

In autogrill video-corso di guida sicura con «Viaggiando»

Il numero di aprile della rivista «Viaggiando in autostrada», in vendita in tutte le aree di servizio della nostra rete autostradale, offre agli automobilisti l'opportunità di scoprire le regole per guidare in sicurezza, attraverso un video-corso (nella foto la copertina della cassetta) curato da Siegfried Stohr, ex pilota di Formula 1 e primo ad istituire una apposita scuola di guida sicura tuttora funzionante al circuito Santa Monica di Misano Adriatico. La video cassetta allegata alla rivista (senza alcun ritocco al prezzo di copertina che è di 3000 lire) ha una durata di 30 minuti, durante i quali Stohr spiega in modo semplice e comprensibile un programma abbastanza ampio e completo: la posizione di guida, il comportamento dell'auto, le tecniche di sterzata e di frenata, come impostare una curva e percorrerla in sicurezza, e ancora il controllo dell'auto in caso di sbandata, come fermarsi in caso di emergenza e come evitare ostacoli improvvisi. Oltre, naturalmente, a consigli generali validi in ogni occasione. Beninteso, però, che un corso dal vivo è sempre più efficace.

Nasce Renault: Clio «Aria» con condizionatore e ricircolo aria

Siamo da poco nella primavera ma già Renault pensa all'estate: mettendo in commercio la Clio «Aria» Basata sull'attuale RT 1400 catalizzata - che già prevede tra le varie dotazioni di serie alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con telecomando, sedile posteriore sdoppiato - la «Aria» acquista in primo equipaggiamento il condizionatore con funzione di ricircolo che esclude l'immissione di aria inquinata in abitacolo (specie nelle code). I prezzi chiavi in mano sono: 16.980.000 lire la tre porte, 17.900.000 la cinque porte. In opzione si possono chiedere: servosterzo, cerchi in lega, radio 4x6w con satellite al volante, retrovisori elettrici autosbrinatori e tetto apribile.

Car Design Award alle Alfa Romeo e Bmw Serie 3

Una giuria internazionale riunitasi nel corso del Salone di Ginevra ha decretato i vincitori '92 del «Car Design Award» Torino-Piemonte. L'ambito premio dello «stile» è stato assegnato per le vetture di produzione al Design Centre Bmw per la sua berlina Serie 3, mentre nel settore delle concept car il favore dei giudici è andato al Centro Stile Alfa Romeo per il prototipo Protocoe che ha battuto l'Audi Avus quattro e la Mercedes-Benz F100.

Twr Sabelt rinnova il contratto con Ferrari

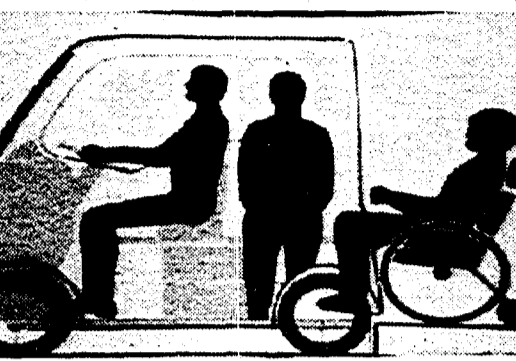
La Twr Sabelt, maggior produttore al mondo di cinture di sicurezza da competizione che già fornisce le principali squadre di Formula 1, rally, prototipi e kart, ha rinnovato il contratto con la Ferrari. Pertanto, equipaggia anche quest'anno le vetture di Maranello impegnate nel massimo campionato automobilistico.

Al Salone di Torino dominano l'ecologia e la fantasia

# Il Duemila dei carrozzieri



Dieci giorni all'apertura del Salone di Torino. Al nuovo Lingotto Fiere fervono i lavori di allestimento degli stand, tutti improntati al «verde», all'ecologia, tema dominante di questa 64ª edizione. Nell'atteso «Forum del design» le indicazioni sull'auto del Duemila. Qualche anticipazione sulle proposte dell'Ital-design di Giugiaro: due monovolume, diversissime tra loro e davvero insolite.



Ecco i disegni dei due prototipi proposti in «prima mondiale» dalla Ital-design di Giugiaro. Entrambi monovolume, ma l'uno per il «viaggio insieme», l'altro per l'uso urbano. In alto, «Columbus», il van a quattro ruote motrici e sterzanti che, come una «caravella da terraferma», trasporta sette persone. Questo veicolo, omaggio a Colombo, sarà esposto anche a Genova, all'Expo di Siviglia alle Olimpiadi di Barcellona. «Biga», qui sopra, come una biga romana ha una sola porta d'accesso, posteriore, e pianale a filo di marciapiede per facilitare il carico di carrozzine per bambini e disabili.

