

Italia '92, ultimo anno «boom»

Governo «contro» miopia industriale: 55% allo straniero

ROSSELLA DALLÒ

MILANO. Quake tempo fa Gorbaciov ebbe a sottolineare l'incapacità della politica a tenere il passo con la realtà. Di qui la lapidaria battuta del leader sovietico della nuova rivoluzione: «si è ricordato il presidente dell'Unrae Walter Walcher nel recente incontro di fine anno per dimostrare come l'integrazione europea operativa nell'industria dell'automobile (per cui abbiamo parlato nella precedente pagina Motonida) abbia attirato e concentrato l'attenzione dei vari governi sugli inconvenienti provocati dalla presenza dell'auto nell'ambito sociale e ne abbia invece ignorato l'aspetto del contributo da questa assicurato allo sviluppo economico dei vari paesi».

Ora non c'è dubbio che la veloce e massiccia motorizzazione privata abbia scatenato fenomeni ai quali si cerca di mettere una pezza costrinendo l'industria automobilistica a costruire a tutto sempre più sicuri a basso consumo di carburante e obbligatoriamente dall'1 gennaio 1993 catalizzate o «pulite». Ma è anche vero che, almeno parlando dell'Italia, i nostri governi non hanno mai fatto nulla per incentivare l'uso di mezzi di trasporto pubblico e per favorire la diffusione di veicoli poco inquinanti.

Basta vedere il «patra» che il decreto di sospensione del superbollo Diesel prima adottato poi non convertito in legge e però abolito e infine ripresentato in questi giorni al voto del Senato. Ma anche sugli altri punti è l'utente più che il governo a decidere. Si pensi ad esempio alla sempre maggiore richiesta nell'acquisto di una vettura di dispositivi di sicurezza come l'Abs in parte l'air bag o i longheroni di rinforzo alla struttura. Salvo poi non fare uso delle cinture di sicurezza e obbligate, perché tanto nessuno controlla.

Ma il di là delle incongruenze di giudicatori e passeggeri resta il fatto che da una parte il governo lotta dall'altra si carica (o delega) l'industria automobilistica di una serie di responsabilità che potrebbero non competere.

C'è un concetto poi spezzato una lancia in favore del prodotto italiano a differenza di altri. «I grandi paesi produttori il nostro governo non ha mosso un dito per favorire la costruzione (o l'acquisto) di auto catalizzate senza aspettare le scadenze comuni. Invece, così come ha fatto di tutto per affossare il mercato del

le vetture a gasolio notoriamente (se ben mantenute) meno inquinanti di quelle a benzina e come non si muove per promuovere il cambio delle auto più vecchie ad alto tasso di inquinamento (perché il famoso incentivo «fanta» di 300 mila lire inserito nel decreto di febbraio è stato stralcato nel riproposto del 1° gennaio del 1992)».

In questo quadro, al di là delle valutazioni tecnico funzionali è indubbio che i modelli di altre Marche estere sono potute avvantaggiare del l'appoggio assicurato dai rispettivi governi e quindi proporsi anche in Italia con quel «qualcosa in più» che le nostre Fiat Lancia e Alfa Romeo non erano in grado di garantire nel loro stesso mercato. A nostro avviso pur non nascondendo le manchevolezze del Gruppo Fiat (soprattutto in merito alla qualità degli assemblaggi) anche questo fattore, ha notevolmente contribuito a far pendere l'ago delle scelte su vetture che siamo di mille e nord Europa.

Non per niente presentando il preconsuntivo di fine anno (e prima di consegnare l'annuale premio stampa a Michele Fenu de la Stampa e a Daniele Pellegrini di AMF) l'Unrae ha fornito cifre molto positive per i suoi associati (le Marche estere in Italia). Nel 1992 tutte le Marche hanno costituito una base di vendita nel nostro paese - annuncia Walcher - In totale sono 48 (contro le 20 del 1991). E pur non avendo alcun stabilimento produttivo in Italia «la quota delle Case estere nel mercato ha oggi raggiunto il 55 per cento (nel 1995 era solo dell'11,6%) anche in conseguenza della riduzione del 17,2% della produzione di auto negli ultimi tre anni» (attiva gestione della nostra industria? Miopia e ritardo nella programmazione industriale? Le forse, anche probabile. In compenso gli acquisti di prodotti italiani da parte dei Costruttori stranieri nel 1991 sono ammontati a 1.580 miliardi di lire con una tendenza a salire nel 1992. «Se consideriamo la produzione media di un lavoratore - è la nota ottimista di Walcher - può sino a oggi essere che lui acquisti un'auto in Italia 10.500 posti di lavoro che vanno ad aggiungersi ai 67.000 occupati presso le Case importatrici. Per un 1993 che si annuncia con migliaia di cassintegrati il conto di Walcher è inesorabile».



