In vendita da una settimana la compatta della Nissan già all'attacco nel segmento B. I «plus»: motore 16V, servofreno e servosterzo di serie

Micra, piccola di fuori ma temibile «dentro»

La Nissan Micra ha preso la via del mercato italiano e già comincia a mietere successi. Nella prova su strada realizzate tutte le promesse della Casa sulle prestazioni del motore bialbero 16 valvole. Massima attenzione alla salvaguardia dell'ambiente, alla sicurezza e al comfort di guida (servosterzo e servofreno di serie). Non all'altezza di altre concorrenti invece, l'abitabilità. A gennaio una 1.0 «base»

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

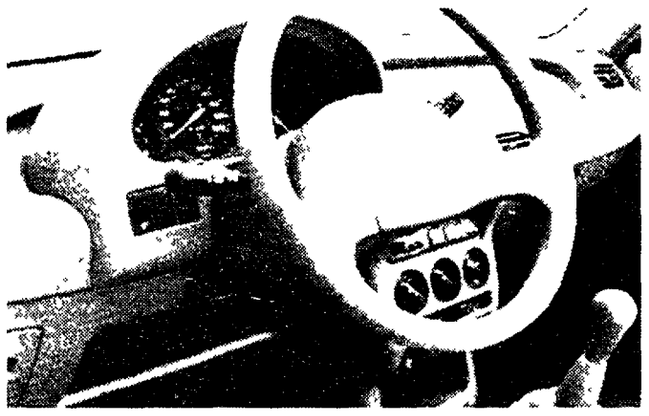
CAPENA (Roma). Micra è il nome della vetturetta destinata insieme alla Twingo della Renault a fare il bello e cattivo tempo nel segmento «B» del nostro mercato il prossimo anno. I primi riscontri di questa teoria – peraltro condivisa da tutti gli addetti ai lavori – si avranno già fra pochi giorni dopo i primi parzialissimi dati di commercializzazione.

La Micra «compatta» della giapponese Nissan ma costruita in Inghilterra a Sunderland è in vendita infatti esattamente da una settimana e già nella fase di prevendita ne sono state prenotate 3000 con tanto di contratto firmato e caparra versata. Di queste tremila vetture il 60 per cento riguarda la motorizzazione 1.300 e il 40 la 1.0 litri. Nonostante i prezzi chiavi in mano non proprio accattivanti – si va da 15.390.000 lire per la 1.0 SLX a 15.890.000 per la 1.3 SLX fino ai 16 milioni e 200.000 lire della 1.3 Super S – gli italiani mostrano di predilegere la cilindrata superiore anche se la 1.0 ha poco da invidiare alla sorella maggiore.

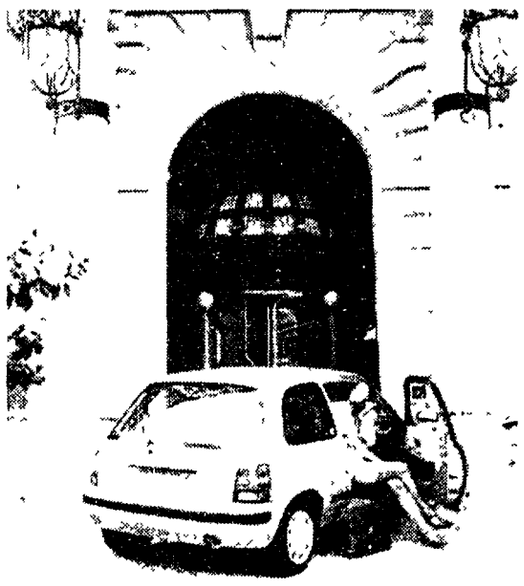
Ma già dal prossimo gennaio Nissan Italia metterà in commercio solo su precisa richiesta del concessionario anche una versione base della 1.0 contrassegnata con la sigla LX che avrà tutte le caratteristiche meccaniche delle altre vetture della famiglia Micra e che, mancando di vetri elettrici e chiusura centralizzata costerà 14.650.000 lire. (Seguiranno a marzo '93 la versione con cambio automatico e a metà anno la cinque porte.) A quel punto molte concorrenti incominceranno a tremare anche perchè il mercato della Micra è tutto «di conquista» ovvero a scapito delle altre marche.