A dieci giorni dall'apertura ufficiale del 64° Salone internazionale dell'automobile di Torino, nel «nuovo» Lingotto Fiere fervono i lavori di preparazione degli stand che, in conformità con il tema dominante di questa edizione, saranno accomunati dal «rapporto tra auto e ambiente». Ecologici gli spazi espositivi, sempre più rispondenti alle esigenze di tutela ambientale i modelli esposti, «verde» persino il numero telefonico

(1678/09000) attraverso il quale si possono ottenere informazioni e prenotazioni (compresi alberghi) su tutto quanto la città di Torino ha predisposto per le undici giornate del Salone (dal 23 aprile al 3 maggio). Al di là del gioco di parole, resta il «verde», l'ecologia, la chiave di lettura di questa kermesse dell'Automobile. Infatti molte delle Case costruttrici presenti non disdegnano di portare anche a Torino, oltre

alle ultime produzioni di serie, le auto-laboratorio ormai note come «concept car» sulle quali si studiano le più sofisticate tecnologie per rendere i veicoli sempre più sicuri - pensiamo ad esempio ai supporti radar alla circolazione o per le manovre di parcheggio - e a bassissimo o nullo impatto ambientale.

Non per niente, accanto alle avveniristiche Avus Quattro di Audi e HSRJII di Mitsubishi, ci sono numerose proposte di vetture elettriche o ibride. Tra queste, naturalmente, non manca la Fiat Cinquecento Elettra. Ma c'è anche, ad esempio, il piccolo Daihatsu BC7, prototipo marciante di veicolo elettrico a tre ruote studiato per l'uso urbano e per questo contenuto in minime dimensioni e che come un ciclomotore marcia a 40 km l'ora, ma in compenso ha un'autonomia di percorrenza di 180 chilometri.

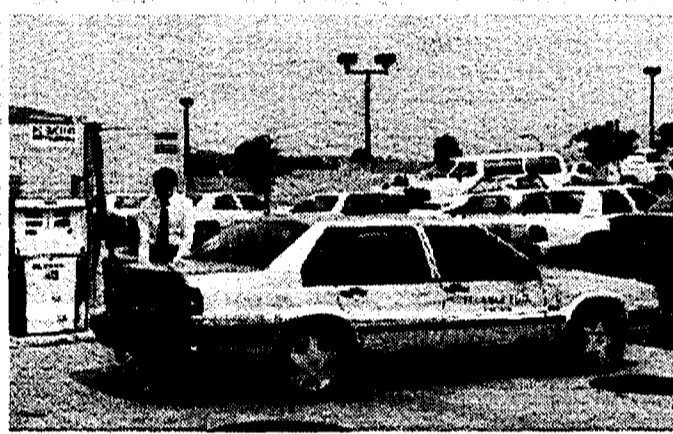
Se queste sono dunque le linee di tendenza tracciate e percorse dai Costruttori, il futuro dell'auto è ben più variegato, dovendo tenere conto di tutti i gusti e le esigenze. Ed è proprio a questo ruolo onnicomprensivo che sono chiamati a rispondere designer e carrozzieri, e fra questi, tradizionalmente, gli italiani. In questo senso, il «Forum del design» allestito nel cuore del Lingotto Fiere potrà già dare molte risposte su quale sarà l'auto del Duemila. Le «firme» chiamate al «Forum» sono una garanzia di fantasia sia per lo stile, sia per lo studio di soluzioni tecnologiche avanzate: Art & Tech (giapponese), I.A.D. (inglese) e gli italiani Bertone, Zagato, Ghia, Maggiora, Pininfarina e Ital Design di Giugiaro.

Di quest'ultimo famoso carrozziere sono i due prototipi «Columbus» (il riferimento è voluto) e «Biga». Si tratta di due

monovolume, ma con caratteristiche e destinazioni d'uso diverse: la prima è un van tradizionale, una «caravella da terraferma» - come la definisce Giugiaro - a quattro ruote motrici e sterzanti (meccanica originale Italdesign e motore Bmw 12 cilindri da 300 cv), in grado di trasportare sette persone con il posto di guida avanzato al centro e rialzato, e quelli per i passeggeri accoppiati su tre file, di cui i due centrali girevoli. «Biga» invece è uno studio di supercompatta city car (la lunghezza non supera i due metri) già producibile in serie a costi limitati, mossa da un sistema ibrido a trazione elettrica e tradizionale. Per facilitare le manovre di parcheggio e il trasporto di carrozzine per bambini e disabili, ha un'unica porta d'accesso posteriore, con pianale a filo di marciapiede (come una biga romana). Può ospitare quattro o cinque persone. □ R.D.

