

L'Eagle EMT della Goodyear adotta cinture d'acciaio e supporti speciali per garantire la continuità del viaggio (alla velocità di 90 km/h) per altri 350 chilometri dopo la foratura

Goodyear e Bridgestone brevettano pneumatici che non si sgonfiano Più semplice l'Eagle americano, ma per entrambi ancora costi proibitivi

Gomme a prova di «buco» ma non prima del 1994



L'Expedia della Bridgestone (qui a lato) ha uno svantaggio: cerchi «ad hoc». Questo porta il costo del kit a 6 milioni di lire

Sono finiti gli incubi di «gomma buca»? Goodyear e Bridgestone giurano di sì. Entrambi i colossi del pneumatico - uno americano e l'altro giapponese - hanno infatti brevettato nuove coperture per auto che consentono di continuare il viaggio, a velocità sostenuta, anche dopo la foratura. Ma prima che siano resi disponibili al pubblico se ne dovranno ridurre i costi, oggi proibitivi.

Ma Pirelli negli States vince in qualità

Mentre Goodyear e Bridgestone si contendono il primato del pneumatico che non si sgonfia un altro produttore gongola. È la Pirelli che nel difficile mercato degli Stati Uniti si è conquistata un primato molto importante: quello della qualità. I Pirelli infatti, secondo i risultati dell'indagine annuale J.D. Power & Associates (uno dei principali istituti Usa di analisi di mercato interno e internazionale), sono giudicati dai consumatori americani di gran lunga «migliori». I prodotti della Casa milanese hanno ottenuto un indice di soddisfazione 131 rispetto a una media dell'intero settore di 107. In particolare Pirelli ha battuto Michelin (129) e il colosso di casa Goodyear (107). Tutti al di sotto della media gli altri produttori: BF Goodrich, Bridgestone, Continental, Dunlop, Firestone, General, Toyo, Uniroyal e Yokohama. L'istituto ha contattato 25.000 utenti di pneu-

matici di primo equipaggiamento e cioè proprietari di un'auto nuova con almeno un anno di vita. Due i parametri principali presi in esame: aspetto performance e qualità affidabilità del prodotto. In entrambi i casi Pirelli ha ottenuto i punteggi più alti dai consumatori i quali hanno ampiamente dimostrato di saper distinguere tra performance della vettura e dei pneumatici. Ma non basta. Pirelli si è aggiudicato il vertice anche nella speciale classifica di «fedeltà alla marca». I risultati della ricerca infatti hanno dimostrato che tanto più alto è il grado di soddisfazione per il pneumatico quanto più elevata è l'intenzione di riacquistare anche in futuro gli stessi pneumatici. «I consumatori», dichiara un analista della J.D. Power & Associates, «ci dicono che stanno diventando sempre più attenti alla qualità specifica dei pneumatici».

Il costo del kit della Bridgestone comprendente quattro copertoni altrettanti cerchioni e sensori si aggira intorno ai sei milioni di lire e sarà molto alto a richiesta sul sofisticato modello Calloway della Corvetta. La Goodyear però non ha ancora reso noti alcuni «dettagli» - così li ha definiti i tecnici - tra cui il prezzo e la data della disponibilità del prodotto.

I copertoni realizzati dalla Bridgestone - chiamati Expedia - necessitano di speciali cerchioni e saranno disponibili negli Stati Uniti solo per essere montati su alcuni modelli delle sportive Chevrolet Corvette. Il conducente - assicura la brochure - poiché non avverte il classico sbandamento provocato dalla foratura sarà allertato da una spia luminosa montata sul cruscotto radioattiva dai sensori contenuti nelle ruote. I copertoni Expedia inoltre consentiranno di percorrere (dopo la foratura) oltre 80 chilometri alla considerevole velocità di 90 km/h.

Quelli prodotti dalla Goodyear invece - chiamati Eagle Extended Mobility Tire - saranno sul mercato solo nel 1994. Al contrario di quelli della concorrenza i pneumatici Eagle potranno essere montati su normali cerchioni in dotazione alla vettura. Alle caratteristiche del concorrente Bridgestone l'Eagle aggiunge la possibilità di percorrere alla stessa velocità oltre 350 chilometri.