Ma che cos'ha in più la piccola Nissan? Intanto un motore quattro cilindri bialbero a camme in testa con distribuzione 16 valvole, sofisticato sistema di controllo elettronico di accensione e iniezione multipoint, doppio catalizzatore a tre vie con camera di pre-riscaldamento (il massimo in fatto di antinquinamento). Grazie a questo motore pronto alle sollecitazioni del guidatore – lo abbiamo constatato sulle strade e autostrade tra Roma, Nepi e l'umbra Narni – i 55 e 75 cv a 6000 giri e la coppia di 8 e 10,5 kgm a 4000 giri (rispettivamente per la 1.0 e la 1.3) consentono di raggiungere i 149 e 170 km l'ora senza fatica. Poi bisogna tenere conto delle sospensioni (la posteriore è del tipo multilink) con barre antirollio che migliorano l'assetto e la tenuta di strada, dello sterzo servoassistito (di serie su tutta la gamma) del impianto frenante disco/tamburo con correttore di frenata e servofreno di serie cui si può integrare in opzione il sistema Abs a quattro canali della Lucas Girling e naturalmente di tutti i rinforzi alla struttura adottati per aumentare il livello di sicurezza passiva della vettura.

Detto questo se ridimensionano anche le valutazioni dei prezzi. Ma tutto ciò non basterebbe se la Micra fosse alla resa dei conti una vetturetta sgradevole alla vista, mal rifinita o poco curata nell'allestimento. Naturalmente è tutto il contrario. Forse la linea piuttosto tondetta potrà non piacere a qualcuno – personalmente riteniamo più indovinate la parte posteriore e le fiancate del frontale troppo schiacciato – e anche l'abitabilità non è al l'altezza di altre concorrenti (la Peugeot 106, la Uno, la Clio) ma nell'insieme è piacevole e molto curata. Basti dire che sul parasole di guida c'è uno specchietto di cortesia prevedendo l'uso della vettura anche dall'utenza femminile. E il volante e le cinture sono regolabili in altezza.



La Micra fotografata in tutte le parti, di fianco, di fronte e dietro. È lunga 3695 mm, larga 1585 e alta 1430 mm. Internamente (qui a fianco il posto guida) riprende le linee tondeggianti esteriori



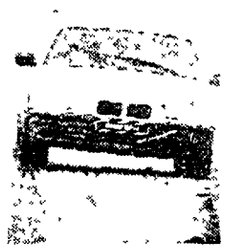
Nissan Italia obiettivo 2%

CAPENA. Il Centro Addestramento di Capena, alle porte di Roma è l'ultima realizzazione «strategica» di Nissan Italia che per sua filosofia di marketing, punta molto sul rapporto diretto con il cliente soprattutto dopo la vendita. Qui, in questo modernissimo impianto con un centro congressi da fare invidia, Noritake Arai, presidente di Nissan Italia, e i più alti dirigenti ci hanno illustrato la situazione e gli obiettivi futuri della filiale giapponese in Italia.

Lo stato di salute di Nissan Italia è semplicemente ottimo visto che tra l'altro è l'unica marca nipponica che può vantare di aver raggiunto la fatidica soglia dell'1% del mercato totale autovetture in soli quattro anni di vita. Dall'88 ad oggi è passata da 7005 unità vendute, con una schiacciante preponderanza di veicoli commerciali (6526), alle attuali 30.815 immatricolazioni (a fine settembre '92) scomposte in 18.726 vetture, 10.049 commerciali e 2040 veicoli industriali. L'obiettivo di fine anno è di 41.000 unità totali e 750 miliardi di fatturato (contro i 126 dell'88 e i 529 miliardi dello scorso anno). Ma ancora più ambiziosa è la meta che Arai e l'amministratore delegato Giuliano Musumeci Greco si pongono per il 1993: almeno 60.000 consegne, oltre 1000 miliardi di fatturato e il 2 per cento del mercato totale di autovetture. In questo gioco al rialzo la carta vincente, naturalmente è la Micra che si conta di vendere in «almeno 30.000 esemplari l'anno».

(RD)

A Misano corsi di guida sicura-sportiva con Stohr



Anche a novembre la scuola «Guidare Pilotare» di Siverio Stohr propone una nutrita serie di corsi di guida sicura e sportiva aperti agli utenti della strada. Tralasciando il primo che si svolge oggi e domani è però possibile prenotarsi per le prossime lezioni teorico pratiche che occupano l'arco di due giornate: il 18 e 19, 23 e 24, 30 e 1 dicembre. Dal corretto posizionamento per la guida alla sbandata controllata, tutto ciò che può trasformare una situazione di pericolo in «normale» emergenza correggibile viene dapprima spiegato e poi messo in pratica con le Bmw 325i coupè speciali ed equipaggiate la scuola (nella foto) sul circuito di Misano Adriatico sotto l'attenta guida di Stohr e dei suoi sportivi istruttori. Il corso di guida sicura costa 1.250.000 lire, quello di guida sportiva, ovviamente riservato agli aspiranti piloti, costa 2.450.000 lire. Per prenotare basta telefonare allo 0541/21788 (fax 21587).

Ford Sierra Cosworth 4x4 in serie speciale

Berlina sportiva ad alto contenuto tecnologico, grande prestigio e dotazioni di serie da autentici fuoriclasse di lusso. La Ford Sierra Cosworth 4x4 trazione integrale, motore quattro cilindri 16 valvole turbocompresso di 220 cv, 240 km l'ora e accelerazione da 0 a 100 km/h in poco più di sei secondi – viene ora proposta in serie limitata di 200 esemplari denominata «Final Edition» (sarà l'ultima occasione di entrare in possesso di questo mito, spiegano). L'allestimento è quello della versione Executive, completo di impianto di aria condizionata e sedili in pelle. Agli acquirenti la Ford Italiana fornirà un telo di copertura, contenuto in apposita sacca. Il tutto per una bazzecola (!) 53.682.000 lire chiavi in mano.

RaRa 10 la proposta «solare» di Toyota

Raggiunge una velocità di 120 km l'ora, non richiede una goccia di benzina e è silenzioso e non emette gas nocivi per l'ambiente. Così Toyota presenta il prototipo «RaRa 10», il nuovo veicolo ad energia solare sviluppato dalla Toyota Motor Corporation e perfettamente funzionante. Recentemente impostasi su 102 concorrenti in una gara specifica per questi veicoli sulla penisola giapponese di Noto, il «RaRa 10» che pesa 160 kg ha una struttura monoscocca in fibra di carbonio e lunga 5,96 metri e larga 2 e trae energia da cellule solari al silicone monocristallino poi immagazzinata in batterie al nichel zinco.

N16 CHP è il nuovo casco «jet» della Nolan

In meno di due mesi di vendita il casco N16 CHP della Nolan è già diventato una best seller nei 65 paesi in cui è esportato. Si tratta di un casco da motociclisti di tipo jet (aperto con visiera) in colorazione argento, warneberry e blu metallico verniciati su base nera che presenta soluzioni tecniche a vantaggio della silenziosità e del comfort e della protezione dai raggi solari incidenti.

