

Dal 5 al 13 dicembre a Bologna
la 17ª rassegna internazionale

Al Motor Show ne aspettano 1.200.000

Anche quest'anno gli organizzatori del Motor Show di Bologna, giunto alla sua diciassettesima edizione, si aspettano 1.200.000 visitatori. Continuano ad aumentare i motivi di attrazione della rassegna divenuta internazionale. Accanto alle gare sportive e alle novità nella produzione di auto, moto e car stereo, dibattiti sulle tendenze del mercato e sui problemi del settore. 110 treni straordinari

FERNANDO STRAMBACI

Diciassettesima edizione del Motor Show di Bologna, che ora si fregia del titolo di Salone Internazionale dell'Auto e della Moto. Come per tutti i Saloni internazionali, due giornate di anteprima per la stampa e per gli operatori economici, poi, dal 5 al 13 dicembre porte aperte alla folla degli appassionati di auto, moto e car stereo.

Alfredo Cazzola che dal 1994 e fino al 2000 organizzerà anche il Salone di Torino, è certo che anche quest'anno verrà raggiunta a Bologna la cifra di 1.200.000 visitatori, che pagheranno 25 mila lire nei giorni feriali e 27 mila lire in quelli festivi per varcare i cancelli del comprensivo fieristico bolognese.

Il patron del Motor Show durante la conferenza stampa di presentazione della rassegna, ha spiegato queste valutazioni ottimistiche con il fatto che il mercato italiano dell'auto, nonostante i segnali di recessione, resta in Europa tra quelli di maggior tenuta anche per il '92 con oltre due milioni di auto nuove vendute. In questa situazione è evidente che il Motor Show, con la sua caratteristica di «consumer oriented» continua a rappresentare un'attrattiva per quanti vogliono orientarsi nell'acquisto dell'auto o della moto e al tempo stesso passare una giornata (o più) di fine settimana come il gruppo di giornalisti che da anni si ne arriva a Bologna in coincidenza con la rassegna) tra campioni delle quattro e delle due ruote assistendo alle gare (trenta con la partecipazione di 433 assi dell'auto e della motocicletta) e alle manifestazioni in programma, che sono tali e tante da non poter essere qui elencate.

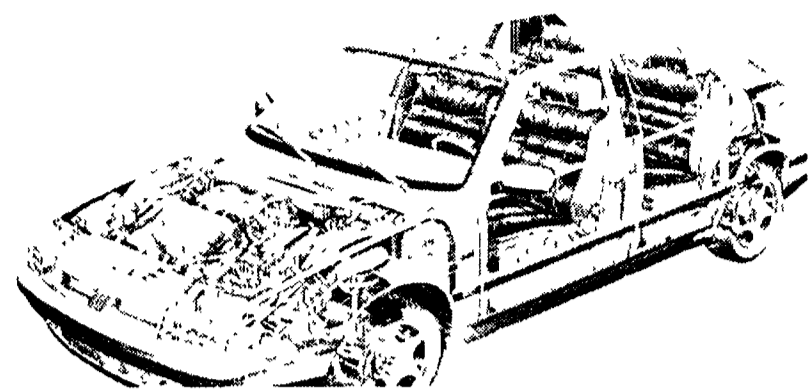
E però opportuno dire che al Motor Show non ci saranno soltanto sport e folclore. Sabato 5 dicembre giornata dell'apertura ufficiale, chi è attento ai problemi economici dell'auto avrà modo di documentarsi ascoltando le relazioni sulla ricerca effettuata da Patrizio Bianchi per Nomisma (coordinato Romano Prodi) sul tema «Auto e moto nei difficili anni Novanta. Uno scenario complesso tra tensioni econo-

miche e mutamenti di mercato». Sempre al Motor Show sarà presentato il «Rapporto Automobile '92», un'analisi svolta dall'Acis su un campione di quasi 50 mila automobilisti intervistati, in collaborazione con il Censis. Di grande interesse dovrebbe anche rivelarsi la «Mototribuna», una nuova iniziativa del Motor Show (che in cinque giornate vedrà confrontarsi operatori di primo piano del settore su temi «Sport e comunicazione», «La sfida della moto italiana», «La moto del futuro», «L'immagine della moto», «Boom italiano nello sport».