Da 18 mesi 1500 persone al lavoro per il lancio in Italia dell'«ammiraglia» Renault

Safrane: «il risveglio dei sensi»

Da diciotto mesi 1.500 persone sono impegnate in Italia per il lancio della Safrane l'«ammiraglia» della Renault proposta come «risveglio dei sensi». Invece dei cinque tradizionali «si tratta di quelli del controllo della sicurezza del benessere del silenzio e della qualità. Da gennaio il si può soddisfare impiegando da 43 a 60 milioni. Un inusuale approccio al cliente per un'auto molto sofisticata.

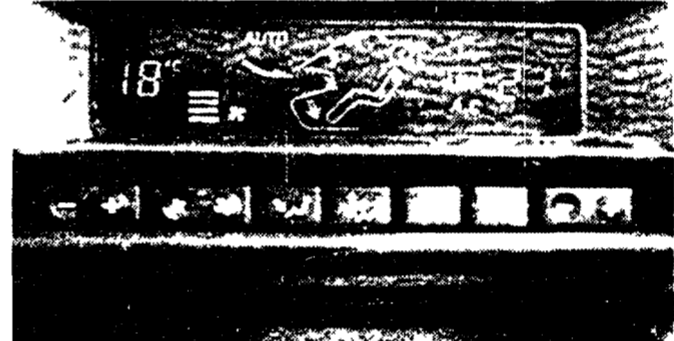
FERNANDO STRAMBACI

MILANO. Sta per arrivare anche in Italia la Renault Safrane. Il lancio ufficiale è previsto per il 29 e il 30 gennaio un fine settimana nel quale le concessionarie della Casa francese accompagneranno alla presentazione della nuova «ammiraglia» i festeggiamenti per la conquista del Campionato del mondo costruttori da parte della Williams Renault in Formula 1. Ma è da un anno e mezzo che un «gruppo di lavoro» che ha coinvolto 1.500 persone sta operando in funzione di un avvenimento che dovrebbe contribuire a convincere alla Renault di come è (almeno questo è il battuto dichiarato) il primato europeo tra i grandi costruttori per le vetture alta gamma.

Frutti di questo lavoro collettivo lo slogan che si

compagnia la nascita della Safrane «il risveglio dei sensi». Non sono i cinque che sono siamo. Si tratta del senso del controllo del senso della sicurezza del senso del benessere del senso del silenzio e del senso della qualità. Le sensazioni appunto che secondo la Renault deve provare chi si mette il volante di una Safrane dopo aver speso i chiavi in mano e l'iva al 19 per cento compresa 43.000.000 di lire per la Renault Safrane 2.0 Si 46 milioni per la Renault Safrane 2.5 di 51.300.000 lire per la Renault Safrane 3.0 V6i 59.670.000 lire per la Safrane 3.0 V6i Quattro che è la trazione integrale al top della gamma.

Per esser certi che il cliente proverà appieno le cinque



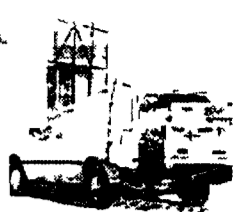
Tra le particolarità di Renault Safrane un impianto di climatizzazione che consente di ottenere due diverse temperature ai due lati dell'abitacolo.

sensazioni prima e ricate già all'atto della firma del contratto (prezzo bloccato per tre mesi) di ordine vera e propria la documentazione relativa all'uso e alla manutenzione della vettura ed un libro con la storia delle grandi Renault. Seguirà di qui alla consegna un lettera del vicepresidente di Renault Italia che accompagnerà a domicilio un videoregistratore. Con questo viene illustrato nel dettaglio il modo di usare la Safrane sveglia i segreti e le polizze di linea non sempre subito praticabili dei tanti comandi e servomeccanismi che contribui-

sono al «risveglio dei sensi» di cui si diceva. Un esempio: questa berlina da due volumi e mezzo come era stato segnalato in questa pagina in marzo in occasione di un test stradale tra Zurigo e Praga offre una scarsa visibilità posteriore. Ebbene nelle manovre di parcheggio come la videocassetta mette in evidenza molto meglio di quanto il libretto di istruzioni minuziosamente in direzione della ruota posteriore facilitando il parcheggio. L'acquirente della Safrane

infine oltre che disporre di uno specifico numero verde dopo un primo periodo d'uso sarà interpellato per accertare che le cinque «sensazioni» siano state davvero soddisfatte. Se il diavolo non ci metterà la coda sembra proprio che la soddisfazione del cliente debba essere assicurata. Il senso del controllo viene garantito sulle Safrane dall'ABS Bosch dalle sospensioni pilotate con regolatore (a partire dalle RXE) automatico di assetto dal servosterzo idraulico a controllo elettronico dal «servizio di informazione» computerizzato che a bordo avverte