Un po' di F.1 per Fiesta XR2

Sempre più spesso entrano nel segmento «B» – che comunemente identifichiamo come quello delle city car – vetturette di piccole dimensioni ma di grandi prestazioni e complete di ogni dotazione di serie da berlina di classe superiore. Secondo i Costruttori servono a rispondere alle «esigenze» di un utente che anche nel piccolo vuole tutto: sicurezza, tecnologia, prestazioni, comfort e prestigio. Ultima proposta del genere viene dalla Ford che ha messo in campo una Fiesta 3 porte molto esclusiva, la XR2 da 130 cavalli.

La vettura che sta per essere commercializzata anche in Italia al prezzo chiavi in mano di 23.450.000 lire dispone del più potente ed evoluto propulsore della Serie Z con distribuzione 16 valvole. Si tratta del quattro cilindri da 1797 cc con testa bialbero e quattro valvole per cilindro alimentato con sistema – spiega una nota della Casa – di iniezione elettronica sequenziale. Silenzioso ed elastico, catalizzato – prosegue la nota – il propulsore 1.8i 16V è capace di una potenza massima di 130 cv a 6250 giri/minuto e di 17,8 kgm di coppia massima a 4500 giri è dotato dell'avanzatissimo modulo di gestione elettronica Ford EEC IV usato anche in Formula 1 con V8 della Benetton Ford.

In termini di prestazioni potenza e coppia consentono alla XR2 di raggiungere i 200 km orari e di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 8,5 secondi: notevole anche la ripresa da 50 a 100 km/h in quinta marcia 9,5 secondi. Tutta la meccanica ovviamente è rapportata a queste prestazioni sportive. I assicurazioni non sono penalizzati i consumi: 6,3, 8,2 e 8,7 litri ogni cento chilometri rispettivamente a 90, 120 km/h e nel ciclo urbano.

Nella gamma XM, dal 19 novembre, un 2.0 litri sovralimentato al posto del «vecchio» 2.0i

Un turbo in aiuto del comfort

Il turbocompressore con intercooler compare sull'ammiraglia della Citroën. Sostituirà il «vecchio» propulsore della XM 2.0i. Coppia e potenza disponibili per un ampio arco di giri assicurano elasticità al motore e comfort di guida. Cinque livelli di allestimento rinominati secondo l'uso francese: Sensation, Detente, Ambiance, Exclusive e Ambiance Vip. Sarà in commercio in Italia dal 19 novembre

DAL NOSTRO INVIATO

MONOPOLI (Bari). Un turbo pulsa nel cuore della Citroën XM. L'ammiraglia francese abbandona il «vecchio» due litri benzina e adotta il turbocompressore con intercooler per il suo quattro cilindri del 1998 cc ovviamente catalizzato. È questa la novità di fine anno della Casa francese (in attesa a gennaio dell'anteprima per la XI che sostituirà la «media» BX *ndr*) e di cui si inizierà la commercializzazione in Italia a partire dal 19 novembre a prezzi di listino «chiavi in mano» – ancora non definitivi – tra i 40,9 e 49,5 milioni di lire a seconda del livello di allestimento. Come consuetudine di Citroën Italia non ci saranno invece differenziazioni di prezzo tra modello berlina e break (station wagon) come già avviene per le XM Turbo Diesel.

Nella progettazione del sistema di sovralimentazione della XM 2.0 i tecnici francesi del Centro studi di Velizy si erano riproposti non tanto di trovare prestazioni eccellenti quanto piuttosto di ottenere una motorizzazione capace di disporre di massima potenza e coppia già ai bassi regimi da cui derivano l'elasticità di funzionamento del motore e la confortevolezza della guida. In particolare a Velizy hanno lavorato molto sulla curva di coppia in modo da farla guadagnare subito (2200 giri/minuto) il massimo valore (23 kgm) e mantenerlo costante per altri tanti giri ovvero fino a 4400 giri/min. Da qui deriva tra l'altro la sigla CT abbinata a XM 2.0 Turbo che significa «Constant Torque» cioè coppia costante. Un'altra peculiarità – direttamente conseguente e la disponibilità della potenza massima di 115 cv per un ampio arco di giri motore da 4400 a 6200.