Al via le vendite della Y10 gamma 1993



Giovedì scorso è iniziata la commercializzazione della gamma 1993 della piccola «ammiraglia» Lancia Autobianchi Y10. Prodotta in 830.000 esemplari la Y10 è stata restituita esteticamente e adotta un nuovo cambio molto più preciso e «morbido». Inoltre il condizionatore d'aria è ora disponibile per tutte le versioni: una con motore 1.300 cc in coppia con il 1100 (nella foto a fianco). Alla motorizzazione più piccola sono abbinati anche la trazione integrale 4WD e la trasmissione automatica a variazione continua (11 «Seletronic»). Con la sola eccezione per la versione con motore 1300 tutti i modelli della gamma rientrano nella categoria delle auto utilizzabili dai neo patentati e con il costo di circa diecimila lire. I prezzi chiavi in mano partono da 13.600.000 lire.

Più moto e più campioni al Motor Show (5-13 dicembre)

Reduce da un anno di agonistica prodiga di allori mondiali il settore motociclistico sarà ancora di più protagonista al Motor Show di Bologna in programma il 5 e il 13 dicembre prossimi. Le Case produttrici italiane ed estere le aziende di componenti e abbigliamento specifico avranno a disposizione uno spazio espositivo superiore del 25% rispetto alla scorsa edizione. E ancora una volta hanno assicurato la loro presenza campioni dello sport: due ruote come Alessandro Gramigni iridato con il Aprilia nel mondiale delle 125, Luca Cadalora per la seconda volta vittorioso con la Honda nelle 250. Non mancheranno inoltre le esibizioni: le gare e in particolare il motocross intercontinentale e un'inedita prova di superbikes.

Audi 80 1.9 TDi primatista per bassi consumi: 3,8 litri/100 km

Un'Audi 80 1.9 TDi stretta di mente di serie ha recentemente battuto un nuovo record in fatto di consumi. Pilotata dall'austriaco Gerhard Plattner non ha mai impresse di questo genere. Il turbo diesel di 1.9 litri di cilindrata ha percorso in poco più di due mesi 40.273 chilometri attraversando su strade di ogni genere e difficoltà (compresi le piste sabbiose del Marocco e 14 passi montani) 16.000 chilometri in Asia, America, Africa e Europa consumando mediamente solo 3,78 litri di gasolio ogni cento chilometri ad una velocità media di 85,8 km/h. Ma non basta. Anche il consumo di olio motore ha deluso l'eccezionale pilota infatti ha dovuto aggiungere appena 1,75 litri di lubrificante motore nonostante i forti sbalzi di temperatura affrontati durante il viaggio: dai 2 gradi sottozero del Canada ai 50 sopra del l'Arizona.

RICCARDO CHIONI

NEW YORK. Ho bucatolo? L'incubo degli automobilisti ha i giorni contati? Secondo gli inventori del pneumatico a prova di buco è possibile. Per gli analisti del settore invece ci vorranno ancora anni prima che l'industria automobilistica adotti il pneumatico che non lascia in panne per la strada. Per decenni i costruttori di pneumatici avevano cercato di realizzare copertoni per auto in grado di evitare al conducente l'inconveniente del cambio della ruota consentendo gli inoltre di portare a termine un viaggio anche dopo una fo-