Un servocarico sulle nuove SuperEscort Van della Ford



Un nuovo commerciale leggero si è aggiunto recentemente alle proposte della Ford e il SuperEscort Van che adotta nello stile e nell'equipaggiamento le stesse novità introdotte sulla berlina. Importanti gli interventi strutturali per migliorare la sicurezza aumentando la protezione frontale e laterale contro ogni tipo di urti. Ormai, dotato per porta e di 560 e 570 kg è motorizzato con un propulsore a benzina catalizzato di 1,1 litri da 71 cv (sigla CFI) oppure con uno a gasolio (D (catalyst) di 1,8 litri da 60 e 65 cv) e i vari cambi a innalzamento meccanico a cinque marce. Novità assoluta di questo Van è il «servocarico» un carrello in profilo metallico equipaggiato con gambe retrattili e rotelle che può essere usato per il carico e scarico oppure come elemento di appoggio e scormonto (nella foto). I prezzi chiavi in mano 18.631.000 lire (la benzina 20.059.000) il Diesel.

In commercio la gamma Cromax '93 Ecco i prezzi

Il di poco cominciata la commercializzazione della gamma Cromax 1993. L'ammiraglia di casa Fiat che come abbiamo già scritto su questa pagina si tratta di una nuova motorizzazione benzina - 1,2 0 15 - è ovviamente tutta «pulita» compresa la 2,0 Turbodiesel. L'anzione diretta. Aggiornata sotto molti profili offre anche un migliore rapporto qualità/prezzo. Quelli del listino chiavi in mano: 2,0 Litre 23.386.465, 2,0 S 23.694.265, 2,0 16v 37.175.015, 2,0 16v cambio automatico 40.917.965, 2,0 Turbodiesel (a stop) 43.572.465, 2,0 1,1 D 34.378.515 e 2,5 T.D 36.264.665 lire.

Nel '93 debutta Japan Car Expo Saloni a Milano Rimini e Bari

Un circuito espositivo dedicato l'auto molto accessoriata tecnologia design e cultura del Sol Levante è la scommessa per il 1993 di Japan Car Magazine (mensile italiano specializzato) in collaborazione con i reparti di vendita e assistenza delle case operanti in Italia. Il debutto della Japan Car Expo è previsto a Milano (8-13 aprile, viale Monza). Seguiranno altri due appuntamenti: 17-25 luglio alla Fiera di Rimini e 9-17 ottobre a Bari (il Bancortico). L'attenzione è di fornire una panoramica aggiornata dei modelli giapponesi disponibili in Italia e provenienti da Europa e America delle versioni portive da competizione, dei veicoli sperimentali e di ricerca. Inoltre saranno promosse iniziative collaterali volte a illustrare la completezza della giapponese.

Fino al 31/3/93 l'operazione Diavia «Credito Climazzurro»

Una vettura climatizzata secondo le proprie esigenze e un desiderio così vivo di molti italiani. Proprio per questo Diavia azienda leader del settore, ha deciso di proporre con validità fino al 31 marzo 1993 l'operazione «Credito Climazzurro» in collaborazione con la Banca Commerciale Italiana. Chiunque si interessi a far montare un climatizzatore sulla propria auto si rechi in un centro autorizzato Diavia, sceglie il dispositivo, compila un modulo di porti a uno sportello Comipage e in 18 mesi con rate mensili (da 111 a 134 mila lire) il costo viene svuotato.

Il «50» Honda presentato a Bologna

Lo scooter Bali acccontenta tutti piccoli e giganti

Il nuovo scooter SJ 50 Bali presentato al recente Motor Show è caratterizzato da finiture e accessori di alto livello. Lo scooter della Honda è dimensionato per trasportare confortevolmente persone di alta statura, ma è adatto anche ai piccoli grazie alla sella bassa. Ormai l'offerta di questi pratici veicoli è vastissima e non c'è casa motociclistica che non ne proponga almeno un modello.