In questo modo ci spiega Mario Maiocchi, responsabile tecnico delle omologazioni in Citroën Italia, si può inserire una marcia superiore e «dimenticarsela». Alla prova dei fatti – nel nostro caso sul misto dell'entroterra barese nella zona dei Trulli e sui tratti della superstrada per Brindisi – abbiamo potuto percorrere i 140 chilometri del test quasi sempre in quinta marcia, senza avvertire mai una difficoltà del motore ai bassissimi regimi e disponendo di una ripresa notevole. I dati di omologazione dichiarano 9,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h e un 212 km/h l'velocità massima.

Se lo scarso uso del cambio peraltro morbido con inserimenti precisi e veloci – diminuisce lo stress della guida, la silenziosità del motore contribuisce alla piacevolezza del viaggio su questa berlina (e presumiamo anche sulla versione break) dotata di ogni comfort. Per limitare al massimo la rumorosità e le vibrazioni sono stati rivisti ci dicono tutti i collegamenti alla scocca e il supporto principale del motore del tipo idroelastico è stato ulteriormente migliorato. Le sospensioni idroattive, il servosterzo, l'impianto frenante servoassistito integrato con Abs di serie per gli allestimenti Ambiance, Exclusive e Ambiance Vip (che offrono anche ruote in lega verniciate metallizzata, interni in cuoio e fadica, climatizzatore, condizionatore e vernice metallizzata sono invece di serie sulle Sensation e Detente) portano il comfort ai massimi livelli.

Dobbiamo fare un appunto però a questa 2000 francese: la visibilità posteriore non fosse per i due retrovisori è piuttosto ridotta e in manovra di parcheggio è difficile avere la esatta percezione delle sue dimensioni.

RD

Città senza veli con il «Venus»

Il sistema di guida intelligente non è nuovissimo, ma a parte alcuni prototipi di studio praticamente nessuno ha ancora avuto il coraggio di applicarlo ad una vettura di normale produzione. Si ricorda ad esempio una iniziativa promozionale di Alfa Romeo e Apple Computer dello scorso anno rivolta ai proprietari di 164 V6 Turbo. Ora scende in campo la Cubrilin, società del Gruppo Fiat, che ha messo a punto il sistema di navigazione assistita Venus (Vehicular navigation utility system) per aiutare il guidatore a districarsi nel traffico di una città – specie se poco conosciuta – e decidere sul ristorante o l'albergo. Il costo del Venus si aggirerebbe intorno ai due milioni di lire più o meno quanto un condizionatore d'aria.

Nell'abitacolo della vettura l'utente dispone di un monitor a colori per la visualizzazione di un cursore per l'attivazione dei comandi. È altoparlante per i messaggi audio. Inoltre ad evitare di fissarsi sulla visualizzazione del percorso, il sistema è dotato di un sintetizzatore vocale: una volta inserito il punto di arrivo, consente di non dover continuamente rivolgere lo sguardo al display.

Il sistema consente di conoscere in ogni istante la posizione del veicolo visualizzandola sulla mappa della città e di essere guidati fino a destinazione. Al Venus si possono poi chiedere varie informazioni circa i servizi ricettivi e sanitari (ospedali e farmacie), le stazioni di servizio, le efficienze della località, ma anche notizie più generali sulla rete autostradale e le strade statali. Tutte queste informazioni sono contenute in un ipotetico dischetto unico per tutte le città italiane con più di 30.000 abitanti.

Nella gamma «anno modello 1993» della Porsche

Torna la «Speedster» tanto cara a James Dean

La Porsche Italia, rispettando la consuetudine, ha presentato la gamma «anno modello 1993». La novità più rilevante è la «Speedster», che sta per compiere i quarant'anni e che fu l'auto di James Dean. È un «fulmine» destinato a pochi, ma ci sono anche una versione «alleggerita» della 968 e la 911 Turbo con un motore più potente. Un occhio di riguardo alla compatibilità ambientale e alla sicurezza.