Naturalmente, per gli appassionati di auto e di moto un elemento di grande attrazione sarà rappresentato dalle «primizie» esposte dalle varie Case. L'area espositiva per il settore moto è aumentata del 25 per cento rispetto all'anno scorso e su una superficie di 31.700 metri quadrati sarà possibile scoprire otto «prime» mondiali (4 italiane e quattro estere) e 26 «prime» nazionali. Aumentata del 10 per cento anche l'area occupata dalle auto e dagli accessori. Su 81.600 metri quadrati (la Fiat quest'anno ha addirittura raddoppiato il proprio spazio espositivo) si potranno vedere una «prima» mondiale (la Ferrari 348 Challenge) e 26 «prime» nazionali.

La «stella» del salone, affermano gli organizzatori del Motor Show, sarà certo la Ferrari 456 GT, ma sicuramente non passeranno inosservati il manichino della Ferrari 2 più 2 realizzato da Pininfarina o le nuove auto di serie come la Nissan Micra, la Peugeot Rover 200, la Honda Accord 2000, la Volkswagen Golf GTI 16V e tutte le altre di cui si è trattato recentemente in questa pagina. Da citare ancora le diverse proposte di vetture elettriche e facendo un salto nel passato le auto del Museo Bugatti.

Resta da ricordare che chi vorrà recarsi a Bologna in treno potrà anche utilizzare uno dei 110 convogli straordinari organizzati dalle Ferrovie dello Stato e che alla rassegna la Rai e la Fininvest e Tele Monte Carlo dedicheranno una quarantina di ore di trasmissione.



Qui accanto lo «spaccato» della Croma 2.0 16v (sotto il titolo una panoramica di questa vettura e la plancia), novità più importante della gamma '93. Il nuovo propulsore benzina 16 valvole eroga una potenza di 140 cv

La più lussuosa delle Fiat si aggiorna ancora: 5 motori migliorie sulla meccanica Guadagna in comfort e consumi

Croma rilancia la sfida europea Gamma '93 più ampia e ecologica

Il segmento «E» è in calo e scenderà la china anche nel '93. Ma in Fiat regna un cauto ottimismo sulle possibilità della Croma di reggere la competizione con la migliore concorrenza. Presentata a Siena la gamma '93 dell'ammiraglia, un nuovo motore 2.0 16v, affinamenti sugli altri. Migliorate sospensioni e idroguida. E soprattutto più comfort ed ecologia. Ridotti i consumi; aboliti Clc, cadmio e cromo.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ



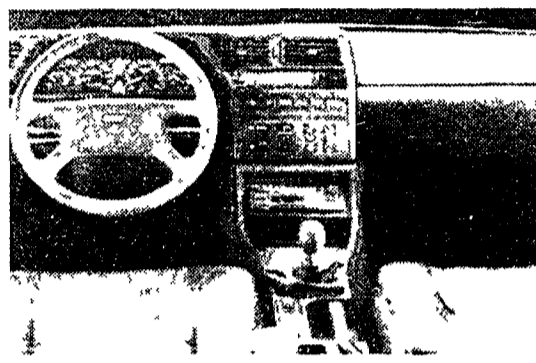
SIENA. Quando le vicende economiche italiane vanno male solitamente, sono le classi meno abbienti a stare molto attente alla programmazione delle spese. E così, in campo automobilistico generalmente chi ha più soldi si preoccupa poco se l'aggiornata vettura costa qualche centinaio di mille lire in più. Questa volta, invece, a far tirare i remi in barca anche ai più ricchi ci si sono messi altri fattori quali il reddito fiscale e una serie di imposte fiscali aggiuntive (vedi «una tantum») che non si sa se verranno riproposte.