# A tutto campo in Usa la lotta contro l'inquinamento atmosferico Da Tlev a Zev 5 anni in sigle passando per la Volvo Ulev

In California stanno sperimentando le auto in grado di rispettare i limiti di emissioni inquinanti previsti per i prossimi anni. Si va dalle TLEV alle ZEV, ma c'è una Volvo a metanolo che è già ULEV. Grazie all'attività dell'Air Quality District di Los Angeles, l'inquinamento dell'aria si è ridotto del 50 per cento. Le attività del Centro di ricerche Volvo a Camarillo.



Una «Flexible Fuel Volvo» fotografata all'ingresso dell'Air Quality District di Los Angeles e mentre la rifornisce ad una «pompa» di metanolo.

**FERNANDO STRAMBACI**  
LOS ANGELES. Per ogni automobile acquistata nello stato della California - quelle circolanti sono 9 milioni su una popolazione di 14 milioni di abitanti - un dollaro va al South Coast Air Quality Management District. Poca cosa, visto che il bilancio annuale dell'ente è di 150 miliardi l'anno. Ma è un modo per sensibilizzare gli automobilisti ai problemi dell'ambiente e per far loro ricordare che è dal S.C.A.Q.M.D. che partono le idee per tutelare la qualità dell'aria. Queste idee vengono poi trasformate, a Sacramento, in leggi che finiscono per condizionare tutta la legislazione americana in fatto di automobili e che, visto che il mondo è ormai un «villaggio globale», condizionano anche la legislazione degli altri paesi.

A vedere la sede del S.C.A.Q.M.D., un palazzo annesso al verde, alle spalle di Los Angeles, è difficile immaginare che l'ente abbia tanto potere. Eppure, in quarant'anni di attività, i 1.200 ricercatori e tecnici che lavorano qui e nei quaranta centri di controllo sparpagliati in tutta la South Coast, sono riusciti a far ridurre del 50 per cento l'inquinamento atmosferico in California, nonostante nello stesso lasso di tempo la popolazione sia raddoppiata e malgrado le automobili siano quadruplicate. Certo, l'aria di qui lascia a desiderare, con l'ozono e il monossido di carbonio che sono ancora a livelli tre volte superiori a quelli riscontrabili a livello federale. Ma bisogna tener conto delle particolari condizioni orografiche della zona e non bisogna dimenticare che, rispetto a quella di Città del Messico, l'aria che si respira a Los Angeles e dintorni è aria pulita.

**RICCARDO CHIONI**  
NEW YORK. Con l'aiuto dei governi locali, dalle macerie dell'industria bellica americana sorgono ora aziende che stanno lavorando ad un futuro migliore. Ai piedi delle montagne di San Gabriel a Monrovia, poco distante da Los Angeles, per esempio, all'interno di un misterioso edificio di cristallo affumicato, dove solo fino ad un anno fa si progettavano strumenti di morte, adesso si lavora all'allestimento di un prototipo di auto elettrica.

Con questa conversione industriale molti amministratori californiani sperano di salvare una miriade di aziende grandi e piccole che, altrimenti, sarebbero cadute vittime del conseguente ridimensionamento della struttura bellica americana, al termine della guerra fredda. Negli anni della pace insomma la strategia è quella di individuare il filone appropriato per rimpiazzare missili, bombardieri e jet da combattimento. Lo smantellamento degli impianti militari non è un problema di facile soluzione. Basterà considerare che nei prossimi 10 anni ben 2 milioni e mezzo di dipendenti di aziende belliche perderanno il posto di lavoro ed il solo stato della California - entro il 1996 - registrerà 580.000 licenziamenti nel settore. «Una crisi di dimensioni mai registrata» commenta Gary Conley, presidente della Economic Development Corporation.

Al comando della Amerigon Inc. di Monrovia c'è l'ingegnere meccanico Lon Bell, il quale assicura che - almeno in fatto di vetture elettriche - gli Stati Uniti sono in grado di «fare le scarpe» sia ai giapponesi sia ai tedeschi. La convinzione è data dal fatto che in quei paesi non possiedono una matura tecnologia aerospaziale, necessaria - precisa - per la realizzazione di vetture leggere.