UGO DAHO

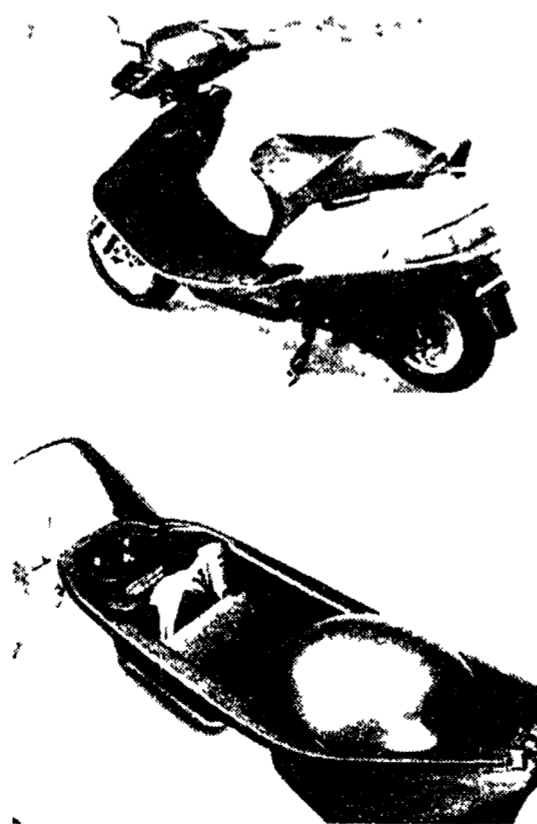
Il grande successo degli scooter 50 non è un fatto solo italiano. In tutta Europa i piccoli scooter stanno soppiantando nelle preferenze del pubblico i classici e spartani ciclomotori. La Honda più grande costruttore mondiale di motocicli e di scooter ha recentemente presentato il nuovo SJ 50 Bali.

Il Bali si inserisce nell'agguerrito segmento dei nuovi scooter con carrozzeria in polistirolo e di nuovo genere. L'abitabilità sembra essere infatti la caratteristica che lo renderà particolarmente gradito a chi predilige un veicolo confortevole. La posizione di guida è stata studiata per persone di alta statura, ma la sella bassa consente anche ai piccoli di appoggiare i piedi sui manici e farli assicurare.

Molte dotazioni di serie in cui si riconoscono il SJ 50 Bali. Il computer di velocità, il contachilometri, l'indicatore di

livello carburante e la spia della riserva e del lubrificante e le spie delle luci. Lo scudo parafango incorpora un vano portagiochi con serratura, un altro vano più ampio sotto la sella dove può anche essere riposto il casco. Molto utile in tempi di farti il robusto manico fissato alla pedana nel quale può essere fatta passare un cacciavite. Altro accessorio di indubbia utilità è quello ripresentato da un gancio di sicurezza che spunta sotto la sella per impedire l'uscita della borsa (all'oggi più ingombranti o un cestino) e il bauletto possono essere in fine sistemati sul portapacchi in lega leggera.

Davvero razionale la sistemazione del bauletto (con chiavi) di serie sotto il portapacchi. Esso non rende necessario scendere dalla sella durante il rifornimento. Il sistema di sterzo per sistema di deflettori sotto la pedana e per abbassare il o il centro dello scooter. Un rubi-



Anche il casco trova posto sotto la sella del SJ 50 Bali (in alto).

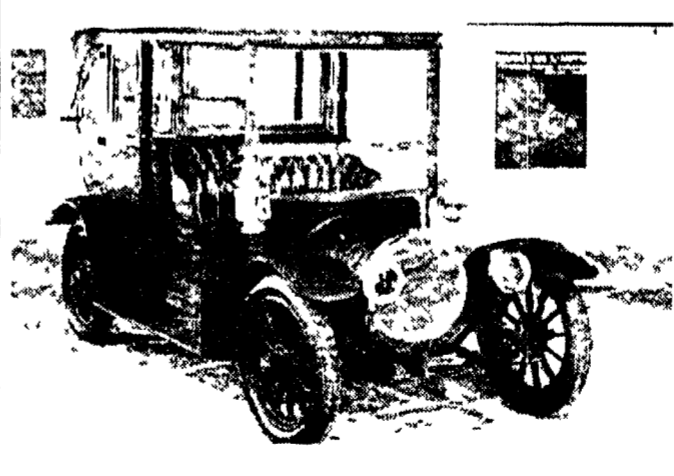
netto della benzina sarebbe stato troppo inutile per uno scooter sportivo e così è stato sostituito da un sistema a depressione con valvola automatica.

La minore stabilità degli scooter rispetto ai motocicli è nota e sempre stato il difetto di Achille dei primi. Per ovviare almeno in parte a questo difetto strutturale, il Bali ha una sospensione anteriore con due ammortizzatori oleo pneumatici. Parte di un utile sistema di frenata a tutti i livelli, il freno a dischi a dischi con pinze a doppiopistone.