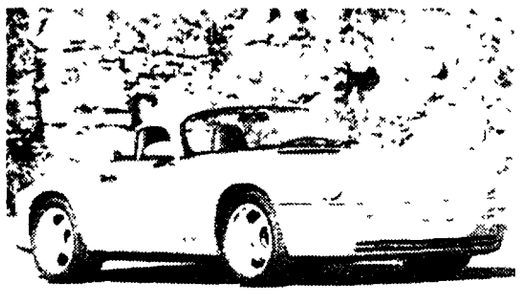
FERNANDO STRAMBACI

Per la Porsche Italia è ormai diventata una consuetudine in autunno l'azienda di Gamm (Padova) annuncia la composizione della gamma per l'anno modello successivo. Per il 1993 la novità di maggior rilievo è rappresentata dalla versione «speedster» della 911 Carrera 2 (nella foto) esposta recentemente in Saloni di Parigi e di Berlino. Si tratta di un cabriolet che fu nel 1954 la stella di James Dean e che quindi sta per compiere quarant'anni ma che conserva intatto il suo fascino al quale non è estraneo il fatto che fu la macchina di James Dean.

Naturalmente con gli anni la Speedster è cambiata soprattutto nella meccanica ma ha conservato una peculiarità quella di essere disponibile soltanto in un numero molto limitato di esemplari. Sono d'altra parte pochi coloro che possono permettersi questa vettura da 260 km orari che accelera da 0 a 100 km/h in 5,7 secondi. Equipaggiata con un motore boxer a sei cilindri di 3,0 litri raffreddato ad aria la Speedster viene proposta sia con cambio meccanico a cinque rapporti sia con l'automatico Porsche Tiptronic.

Nel rispetto della tradizione l'apertura e la chiusura della capote della «Speedster» si effettua manualmente anche nella versione 1993 ma questa vettura offre comunque tanto comfort: alzacristalli elettrici, impianto d'allarme con diodi luminosi nei pulsanti delle portiere, un impianto di climatizzazione e il computer di bordo come equipaggiamento supplementare. I sedili a guscio sono gli stessi della 911 Carrera RS mentre la selleria in pelle ha un particolare design.

Aumenta la cilindrata della Porsche 911 Turbo il cui sei cilindri passa da 3,3 a 3,6 litri con conseguente aumento della potenza (da 320 a 360 cv) e delle prestazioni: 280 km/h la velocità massima, 4,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h.



Sempre per il 1993 chi può permettersi una Porsche potrà ordinare una versione «alleggerita» della Porsche 968: la CS/CS sta per Clubsport. Questa versione costerà meno perché manca degli alzacristalli elettrici, della regolazione elettrica dei sedili e dei sedili posteriori. I 50 chili risparmiati in peso consentono, con la stessa potenza di 240 cv, prestazioni più brillanti e consumi più contenuti.

Resta da dire che tutte le Porsche modello 1993 dalla 968 alla 928 GTS hanno beneficiato di miglioramenti in un'ottica attenta alla compatibilità con l'ambiente e alla sicurezza: su tutti i modelli gli impianti di climatizzazione contengono il nuovo refrigerante R 134 a privo di cloro fluorocarburi, le parti in materiale plastico hanno contrassegni di riciclaggio. La vettura di tutte le Porsche anno modello 1993 è stata effettuata con vernice a base di acqua. L'apposito serbatoio contiene un nuovo liquido lievitante ad alto punto di ebollizione, umidità e quindi di maggiore efficacia. L'airbag (oltre alle cinture di sicurezza a tre punti) è stato adottato per il lato guidatore anche per le versioni con guida a destra e cambio automatico. I tiptronic delle 968 e della 911 sono dotati di dispositivi di sicurezza che impediscono l'avviamento accidentale delle vetture. Sulla 968 e sulla 928 GTS infine è stato ancora migliorato l'impianto antiurto.

Buoni risultati dall'esperimento sulle strade francesi

Patente a punti, meno morti

GIANCARLO LORA

NIZZA. L'esperimento della patente di guida a punti entrato in vigore il 2 luglio scorso secondo le dichiarazioni del Governo francese avrebbe dato buoni risultati al punto da raddoppiare la «cagnotte» come si dice nel mondo del gioco d'azzardo, da sei a dodici punti cioè rendere meno drastiche le misure che portano al ritiro della patente di guida: il permesso di condurre, accogliendo in parte le proteste di cui si sono fatte portavoce le organizzazioni sindacali di categoria.

Che cosa è il «perims de conduire à punits»? Nella sostanza rappresenta un limite per i conducenti di auto e camion ed altro di sbagliare. Per ogni errore viene seguito sulla patente un punteggio limite massimo dodici punti superato il quale si viene privati della autorizzazione a guidare.

Vediamo come funziona il «perims à points». Riduzione di sei punti per omicidio e ferite involontarie comportanti una guarigione superiore a tre mesi, guida in stato di alcolismo, fuga in caso di incidente, rifiuto di fermarsi a una intimazione, uso di alcolici alla circolazione e falsa dichiarazione, uso di targhe false, guida in periodo di sospensione patente.

Meno 4 punti ferite involontarie, con incapacità della vittima di oltre mesi lavorativi, in versione di marcia sulle autostrade o retromarcia, circolazione di un veicolo privo della segnalazione luminosa, superare di 40 chilometri orari il limite di velocità, consentito non rispetto dei semafori degli stops e dei sensi vietati.

Riduzione di 3 punti: superare la linea continua parcheggio sulla linea di emergenza, viaggiare sulla corsia di sinistra pericoloso, cambio di direzione, sorpasso pericoloso o in caso di nebbia, senza accensione di luci e altri segnali, superare un conduttore che propone sulla vettura la sigla «P» (cioè appena patentato) qualora la manovra metta in serio difficoltà il guidatore principiante, eccesso di velocità da 30 a 40 km consentiti.

Meno due punti: uso del telefono cellulare, superare la velocità fissata di 20 o 30 km orari, accelerare quando un veicolo sta sorpassando.

La sanzione minima è cioè un punto: tenere accesi i segnali non necessari che possono generare perplessità negli altri conduttori, superare una linea continua, superare il limite di velocità di 10 a 20 km.

Esauriti i 12 punti che ogni possessore di patente dispone vi è il ritiro del permesso di guida. Coloro che hanno conseguito la patente da più di tre anni non dovranno rifare tutti gli esami ma sottoporsi ad una visita medica e psicotecnica ed ad una prova tecnica pratica con domande riguardanti le norme del codice stradale e lezioni pedagogiche sulla sicurezza stradale.

Questi patenti a punti sembra avere dato buoni risultati tanto che le statistiche indicano meno 200 morti e meno 3 mila feriti nel corso dei mesi estivi luglio-agosto rispetto lo stesso periodo 1991.

Intanto la patente a punti ha seguito i tribunali di Bordeaux, Strasburgo, Limoges, da qualche anno nel Dipartimento della Pas-de-Calais e di Nizza un magistrato, alcune associazioni con la collaborazione di alcuni di polizia mettono un bollichetto a bordo delle strade di maggiore traffico automobilistico. Il tutto alla buona e non con sentenze rigorose. Le apparecchiature segnalano la velocità del veicolo e la eventuale infrazione alla circolazione stradale. Le sanzioni inserite nel formulario sono spesso e non strategiche della sanzione.

Il pericolo maggiore per la sicurezza è lungo le tangenziali, così ad esempio la Tangenziale di Sofia, nel palermitano, con tutte le infrazioni dei conduttori.