«Gli aerei, come le auto elettriche» sostiene Lon Bell - richiedono particolari condizioni: i sistemi di aria condizionata e di riscaldamento, senza condurre il peso del veicolo, sono elementi essenziali che solo chi ha familiarità con la tecnologia aerospaziale può applicarli al meglio in questo progetto. Negli Usa

# Guerra e pace a Monrovia, Los Angeles Ieri missili oggi auto elettriche

non siamo comunque i soli contendenti questo mercato. Nel Sud della California - prosegue - per esempio esistono già 19 studi di designer che stanno progettando per conto delle grandi case automobilistiche americane e giapponesi. Questa iniziativa ha spronato le «tre sorelle» di Detroit a considerare in tempi più brevi la soluzione della vettura elettrica, onde limitare i danni all'ambiente, specie in California dove i giorni di «allarme ecologico» sono ormai tutti quelli che il calendario prevede. La prima a dare l'esempio è la Chrysler che assieme alla Westinghouse Electric lancia una joint-venture per la produzione di mini-van (furgoncini), la cui produzione è prevista tra 3-4 anni. Lo Stato della California, come si ricorderà, ha infatti deciso che entro il 1998 almeno il 2% dei mezzi commerciali dovranno essere a trazione elettrica.

Alla Chrysler sono certi di poter offrire veicoli capaci di percorrere 200 miglia (oltre 320 chilometri) con un carico di batteria, 80 miglia in più cioè dell'autonomia delle attuali vetture elettriche. Quello di Camarillo è il solo tra i Centri di ricerca esistenti che si occupi dell'automobile in modo globale: dall'engineering al design, in collaborazione con l'Art Center di Pasadena, ma soprattutto è attento alle ricerche sociologiche e di mercato, il che consente alla Volvo di conoscere in anticipo quali sono le tendenze in atto negli Stati Uniti. Anche scoprire per tempo, come ha fatto l'equipe della signora Voegelé, che tra i californiani assume sempre maggior valore il rispetto dell'ambiente, che il lusso fine a se stesso non va più di moda, è servito alla realizzazione della Volvo 850 TLEV.

La tempervità della Volvo nell'adeguare le sue macchine alle richieste dell'Air Quality District non è casuale. La Casa svedese, infatti, non si è limitata, come altre marche del vecchio Continente, ad esportare la sua produzione negli Stati Uniti (l'anno scorso sono state vendute negli Usa oltre 65 mila Volvo), ma è stata la prima Casa europea ad aprire - era il 1986 - un proprio Centro studi e ricerche in California. Ora il Volvo Monitoring and Concept Center di Camarillo (a nord di Los Angeles) è diretto da Sylvia Voegelé, una signora esperta in statistica, che si avvale della collaborazione di una quindicina di specialisti. Quello di Camarillo è il solo tra i Centri di ricerca esistenti che si occupi dell'automobile in modo globale: dall'engineering al design, in collaborazione con l'Art Center di Pasadena, ma soprattutto è attento alle ricerche sociologiche e di mercato, il che consente alla Volvo di conoscere in anticipo quali sono le tendenze in atto negli Stati Uniti. Anche scoprire per tempo, come ha fatto l'equipe della signora Voegelé, che tra i californiani assume sempre maggior valore il rispetto dell'ambiente, che il lusso fine a se stesso non va più di moda, è servito alla realizzazione della Volvo 850 TLEV.

# Guzzi Daytona Un fulmine l'ultima nata

**UGO DAHO**  
Il panorama dell'offerta di moto è vasto, variegato e specializzato in funzione dell'uso per il quale la due ruote è stata concepita. Le più in voga in questo momento le custom, ovvero motociclette «all'americana» dotate di grandi e comode selle, ampi manubri, pedane in avanti e tante cromature. Resistono, tuttavia, molto bene nel cuore degli appassionati le «sportive» dalle prestazioni esuberanti, che non si sa bene dove si possano esprimere se non in pista.

Di queste «motociclette sportive» esistono diverse specie e sottospecie, nonché due scuole principali: quella giapponese e quella italiana. La prima si distingue per il frazionamento della cilindrata e per le strepitose potenze espresse dai motori. La seconda si basa principalmente sui motori bicilindrici della diversa architettura e sui pesi complessivi delle moto molto contenuti. Due scuole, quelle menzionate, evidentemente molto distanti nella prassi, ma con un unico obiettivo: quello di offrire prestazioni eccezionali. Le super-sportive: di oltre mille di cilindrata oggi