Proprio questa incertezza tributaria induce Roberto Gianni - responsabile del segmento «E» nell'ambito della direzione prodotta di Fiat Auto - a pronosticare un calo nel mercato delle ammiraglie. A fine anno il segmento «E» dovrebbe dunque assersarsi su una quota del 4,3% del mercato totale (poco più di 118.000 vetture) pari a un meno 0,8% rispetto al 1991 e ridursi ancora nel '93.

Ciò nonostante lo staff di Corso Marconi non è estremamente pessimista sulle capacità dell'ammiraglia Fiat. La Croma di conquistarsi i lavori degli acquirenti di modelli «sella». La Croma, dicono infatti, detiene a tutt'oggi il 20 per cento di un segmento in cui la competizione fra Marche e estremamente agguerrita (an-

che in Europa dove esporta circa il 40% di Croma). E ciò grazie ai continui aggiornamenti con cui si è seguita l'evoluzione del segmento. Oggi Fiat ha un ulteriore sforzo (il ultimo risalendo a maggio del 1991) per tenere testa alla migliore concorrenza e nella gamma Croma 1993 - prezzi da lire 29.386.465 a 40.572.465, chiavi in mano - introduce altri miglioramenti in fatto di motori, prestazioni, sicurezza, ecologia e comfort.

Le novità più cospicue riguardano ovviamente le motorizzazioni dove la sua comparsa un propulsore 2.0 li-



Un motore 2.0 16v per l'ammiraglia Affinati gli altri

La novità più importante è rappresentata dall'adozione del 2 litri 16 valvole a benzina da 140 cv che dispone della gestione elettronica integrata della iniezione Bosch Motronic M 1.7. Questo motore, che come tutti i due litri benzina della gamma è dotato di centraline di equilibratura, deriva dal 16 valvole già utilizzato per la Lancia anche se non è dotato, come quello, dei condotti di ammissione a geometria variabile. Con questo propulsore si è voluta privilegiare la progressività della coppia, che a 4.500 giri è di 18,7 kgm ma che a 5.000 giri di 16 kgm a partire da 2.000 giri. Ne deriva una buona vivacità di marcia come è stato con-

stato durante le prove su strada una grande silenziosità di funzionamento e sottolento alla Fiat, ridotte emissioni.

La Croma con il 16 valvole di 1.995 cc può raggiungere una velocità massima di 200 km/h, accelerare da 0 a 100 km/h in 10,1 secondi e, stando ai dati tecnici, riprendere molto facilmente dai 60 orari in quinta, tanto da poter coprire il chilometro in 34,8 secondi.

Sia per questa Croma che per quelle con gli altri motori, da rimarcare l'affinamento del

cambio a 5 rapporti (ne è disponibile anche uno automatico ZF a 4 rapporti) che dispone ora di retrorimarca sincronizzata con innesto a siringa.

La più veloce delle Croma - ma la più venduta continuerà ad essere quella equipaggiata con il 2 litri quattro cilindri in linea di 117 cv e 190 km/h di velocità massima - resta la 2 litri Turbo (il corpo centrale del turbocompressore è raffreddato ad acqua, con conseguente miglioramento del regime termico della turbina) che, con i suoi 153 cv può raggiungere i 210 km/h.

Due propulsori a gasolio completano l'offerta.

Il primo è il noto 2.0 TDI che rappresenta un primato in quanto, nel 1988, è stato il primo Diesel a iniezione diretta utilizzato su una vettura di serie e nel 1990 ha rappresentato la prima applicazione su un'automobile a gasolio del turbo compressore a geometria variabile. Su questo propulsore, che consente 180 km/h di velocità massima, si è lavorato soprattutto per un ulteriore contenimento delle emissioni e della rumorosità.