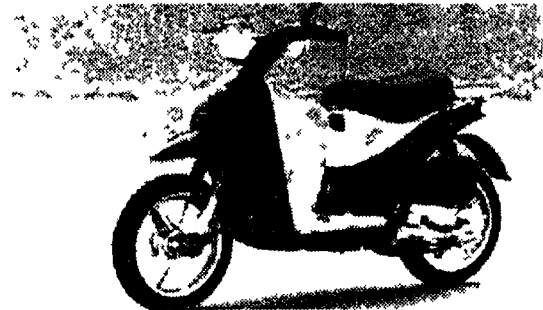
La gara tra i due giganti - la americana Goodyear e la giapponese Bridgestone ed il giapponese Bridgestone e il giapponese Bridgestone - è giunta alla voluta finale. Entrambi a distanza di poche ore l'uno dall'altro hanno rivelato di aver messo in pratica l'invenzione del secolo. Ma subito precisato che il merito maggiore del pneumatico a prova di buco è costituito dal fatto che il conducente non perde il controllo della vettura consentendogli - anche a velocità sostenuta (90

Il mondo della moto dà battaglia all'«una tantum»

Tempi duri per le due ruote, sempre più nel mirino del fisco con la contestatissima una tantum. Incertezza politica, crisi economica e difficoltà valutare non aiutano certo il mercato ma le associazioni di categoria preparano una dura battaglia. «Nessuna disubbidienza, solo più equità» chiedono gli addetti ai lavori. Previsioni di ricicli e diffusa preoccupazione tra i manager della moto.

CONSEGNE (1° SEMESTRE/ITALIA)

	1992	1991	%
fino a 125 cc	15771	16687	- 5,49
126-200 cc	1664	1711	- 2,75
201-300 cc	6147	5064	+ 21,39
301-380 cc	2337	1534	+ 52,35
381-500 cc	1861	2079	- 10,49
501-750 cc	24668	26777	- 7,88
750-1000 cc	4719	7753	+ 10,23
oltre 1000 cc	3827	7753	+ 10,23
TOTALI	60994	61605	- 0,99



continua a rappresentare un punto di riferimento sicuro in un panorama mondiale dominato dai giapponesi. A preoccupare gli addetti ai lavori c'è anche la difficoltà a lavorare economicamente. «Azzardato fare delle previsioni», è l'opinione di Ma-



Mentre combatte col fisco il mondo delle due ruote continua a progettare e produrre nuovi modelli. Qui sopra, il prototipo del 125 Giler enduro a sinistra il Piaggio «Free» presentato a Colonia

di quest'anno nonostante l'arrivo di modelli nuovi come la K1100 RS, la R80 R e la nuova serie del bicilindrico boxer. Per Giuseppe Piva direttore commerciale della Honda Italia leader storica del mercato italiano «le tasse vanno pagate ma preferiamo una maggiore equità fiscale come ad esempio far gravare la super-tassa solo sulle moto con prezzo superiore ai 20 milioni di lire. Per quanto ci riguarda non aumenteremo i listini anche se i nostri margini si restringono sempre

di più». «Sulla una tantum è indispensabile evitare ogni forma di terrorenza e la diffusione di false informazioni», sostiene Walter Martini direttore della Divisione due ruote della Yamaha Belgarda. «Soprattutto bisogna fare i conti con la situazione politica ed economica più generale e le previsioni sono tutt'altro che rosee». «Chi può dire come andranno le monete europee i tassi del costo del denaro e il potere d'acquisto delle famiglie?», fa eco il direttore com-

merciale della Piaggio Vercoli Europei Matteo Righero. «Il settore delle due ruote però dovrebbe tenere i limitati incrementi agli scooter e ai ciclomotori addirittura migliorarsi».

Più scooter con e senza targa meno 125 sportive più medie stradali polivalenti, stabili le enduro monocilindriche in calo le grosse enduro da deserto ancora in crescita, ma su numeri sempre limitatissimi. Le supermaxi sportive queste in sintesi le indicazioni del mercato con le solite incertezze sulla risposta del pubblico alla bolla fiscale. Sempre sull'una tantum c'è da registrare l'ennesima beffa. Sono infatti tenute al pagamento solo le moto immatricolate fino al 19 settembre scorso e costruite a partire dal 31 dicembre 1990. In teoria sarebbero dunque esenti i mezzi prodotti prima di tale data a patto che il possessore nesca a dimostrare con certezza il momento di uscita dalla fabbrica. Come? Questo il legislatore si non lo dice e al fisco proprio non interessa.