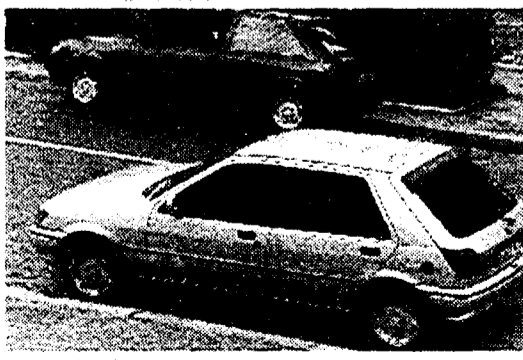
consentono velocità vicine ai 300 orari. Ultima nata in casa Guzzi, la Daytona 1000 Fuel Injection fa parte proprio della categoria sopra citata e rappresenta un bell'esempio di scuola italiana. Oltre duecentocinquanta chilometri orari di velocità massima è il dato più appariscente, ancorché riduttivo per una moto, che è il risultato di tante esperienze fatte nei campionati americani «Battle of Twin». La Daytona è, infatti, una moto potente con i suoi 95 Cv dichiarati a 8000 giri, ma è anche relativamente leggera (205 Kg) e così, se è vero che la potenza non è pari a quella delle migliori giapponesi di pari cilindrata, è anche vero che la leggerezza ne riduce fortemente il differenziale negativo. Insomma, il poderoso bicilindrico a «V» di 992 Cc., dotato di accensione ed iniezione elettronica, digitale Weber-Marelli, incastonato e con funzione portante in un solido telaio monobraccio in acciaio a sezione rettangolare ci pare faccia sempre la sua gran bella figura. Prodotta in tiratura limitata e commercializzata in questi giorni, la Daytona 1000 costa Lire 20.484.200 chiavi in mano.

# In vendita a prezzi molto competitivi la piccola Ford con motore Zeta di 1.8 litri catalizzato Sedici valvole per una vera «Fiesta»

**ROSSELLA DALLO**  
ROMA. Strategia 16 valvole atto secondo. Potrebbe sembrare l'inizio di una sceneggiatura teatrale sul mondo dell'automobile, invece è soltanto il secondo passo della strategia commerciale di Ford Italiana tesa ad offrire agli automobilisti di casa nostra vetture con la più avanzata tecnologia della distribuzione plurivalvole anche nei segmenti di maggiore diffusione. Ecco infatti che dopo avere introdotto i nuovi motori Zeta di 1.8 litri - appunto la nuova ge-

nerazione di propulsori 4 cilindri 16 valvole, ovviamente catalizzati con dispositivo trivalente e sonda lambda - sulla Escort, a meno di due mesi la stessa operazione viene ripresa per la Fiesta.

assoluta da molti mesi, come confermano anche le vendite di questo primo trimestre: 54.630 immatricolazioni) è facile prevedere la buona riuscita della nuova 16V. Un'altra considerazione «a favore» è che il 35 per cento delle vendite nel segmento «B» si concentrano in una fascia di prezzo compresa fra gli 11 e i 30 milioni, e all'interno di questa fascia il 45% è riservato ad auto che costano tra i 15 e i 22 milioni di lire, fra le quali ritroviamo, appunto, Escort e Fiesta. E infatti, per aggredire meglio questa particolare fetta di mercato carente di proposte a 16 valvole (solo il 9%) e per rendere ancora più appetibile l'offerta, anche in questo caso i prezzi «chiavi in mano» della Fiesta 16V (già messa in commercio) sono davvero molto competitivi: 16.350.000 lire la versione con carrozzeria 3 porte e 17.280.000 lire la 5 porte. E qui veniamo ad un altro piccolo record di questa nuova «compatta» della Ford: è l'unica 16 valvole nel segmento B proposta in versione 5 porte. Tant'è che uno degli «slogan» recita: Fiesta 16V cinque e tre porte, ribaltando la consuetudine che vuole le porte in crescendo. Ma, al di là delle battute, i contenuti tecnologici di questa fortunata vettura sono certo i più adatti a convincere il pubblico.



Una premissa doverosa, sottolineata dallo stesso Ghenzler, riguarda l'adozione della tecnologia 4 valvole per cilindro: non è in funzione dell'aspirazione della potenza (155 cavalli erogati) o della velocità massima raggiungibile (182 km/h), bensì della fluidità di guida e della elasticità del motore, grazie ad una coppia massima di quasi 17 kgm già in gran parte disponibile a un bassissimo numero di giri. Ciò fa della Fiesta 16V un'automobile facile e divertente da guidare, come abbiamo potuto constatare in una prova stradale intorno a Roma durante la quale ci siamo divertiti a spingere l'acceleratore fino ai limiti concessi in autostrada per poi affrontare un percorso misto a bassa andatura (fino alla soglia minima di 40 km/h) senza mai cambiare la quinta mar-

Esternamente la Fiesta 16V acotta paraurti e specchi retrovisori in colore carrozzeria, e lo spoiler posteriore in colore nero. Ancora più confortevole e meglio insonorizzato l'abitacolo