Affinamenti anche per il turbodiesel di 25 litri la cui potenza massima è passata da 105 a 118 cv con conseguente lieve miglioramento della velocità massima (da 190 a 192 km/h) e consistente aumento della ripresa e dell'accelerazione. Secondo i tecnici della Fiat su questa Croma si sono ridotte del 40 per cento rumorosità e vibrazioni. FS

Citroën: nuove serie speciali AX «Cordue» e BX «Ourane»

Le serie speciali Citroën si sono arricchite di due nuovi modelli: la AX «Cordue» (nella foto) e la BX «Ourane» realizzate rispettivamente sulla base della AX GI tre porte e della BX 17 T2D Turbo Diesel. La prima carrozzeria colore Gris Gabion, adotta il motore di 1360 cc che eroga 75 cv e consente di raggiungere i 176 km orari. L'equipaggiamento comprende, tra l'altro, selleria in cuoio, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, cerchi in lega e vetri azzurrati. Costa, chiavi in mano, lire 18.286.730. La «Ourane» colore Vert Triton e invece una BX turbodiesel di 1769 cc (90 cv e 180 km/h) che offre anche servosterzo, aria condizionata, quattro alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, cerchi in lega. Il prezzo: 26.758.340 lire.

In primavera la BMW 325i diventa cabriolet

In primavera, con i primi tepori, si sente la voglia di viaggiare con i finestrini aperti e chi può addirittura allo scoperto. Coscienza di questa aspirazione di tanti automobilisti - il mercato delle vetture aperte e in aumento anche nel nostro paese - la BMW Italia ha deciso di commercializzare nella prossima primavera la nuova Serie 3 Cabrio (qui sotto), prima foto ufficiale) nella versione 325i. Derivata dalla Coupe - cui i giapponesi hanno assegnato il «Good Design Award» ovvero il premio al migliore design - è dotata del motore sei cilindri in linea di 2,5 litri che eroga la notevole potenza di 192 cv. Come tradizione anche la 325i Cabrio ha i quattro vetri laterali a scomparsa totale e il roll bar incorporato nel parabrezza.



Cee: dal 1997 tutti i volanti dovranno essere «cedevoli»

I volanti degli automobili del futuro dovranno essere cedevoli in grado cioè di ridurre per chi guida il rischio di lesioni in caso di incidente. F' quanto ha stabilito una recente direttiva della Comunità europea, alla quale i «Dodici» dovranno adeguarsi a partire dal primo ottobre 1997. Sulle automobili di nuova immatricolazione a partire da quella data, la normativa - che dovrebbe entrare in vigore progressivamente - prevede l'installazione di volanti e colonne di sterzo flessibili. Nessun altro tipo di volante potrà essere omologato dai ministeri dei Trasporti del '92.

In Brasile la Fiat lancia un'auto «camaleonte»

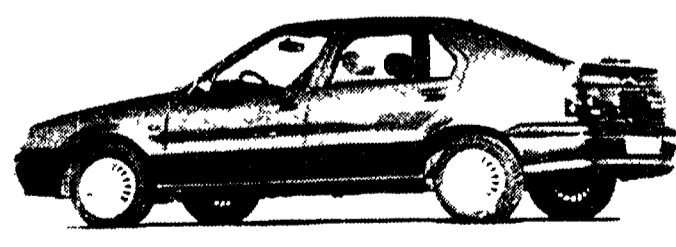
L'avevamo vista tra i giocattoli per bambini e subito era parsa una «stravagante» automobile verniciata con una sostanziosa speciale capace di mutare colore se bruciata. Oggi il gioco diventa realtà nella fabbrica Fiat di Minas Gerais in Brasile. I tecnici brasiliani hanno infatti messo a punto un nuovo procedimento di verniciatura denominato «tricolor» che utilizzando la proprietà della miscela silicea, cambia colore a seconda dell'intensità e dell'angolo della luce. L'auto «camaleonte» passa così dal beige al l'azzurro al dorato con sfumature sempre diverse.

Un tredicenne al premio Ford «Tuteliamo l'ambiente» 1992

Giunto alla sua 7ª edizione il premio «Tuteliamo l'ambiente» promosso dalla Conservation Foundation di Londra e sponsorizzato anche quest'anno dalla Ford Italiana, si è svolto dalle 10 ore e 30 minuti grazie a un ragazzo di 13 anni autore di un originale progetto contro l'inquinamento causato dal traffico. Ancora il clero di 3 e 4 del «Magnifico» di Cremona si sono aggiudicati la sezione «Giovan» con un progetto sulle piazze. A chiudere il premio più importante è stato assegnato all'architetto Gaspare M. Mossero di Biella per il «Recupero del borgo di Montela Gello».