I motociclisti hanno ancora qualche speranza. La Commissione Finanze ha accolto una proposta di emendamento per limitare l'una tantum alle sole moto con costo superiore ai 20 milioni di lire. Piano però a cambiare vittoria il governo Amato potrebbe ancora porre la fiducia sulla manovra e allora addio emendamenti.

Salone Nautico: maggiore offerta fino a 8 metri

GENOVA. Si è aperto sabato alla Fiera del Mare di Genova il 32° Salone internazionale Nautico. Mai come quest'anno tanto amanti venti «sono trasformati in tempeste. Dopo la stangata dello scorso anno con la «tassa di stazionamento» si pensava che null'altro potesse essere inventato per affossare un comparto in espansione. Ma ci ha pensato il governo Amato a dare l'ultima mazzata con reddito zero e «una tantum» sui beni di lusso.

Così il fatturato complessivo del diporto nautico è calato del 7 per cento (a 3000 miliardi) nella scorsa stagione e ora rischia di raggiungere un altro minimo storico. A piangere, tra l'altro, non ci sono soltanto i camburisti e gli addetti dell'indotto. Anche i consumatori in fatto hanno poco da stare allegramente. «Un po' di soldi», dicono, «ma non per comprare una barca». Un fatto di cui il mercato si sta accorgendo. Il nuovo modo di concepire il diporto è in bilico. Un fatto di cui il mercato si sta accorgendo. Il nuovo modo di concepire il diporto è in bilico. Un fatto di cui il mercato si sta accorgendo.

Peccato perché in questi ultimi due anni il diporto si stava trasformando da «status symbol» di una casta di elite, a un autentico sport passione accessibile a un maggior numero di persone, non necessariamente ricche. Non per niente, a Genova, i tre quarti delle imbarcazioni esposte sono comprate nella fascia fino agli 8 metri. Certo non mancano i megayacht destinati a battere bandiere di paridi fiscali ma la prerogativa di questa edizione del Salone sta proprio qui: nella maggiore diffusione della barca come mezzo di svago e di sport. In pratica, per i quasi 2 milioni di euro, si sta evolvendo una specializzazione per la pesca e il fishingman come il Barracuda di cui parliamo qui sotto - costano circa il nuovo modo di concepire il diporto è in bilico. Un fatto di cui il mercato si sta accorgendo. Il nuovo modo di concepire il diporto è in bilico. Un fatto di cui il mercato si sta accorgendo.

CARLO BRACCINI

MILANO. Anche le due ruote a motore nelle preoccupazioni del governo. Ma non per incutire la diffidenza. L'uso di motociclette e ciclomotori nei centri urbani costituisce una vera e propria minaccia alla salute pubblica e con benedici innegabili sul piano di risparmio energetico. No nelle spire della manovra economica la moto è stata definita «una tantum» straordinaria» diritta a colpire i mezzi di oltre 6 cavalli fiscali (poco più di 350 cc.). È la famosa «una tantum» che accomuna le moto della categoria superiore (già gravata dell'Iva al 38%) ad altri «beni di lusso» come automobili oltre i 2000 cc., le barche e gli aerei. A conti fatti si passa da 159.455 a 797.275 lire l'addizionale a 1.047.380 se il motociclista reside in Calabria e Toscana.

Il popolo delle due ruote però non c'è e mentre la Federa-

Presentato EuroClass interurbano e turistico, prodotto a Valle Ufita

Iveco parte in autobus per l'Europa

Iveco dà la scalata a l'Europa anche con gli autobus. Prodotto nello stabilimento irpino di Valle Ufita il nuovo EuroClass da 10,6 e 12 metri motore di 9,5 litri turbo intercooler con due tarature di potenza 350 e 290 cv. Investiti 100 miliardi, per progetto e industrializzazione. Rivoluzionato il processo produttivo. Fermo il mercato interno del trasporto pubblico si tenta il rilancio su scala europea.



