

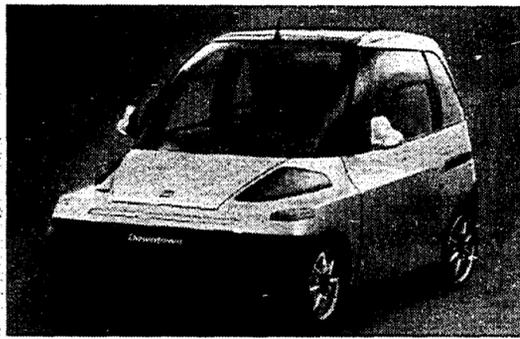
# GINEVRA 4-14 Marzo

La bagarre entra nel vivo giovedì con l'apertura al pubblico del Salone internazionale di Ginevra (fino al 14 marzo). A precedere la kermesse svizzera sono stati due mesi convulsi durante i quali si è evidenziata la portata della crisi recessiva che sta investendo gran parte d'Europa. Per contro, l'attivismo delle industrie automobilistiche si è moltiplicato. Non solo per far fronte, preventivamente, al previsto calo di vendite - che in Italia dovrebbe aggirarsi tra il 10 e il 15 per cento - ma perché il 1993 era già programmato come anno di una serie di "nascite" eccellenti in quasi tutti i segmenti. In tutto questo turbinio di attività e lanci di nuovi prodotti l'Italia non resta in seconda fila.

Adipisci della novità italiana - che culmineranno all'inizio di settembre con la presentazione della Fiat "Tipo B" - sarà proprio a Ginevra il marchio Lancia. Di scena, la nuova Delta, berlina due volumi a cinque porte al cui top resta ancora una volta la "vecchia" sportiva integrale "HF" motorizzata con un nuovo propulsore 2000 turbo a 16 valvole da 215 cv. La gamma 1993, che sarà commercializzata in Italia dal prossimo mese di maggio, è articolata in otto versioni con quattro motorizzazioni (1.6, 1.8, 2.0 16v e 2.0 turbo 16v HF da 190 cv dotata di serie di sistema Viscodrive e Abs) e due livelli di allestimento.

Se la Delta catalizzerà l'attenzione del pubblico ginevrino, lo stand Lancia offre anche altri motivi di interesse: dalla Y10 la cui gamma è stata ristilizzata a fine 1992, alla Dedra che viene arricchita nelle dotazioni di serie e negli optional, infine alla "Thema" anch'essa appena rivisitata (per inciso, proprio in questa occasione l'ufficio stampa Lancia si è guadagnato il premio per la migliore manifestazione dell'anno) istituito dalla rivista specializzata "Drive" e che ora adotta anche un motore V6 di 3.0 litri da 175 cavalli.

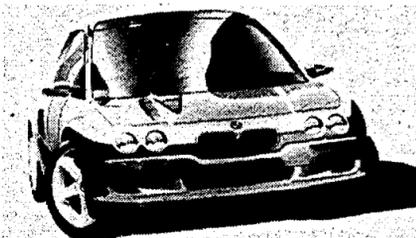
Qui a destra, il prototipo elettrico Fiat «Downtown» e la nuova Delta, nella versione 1.8 LE



## L'Italia accende i motori



Nelle foto sotto, tre «prime mondiali». Da sinistra: il Mercedes 500 GE V8, l'Astra Cabriolet e il prototipo Bmw «Z13»



# Nel pieno della mischia

Ancora una «prima mondiale» per la Ferrari. La Casa di Maranello ha scelto Ginevra per ufficializzare il ritorno, dopo 19 anni, alle vetture sportive. Nel suo stand, dunque, sarà mostrata la 348 Spider, una convertibile due posti in versione Europa. Quella omologata per il mercato americano è stata infatti presentata proprio questo fine settimana, in pompa magna, a Los Angeles. A quanto ci è dato sapere il lavoro dei tecnici di Maranello si è concentrato sull'irrobustimento della scocca e dei montanti della parabrezza; meccanica, motore (il V8 di 3405 cc da 295 cv) e prestazioni dovrebbero invece essere gli stessi

delle 348 già in commercio. Anche Casa Fiat arriva al Palaexpo con le sue belle novità. A parte una nuovissima versione Cinquecento «Sute» molto ricca - comprende condizionatore d'aria senza Cfc, alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata - gli occhi di tutti saranno puntati sulla «Downtown», prototipo di vettura elettrica dal design monovolume avveniristico. La «Downtown», lunga 2,5 metri, è un piccolo laboratorio tecnologico che prefigura la mobilità privata nelle metropoli di domani. È una vettura a tre posti a freccia con guida centrale assistita da un sistema di navigazione computerizzato, air-

bag per il conducente, pannello di sterzo telescopico e cinture di sicurezza con pretensionatore. Infine, non mancano le proposte Alfa Romeo che oltre alle nuove gamme 164 e 164 Super porta a Ginevra, in «prima mondiale assoluta» la 155 V6 TI, seconda vettura da competizione ad altissime prestazioni, derivata dalla 155 Q4 e con la quale si appresta ad affrontare il difficilissimo campionato tedesco velocità triestino. Il motore è il sei cilindri aspirato che eroga 420 cv; in più la vettura monta un avanzatissimo sistema di trazione integrale sviluppato appositamente. Altre caratteristiche so-

no l'alettone posteriore aerodinamico bipiano (analogo a quello della 155 GTA) con cui l'Alfa ha vinto il CIVT 1992, regolabile in funzione della velocità massima raggiungibile sui diversi circuiti di gara; cofani e portiere posteriori in fibra di carbonio. È chiaro che anche gli altri costruttori non stanno con le mani in mano. Vale dunque la pena segnalare la «prima mondiale» del fuoristrada Mercedes «500 GE» dotato di motore V di 4973 cc in grado di erogare 240 cv di potenza. La Casa di Stoccarda ripropone poi in «prima europea» il prototipo di roadster «S1» dotato di hard-top trasparente presenta-

to al Salone di Detroit lo scorso gennaio, e le nuove versioni della Serie S «300 SD» e «300 SE 2.8» appena messe in commercio (e ne parleremo la prossima settimana, ndr).