Renault Italia crede in una ripresa del mercato delle vetture a gasolio Nasce la «19» turbodiesel

MILANO. «Noi riteniamo che chiarezza nel senso della giustizia debba arrivare presto». Così Antonio Ghini, responsabile Comunicazione e Immagine di Renault Italia, ha guidato la questione del superbollo Diesel e spiega anche le ragioni per cui la Casa francese ha deciso di immettere sul nostro mercato in questi giorni una versione sovralimentata a gasolio della «19».



La Renault 19 TD è offerta in due versioni di carrozzeria: berlina a 3 e 2 volumi (nella foto). È la più pesante del segmento (1195 kg a vuoto), ma grazie al servosterzo di serie «gira» in 10,4 metri.

L'obbligo di scegliere in funzione dell'uso per lavoro (e con una certa autonomia di affidabilità nel tempo). Infatti è media mente più giovane istruito agiato ed esigente (in merito all'equipaggiamento) di un «dieselista».

In questo senso la Renault 19 1D berlina risponde appieno al ritratto del «turbodieselista» che può scegliere anche fra due tipi di carrozzeria a 3 e 2 volumi rispettivamente in vendita a lire 24.010.000 e 23.370.000 (chiavi in mano).

Nonostante la fitta coltre di nebbia che attanagliava nei giorni scorsi la pianura Padana le poche decine di chilometri percorsi sull'Autosole tra Milano e Piacenza e viceversa

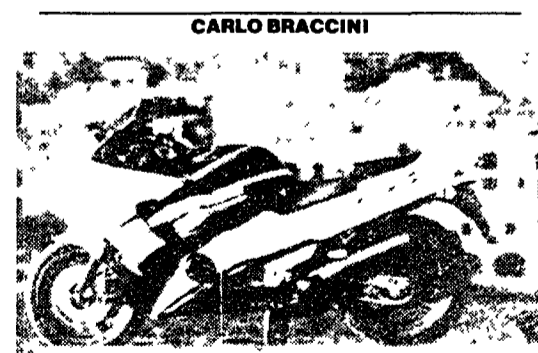
ci hanno permesso di apprezzare la discreta dose di «grassezza» della 19 1D assicurata da una potenza di 92 cv a 4250 giri al minuto e da un valore di coppia di 17,8 kgm la cui «curva» raggiunge l'apice a 2250 giri/min e diminuisce dolcemente per altrettanti giri in modo da rendere facile il ritorno al cilindino con una leggera decelerazione e senza obbligarci il guidatore a brusche scolate di marcia.

Atte sotto il profilo dell'affidabilità e dell'ecologia il quattro cilindri di 1870 cc - derivato dall'analogo aspirato ma ampiamente rimangiato - sovralimentato con turbo compressore Garrett 1,2 e intercooler si può dire ben riuscito.

Ad esempio è previsto di sistemi di pre e post riscaldamento che ottimizzano il rendimento riducendo il minimo i tempi di accensione e soprattutto le emissioni di gas nocivi con 8 contrappesi l'albero in acciaio è privo di vibrazioni e non guadagna anche l'insonorizzazione in abitacolo che si avvia in modo a quella delle migliori vetture a benzina. I non poteva certo essere inferiore la cura nell'allestimento previsto nel solo livello RN davanti completo. Mancano solo l'Abs (previsto in opzione) e l'aria condizionata. Ma per quest'ultima fra un paio di mesi si userà la specifica versione «Aria» con il condizionatore montato di serie. IARD

Anteprima sulle novità Honda 1993 a due ruote

BRISA. Sempre più auto nel futuro della Honda ma la grande Casa giapponese non dimentica di occuparsi della gamma '93 su due ruote e già pronta a scendere in campo (lo vedremo al Motor Show ndr) proponendo sofisticate innovazioni soprattutto in merito alla sicurezza attiva. Ad attendere un mercato difficile in Europa e soprattutto in Italia dove tra l'altro sovrastano e un tantino il settore si dichiara in crisi.