completa per il servizio interurbano di linea e turistico. EuroClass. Il nuovo autobus costruito nello stabilimento di Valle Ufita in provincia di Avellino è già disponibile in due versioni di carrozzeria (10,6 e 12 metri) che si avvalgono di un unica motorizzazione Diesel ecologica (sei cilindri turbo intercooler di 9,5 litri) diversificata per potenza da 350 e 290 cv quest'ultima «detarata» dalla prima. Notevoli come abbiamo detto i contenuti tecnologici per la parte meccanica. In estrema sintesi: ha sospensioni anteriori indipendenti tipo McPherson e posteriori tradizionali i freni sono a bidone anteriormente e dietro



Il design EuroClass reca la firma del Centro Stile Iveco sia per la carrozzeria che ha un Co tecnico di 0,27 sia per gli interni con nuovi sedili anatomici (qui sopra) antstress. «rivoluzionario» anche nel modo di costruire il veicolo. Si è cioè adottato un sistema «automobilistico». Il veicolo è completo su linee aerea e gruppi meccanici elettrici per un totale di 200 componenti montati separatamente. L'assemblaggio è solo alla fine del ciclo produttivo. In questo modo Iveco può garantire la massima cura e precisione in ogni fase di lavoro. Ad esempio telaio e scocca in acciaio speciale autopassivante sono perfeitamente verniciati in ogni angolo (la garanzia contro la corrosione è di 10 anni!). Con EuroClass per cui sono stati investiti complessivamente 100 miliardi e tutti gli altri modelli in gamma l'Iveco Bus si prefigge di raggiungere sui mercati europei «almeno» è quanto auspica il direttore generale Giuseppe Amato - quote equivalenti a quelle degli autocarri. L'obiettivo è ambizioso ma senza questo punto di riferimento è ben difficile pensare a un ritorno della piena produttività a Valle Ufita dove oggi su 1200 operai e tecnici e 150 impiegati ben 700 sono in cassa integrazione e a zero ore.

Buona pesca col «Barracuda»

ENRICO LIVRAGHI

Al contrario di quanto si possa credere, non occorre avere barche enormi per praticare la pesca sportiva di altura. Un buon «fisherman» tra i 6 e gli 8 metri non solo è più che sufficiente ma è anche più adatto perché sa ben motorizzare e adeguatamente attrezzare. È il caso del Barracuda C 24 del cantiere Polyform di Pinarelli di Puzze (Rovigo) uno scafo dalla linea elegante e aggressiva concepito per velocità sostenute e per manovre già costruite in versione «open» e ora anche in versione (walk around). Ha una carena a V profonda di lunghezza 7,20 e larghezza 2,50 (fiumi tutto m. 6) con la classica prua rialzata sostenuta da pattini Hunt che la rendono sicura e insondabile al pelo. Il pozzetto, privo di ingombri e di bordo libero basso è spazioso e attrezzato con tre grandi gommoni e una visuale viva di fronte di serie. Il posto guida (poltrona di pilot e copipilota) dotato di tutta la strumentazione necessaria è ben protetto da una robusta visiera e da un funzionario tubetto di rigido (optional). Il passaggio laterale da poppa a prua dove

vienti piazzati i sedili di combattimento risulta di notevole agibilità. A fianco del posto di pilotaggio si trova il portello di ingresso sottocoperta. A sinistra sono collocati il bilanciere e il parsi (in un apposito gavone chiuso) verso prua si trova un piccolo tavolo con il cui scollo dorso può il lato destro prolungato e fornito di un comodo divanetto supplementare. In ogni caso non mancano le dotazioni di merito che appare ben sfruttato soprattutto per la sicurezza. Ma la novità è l'ultimo momento che il Barracuda C 24 gli allestito con motorizzazione interurbano a benzina (potenza massima 250 Hp) viene offerto con motore interurbano Diesel (110 e 130 Hp) o con motore Diesel (130 HP) che è adatta a costruttori sufficientemente esperti in trattamento. Ma quest'ultimo è fornito di 200 litri di carburante e di un sistema di iniezione a iniezione diretta iniezione.