Per restare in Germania, aria da «prima mondiale» anche allo stand Opel dove si potrà finalmente vedere la nuova Corsa cui farà da ancella la Astra Cabriolet, progettata sul pianale dell'Astra quattro porte, che monta un propulsore di 2.0 litri da 115 cv ed è dotata di serie di Abs, airbag per il conducente e servosterzo. E ancora, ci sarà il debutto della Audi Avant S2 quattro, trazione integrale permanente,

cambio sportivo a sei marce, motore turbo cinque cilindri 20 valvole con overboost di 2226 cc e 230 cv (242 km/h e accelerazione 0-100 km/h in 6,1 secondi).

Infine, la Bmw concentra i suoi sforzi sulla «prima mondiale» del prototipo «Z13», una berlina lunga 3440 mm, tre posti a freccia, con motore (4 cilindri di 1100 cc) in posizione centrale-posteriore, bassissimi consumi (intorno ai 20 km/litro), cambio automatico CVT, trazione posteriore, carrozzeria in alluminio, sistema di navigazione con funzioni di computer, Hi-Fi, telefono cellulare e fax. □ R.D.

## La Cinquecento «Auto Europa 93» 4ª nelle top ten di gennaio



La giuria dell'Uiga, l'unione dei 160 giornalisti specializzati italiani, l'ha insignita del premio «Auto Europa 93» - consegnato in questi giorni a Milano - e la piccola Fiat Cinquecento (nella foto) non ha deluso le aspettative. Nella classifica delle dieci vetture più vendute nel mese di gennaio, la moderna utilitaria costruita in Polonia ha conquistato il quarto posto. Vale la pena di ricordare che la Cinquecento è venduta in Italia nelle versioni 700 ED (motore due cilindri di 704 cc, 30 cv, 126 km/h) e «900» con motore quattro cilindri da 41 cv (140 km/h), rispettivamente a lire 9.696.955 e 11.267.755, chiavi in mano. In entrambi i casi, consumi molto ridotti: a 90 km/h costanti, 4,6 litri ogni 100 chilometri.

## Piaggio: garanzia 3 anni su tutta la gamma

Da febbraio chi acquista Piaggio può contare su una nuova formula di «garanzia europea con manutenzione programmata» che porta il periodo tutelato dagli attuali sei mesi a tre anni su tutta la gamma di prodotti, dagli scooter al nuovissimo commerciale a quattro ruote «Porter» che sarà commercializzato questo mese. Il sistema (trasferibile ai successivi proprietari) prevede un programma manutentivo di tipo automobilistico che, se da una parte aggrava i costi, dall'altra garantisce: supervalutazione al momento della permuta, «usato» di qualità e assistenza accurata.

## Apri a Genova il Satec: salona accessorio e tecnologia nautica

Da mercoledì a domenica prossima la Fiera del Mare di Genova ospita il 2° Satec, salone dell'accessorio, della tecnologia nautica e delle barche da lavoro. Quest'ultimo settore specializzato è la novità di questa seconda edizione che per la crisi in atto, generale e particolare (crollo delle vendite del 35-40%), si presenta in versione «ridotta»: 217 espositori di cui 111 stranieri. Due i momenti di discussione e riflessione: al convegno di giovedì «Capitanerie di Porto e nautica da diporto» si affianca (venerdì) il seminario del Rina sulla «qualità».

## Nella città più marinara nato lo Yacht Club Milano

Milano è da tempo la città «più marinara d'Italia» per numero di praticanti la vela e gli sport nautici, per numero di patenti, di agenzie nautiche. Adesso ha anche un «porto»... lo Yacht Club Milano - sede in via dell'Annunziata 22, aperta per le iscrizioni in orari ufficio, e ai soci per ora, il venerdì sera - fornito di libreria del mare, videoteca, sala istruzione (c'è anche un programma informatico sulla meteorologia) e ampi e confortevoli spazi conviviali. Fra gli scopi annunciati dal presidente Bruno Brunone, quello di arrivare a «diffondere un concetto di uso del mare in sicurezza e con un approccio ecologico». Primo obiettivo: mettere intorno a un tavolo 17 enti preposti alla sicurezza perché si arrivi a un coordinamento nazionale.

## Visita allo stabilimento Seat di Martorell, finito a tempo di record. Subito 120 vetture al di Trecento robot per la nuova Ibiza

Finito in pochi mesi il supertecnologico stabilimento Seat di Martorell. Già oggi dalle sue linee escono 120 nuove Ibiza al giorno. Entro fine anno saranno 1000 al dì. A pieno regime, nel 1995, una vettura ogni 53 secondi pari a 350.000 annue. