi design devono generare forti emozioni: adorazione o disguido, ma non indifferenza.

Con un occhio al graphic computer e l'altro puntato sui

suoi stessi consigli, e cioè che il rischio maggiore è quello di non correre rischi.

Non dello stesso parere sono però in casa G.M., costretti a chiudere - tra i ventuno previsti entro il 1995 - la catena di montaggio di North Tarrytown, nello Stato di New York, dove dal 1987 vengono assemblati alcuni modelli di mini-van che escono con i marchi Chevrolet, Pontiac e Oldsmobile. Gli anni Ottanta per gli «originali» mini-van «made in Usa» segnarono un vero e proprio boom. Così, un po' spronati dal proprio motto, un po' per arginare la concorrenza giapponese, gli stilisti americani hanno dato sfogo all'immaginazione, sbizzarrendosi. Muso a cuneo, tanto lungo che chi usa queste vetture trova difficoltà nei parcheggi e nelle manovre; paraurti futuristici come pure la fanalona. Alla General Motors sono entusiasti e contano di vendere almeno 200 mila l'anno. Ma le speranze vengono presto deluse. Ai pantofolai americani l'avanti-gard automobilistica non piace, e di tutti e tre i modelli - Chevrolet Lumina (in plastica), Pontiac



Ecco il disegno della nuova vettura sportiva con cui la Chrysler cercherà il rilancio innanzitutto in casa propria, dove i prodotti giapponesi conquistano sempre maggiori favori da parte del pubblico americano

Trans Sports e Oldsmobile Silhouette - si vendono a malapena centomila esemplari.

Così lo stabilimento di Tarrytown cade (come altri) vittima di una irrazionale strategia d'assalto che nel tempo si è trasformata in un business dispendioso, con una perdita che per il solo gigante G.M. ammonta a sei miliardi e mezzo di dollari (oltre 8.300 miliardi di lire) negli ultimi due anni.

Quanto riguarda la Chrysler è cronaca di questi giorni. Lee Iacocca, il re di Detroit autore del grande rilancio Chrysler alla fine degli anni Settanta, è costretto ad ammettere pubblicamente la profonda crisi (il bilancio 1991 è in rosso) per 1200 miliardi di lire) in cui si dibatte la terza industria auto-

mobilitaria americana e ad abdicare in favore di Robert Eaton, brillante leader di G.M. Europa (un attivo a dispetto di quanto succede alla Casa madre in Usa), che gli succederà al vertice a fine anno. In compenso, in concomitanza l'esplosiva notizia delle dimissioni, Chrysler ha presentato a Detroit la generazione di Jeep della Duemila e annunciato l'allestimento di una vettura sportiva grintosa.

Poi...tutti a scuola. Gli stilisti americani, infatti, tra breve si recheranno nel paese del Sol Levante per apprendere «l'arte e il mestiere» dai loro colleghi «gialli». Lo hanno suggerito gli stessi giapponesi a George Bush durante la sua recente (disastrosa) missione economica.

E l'occasione a prezzi stracciati deprime le vendite

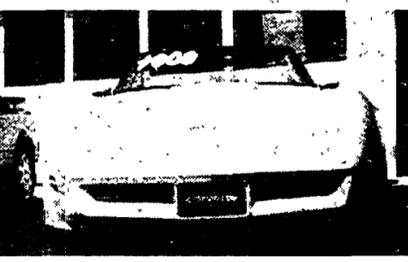
Da San Francisco a San Diego la California è un unico grande mercato dell'usato su quattro ruote. Occasioni per tutti i gusti, offerte sensazionali, prezzi stracciati: così l'auto seminuova deprime le vendite del «nuovo». Anche se, nonostante le leggi federali, all'acquirente capita spesso di doversi difendere da insidie d'ogni genere e da venditori senza scrupoli.

CARLO BRACCINI

LOS ANGELES. Una magnifica Chevrolet Corvette del 1969, rossa fiammante (nella foto), è parcheggiata in pieno sole nel vasto piazzale di un «Car Dealer» di Redondo Beach, a Los Angeles. Il prezzo è di quelli che attirano l'attenzione del visitatore europeo: 9000 dollari, poco più di 11 milioni e mezzo di lire italiane. Da noi, a occhio e croce, può valere 40 milioni. Un esame più approfondito, però, mette in luce lo stato precario della carrozzeria, con evidenti tracce di stucco mal verniciato, o addirittura in vista, e ruggine diffusa. Anche gli interni rivelano serepulture e gli indelebili danni del

colore quello del «seminuovo», favorito dal leasing a breve termine - raggiunga proporzioni sorprendenti. Ma anche nel resto degli Stati Uniti l'acquisto di una vettura (o di un veicolo commerciale leggero) d'occasione è un fatto talmente diffuso - si calcola che quest'anno le «Tre Sorelle», attraverso le vendite ufficiali, cercheranno di vendere 1.200.000 vetture seminuove - da richiedere una specifica legge federale, la Used Car Rule.

La normativa rende obbligatoria, tra l'altro, l'esposizione sulla vettura in vendita di un apposito adesivo nel quale sono riportate le principali condizioni del contratto, gli organi soggetti a garanzia, i limiti e l'estensione della stessa. Non tutti gli Stati, comunque, aderiscono alla Used Car Rule e si affidano a propri dispositivi di legge o non ne prevedono affatto. «Così entriamo in gioco noi - racconta Paul Halverson del BBR (Better Business Bureau, letteralmente Ufficio degli affari migliori) della California - il BBR si offre di assistere l'utente nel caso di un acquisto sbagliato, qualora si siano sco-



periti «vizi occulti» o gravi difetti nel periodo immediatamente successivo alla vendita, sia in presenza di garanzie sia in assenza di esse».

Il livello dei prezzi e delle quotazioni dei veicoli d'occasione negli Usa resta influenzato dalla vastità dell'offerta, e in particolare dalla guerra dei listini in atto tra costruttori nazionali e giapponesi, i quali praticano prezzi e canoni di leasing generalmente più bassi dei concorrenti americani sbilanciando così a proprio favore le vendite sia del nuovo sia del seminuovo. In questo modo, un Nissan Pathfinder 4x4 (l'equivalente del nostro «Terrano») di un anno e mezzo di vita, superaccessorizzato, viene via per meno di 12.000 dollari (15.400.000 lire circa) e per una Saab 900 Turbo Cabriolet del 1990, in perfetta condizione, si possono pagare 25.000 dollari (30 milioni di lire). Ugualmente interessanti sono anche le quotazioni delle vetture d'epoca e di valore storico, non necessariamente americane, ma beninteso con le verifiche già dette.

Moto. In attesa della versione stradale, arriva la 500 GP italiana E la Casa giapponese risponde con una 125 SP Cadalora Replica

Bimota e Honda, privati in pista

Sempre più numerose le moto a disposizione dei privati per partecipare alle gare su pista. Bimota presenta una 500 da Gran Premio a due tempi che, affinata, verrà messa a disposizione dei corridori privati e nel 1993 darà luogo a una versione stradale dalle «prestazioni incredibili». Honda, per parte sua, presenta la 125 SP Cadalora Replica per le gare Sport Production.

UGO DAHÒ

Chi vorrà correre in moto potrà farlo presto con una nuova moto italiana, la Bimota 500 GP. La Casa riminese ha infatti presentato la sua nuova «creatura» nel corso di una recente conferenza stampa.

L'avo del progetto fu dato sul finire del 1989 con la finalità di costruire una moto da strada sulla scorta delle esperienze che si sarebbero fatte

con il modello da corsa. La versione da gara ora è pronta - mentre quella stradale è programmata per il 1993 - e si avvale di un motore bicilindrico a due tempi incastonato nel telaio della Tesi. Una realizzazione, questa 500 GP, interamente frutto del bagaglio di esperienze accumulate in anni di corse, ma anche di una notevole capacità innovativa.

Il principio ispiratore del progetto nei suoi tratti essenziali è stato il convincimento, dicono alla Bimota, che su percorsi dove maneggevolezza e rapporto peso/potenza sono importanti, moto concepite come la Bimota abbiano possi-

bilità di successo. Se i fatti confermeranno questa tesi, seguiranno altre 500 GP da destinare ai corridori privati a prezzi più accessibili di quelli delle concorrenti oggi presenti sul mercato.

Interessante dovrebbe essere, nelle intenzioni della Casa riminese, anche la versione stradale che vedrà la luce l'anno prossimo e che viene annunciata con «prestazioni incredibili». Si tratta certamente di un obiettivo ambizioso quello di far resuscitare il motore a due tempi, che è stato destinato da anni a sopravvivere soltanto sulle piste per motivi ecologici.

Ma passiamo ai dati tecnici dell'attuale versione da corsa, che certamente appagheranno la curiosità degli appassionati. La disposizione dei due cilindri è a «V» di 90° per totali 499 cc; con due alberi controaltri.

L'aspirazione è lamellare e lo scarico dotato di valvola parzializzatrice a controllo elettronico. La lubrificazione è separata e l'accensione è costituita da un sistema elettronico integrato con l'iniezione a bassa pressione.

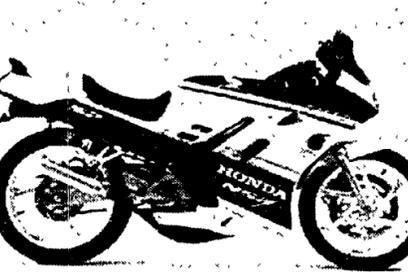
Se i rapporti al cambio, interamente estraibile, servito da una frizione multidisco a secco.

Assolutamente originale è il sistema di sterzo e sospensioni che è quello futuristico del modello Tesi, con forcellone oscillante all'avantreno e avanzata ampiezza regolabile.

La cilindrata è modesta, soltanto 125 cc, ma anche la Honda NSR 125 SP Cadalora



Il collaudatore-pilota Francesco Monaco accanto alla Bimota 500 GP con cui correrà quest'anno. Nella foto a destra, la Honda NSR 125 SP Cadalora Replica



La Honda NSR 125 SP Cadalora Replica

Replica è una moto da corsa, per il campionato Sport Production. Caratterizzata da una veste grafica simile a quella delle moto ufficiali HRC, si avvale dell'esclusivo telaio in alluminio pressofuso e di sospensioni regolabili. Per aumentare la sicurezza, la moto è stata dotata di un freno anteriore a disco flottante con flangia centrale in alluminio.

Il motore, in particolare, è stato affinato nel gruppo termico, che ora vanta un diagramma di distribuzione in grado di erogare maggiore potenza e coppia; nuova è la testa con una camera di combustione ridisegnata.

Allo scarico troviamo la valvola «RC Valve», che controlla l'apertura in funzione dei giri.

Molta cura è stata dedicata all'equilibratura del gruppo albero motore/biella. Sportivissima la scelta della trasmissione primaria a denti diritti per sfruttare al massimo la potenza disponibile.

Assolutamente originale è il sistema di sterzo e sospensioni che è quello futuristico del modello Tesi, con forcellone oscillante all'avantreno e avanzata ampiezza regolabile.

La cilindrata è modesta, soltanto 125 cc, ma anche la Honda NSR 125 SP Cadalora

replica è una moto da corsa, per il campionato Sport Production. Caratterizzata da una veste grafica simile a quella delle moto ufficiali HRC, si avvale dell'esclusivo telaio in alluminio pressofuso e di sospensioni regolabili. Per aumentare la sicurezza, la moto è stata dotata di un freno anteriore a disco flottante con flangia centrale in alluminio.

Il motore, in particolare, è stato affinato nel gruppo termico, che ora vanta un diagramma di distribuzione in grado di erogare maggiore potenza e coppia; nuova è la testa con una camera di combustione ridisegnata.