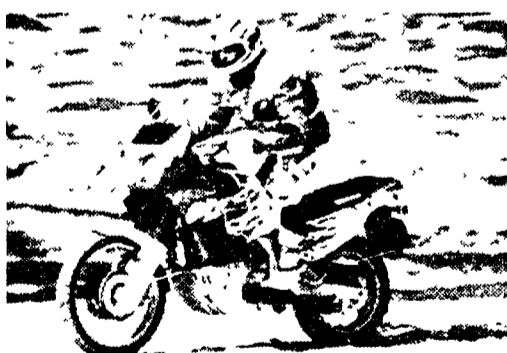


CARLO BRACCINI

Non è più tempo di super prestazioni sportive a se stesse e la grintosità sportiva CBR 1000F capace di superare i 270 orari con i 135 cavalli a 9500 giri del suo quattro cilindri ratto raffreddato a liquido punta tutto sulla sicurezza. Presentata nel 1987 e da allora quasi immutata nella estetica e nella meccanica (per una metà giapponese) la CBR 1000F si aggiusta il look con una nuova carenatura più protettiva la vera novità è però l'impianto frenante due dischi anteriori uno posteriore e tutti con pinze a ben tre pistoni. I contrapposti provvisti in questa versione di una parte olearia sistema di frenata integrale denominato Dual Cls.

La frenata integrale non è certo una primizia tecnologica: già montata sulla mastodontica Honda Gold Wing 1500 e dalla metà degli anni Settanta su tutte le Moto Guzzi

di media e grossa cilindrata. Sulla CBR la Honda si è spinta più avanti alla ricerca del maggiore equilibrio possibile nell'azione frenante. In pratica azionando la leva sul manubrio si agisce su due dei tre pistoni delle pinze anteriori continuando nell'azione una particolare valvola (Pcv) distribuisce e automaticamente parte dello sforzo su due dei tre pistoni del disco posteriore. Premendo invece il freno a pedale si agisce sul pistone posteriore centrale. Insistendo parte della pressione viene trasferita sulla pinza anteriore e più precisamente sul singolo pistone centrale.



Novità Honda '93 l'Africa Twin (qui sopra) e la CBR 1000F

ma con l'aggressiva meccanica in bella evidenza il motore è quello utilizzato dalla CBR 1000F. Con l'adozione di carburatori più piccoli per migliorare l'erogazione della coppia massima. La cilindrata riflette la linea retrò del modello quindi tradizione di telaio a doppia colla chiusa e sospensioni a cura molto rissime non fanno volutamente uso di forcelle a steli rovesciati ma di evolvi monoammortizzatori a freni (tre cilindri) sono tuttavia adeguati alle alte prestazioni della CBR pur sempre 984 a 11220 km orari di punta. Tra i pregi della «nuova» giapponese la versatilità d'uso e la facilità di guida insieme al fascino di quattro cilindri in bella vista e con la giusta dose di cromature «a gusti» e l'assoluta inimitabilità di un raro aerodinamico che rende l'abitacolo impegnativo affrontando le alte velocità.

L'ultima anteprima Honda l'Africa Twin 1993, propone il tema della grossa cilindrata (cilindrata centofortadue) decisamente ispirata ai vetri propri ai motociclisti da deserto che dominavano la Parigi Dakar di qualche anno fa. Si riflette nell'aspetto e soprattutto nella sostanza (una decina di litri in meno dagli oltre 200 di litri (precedenti versioni) per una maggiore elasticità al baricentro più basso. La nuova Africa Twin ha forse meno scatto al semaforo - ma è sicuramente più efficace in manovre sovraccarico e stabilità - dove non teme il confronto con le migliori grosse cilindrate stradali. I pregi della ciclistica consente notevoli evoluzioni nel fuoristrada leggero mentre con i 62 cm di wall di altezza e i 100 cm di lunghezza di 750 cc si superano agevolmente i 200 orari. Insuperabile è l'assenza della spalla della resina carburante (primi e secondi) che marcano uno strumento indicatore costringendo ad affilarsi al solito ribaltito dell'«Africa».