La partenza fulminea di questo scooter è un'altra caratteristica che non si può trascurare. Per questo il motore del Bali ha un rapporto di compressione di 11,5:1, un rapporto di compressione di 11,5:1, un rapporto di compressione di 11,5:1.

La gita. A Martigny, nel sotterraneo della Fondazione Gianadda, un Museo delle «quattro ruote» con alcuni pezzi unici

All'inizio del '900 spunta la Svizzera



ANDREA LIBERATORI

MARTIGNY (Svizzera). Nella perla del suo museo d'arte e per i concerti di musica classica la Fondazione Pierre Gianadda di Martigny riserva ai suoi ospiti una stupenda sorpresa. E' qui che è in corso il più grande museo d'epoca. Ma ricordarsi nel 1981 alcuni collezionisti di vetture di Vallese gli suggerirono l'idea. Ne nacque un progetto che si realizzò subito al Victorin Club della Svizzera romanda. Alle loro auto si aggiunsero poco dopo quelle di un museo francese in attesa di un museo di un tempo glorioso.

Il museo sotterraneo oggi è un'entusiasmante collezione di vetture di ogni genere e di ogni epoca. Un paio di vetture meccaniche ha lavorato sulle vetture efficienti e in acciaio parte sono cinghietti e partecipano i raduni di stile.

Il museo sotterraneo oggi è un'entusiasmante collezione di vetture di ogni genere e di ogni epoca. Un paio di vetture meccaniche ha lavorato sulle vetture efficienti e in acciaio parte sono cinghietti e partecipano i raduni di stile.

costruttore svizzero l'ingegner Paul Piccard di Losanna. La sua SAG Pk Pk tipo A3 del 1906 ha un quattro cilindri di 3769 cc che sviluppa 24 cv. Potrebbe raggiungere i 70 km/ora. Costava 11.500 franchi oro. La nonna del museo Gianadda è un'erede Benz del 1897 più classica che auto. Prezzo 2500/2800 marchi.

Ma porti ancora in questa ripidissima carrellata verso i modelli degli anni Venti e Trenta del nostro secolo per trovare quattro vetture di cui due italiane - uscite dalle officine fra il 1923 e il 1931. Grossa balza nella tecnica e nel design.

Nasce nello stabilimento di Munchesler della Rolls Royce la Pirella Silver Ghost di data 1924. Venne sulle altissime Bugatti a un tempo di 4 legami tutta francese vettura sportiva prececcellenza. Costava 40.000 franchi. Il suo quattro cilindri di 1500 cc con ventotto velocità di 125 km/h. Se ne costruirono 830 esemplari. Il secondo un'orsa Alfa Romeo 1750 costruita a Portofino nel 1930 il sei cilindri con compressore (motore di 1000 giri x 115 km/h) e 115 km/h. Costava 4000 franchi. Il terzo un'orsa Alfa Romeo 1750 costruita a Portofino nel 1930 il sei cilindri con compressore (motore di 1000 giri x 115 km/h) e 115 km/h. Costava 4000 franchi. Il terzo un'orsa Alfa Romeo 1750 costruita a Portofino nel 1930 il sei cilindri con compressore (motore di 1000 giri x 115 km/h) e 115 km/h. Costava 4000 franchi.

panna. Questa meraviglia italiana come obbligatorie si declina il Museo Gianadda ha un motore 8 cilindri di 372 cc che cronometro 110 km/h velocità massima 140 km/h. Ignoti prezzo e numero di esemplari prodotti.

Diretti e male del Benetton e della Rolls Royce per concessionari costruttivi, optano per i materiali profusi nella carrozzeria e clienti la Hispania Suiza di questa grande firma dell'auto con stabilimento in Spagna (Barcellona) e Francia (Bos Colombes) e un modello K1 del 1934. Sul cofano la celebre sigla in volo «otto» un motore sei cilindri di 570 cc, potenza 130 cv a 3000 giri, velocità massima 135 km/h. Questo modello ha un importante innovazione: il cruscotto meccanico Dinastar e il banchiera stile del cinema e del firmamento sportivo. Si ne costruirono 204 esemplari. Il costo di 100 mila e 120 mila franchi secondo il numero degli optional.

Nella banca di stagione non è un'impresa andare e tornare a Martigny in giornata partendo da Milano e da Torino. Ma anche adesso che le giornate sono più corte e grazie alla comunicazione elettronica per un certo tempo il Museo è molto attivo. Il 15 febbraio la Fondazione ha sempre qui il che programma culturale di tutto rispetto.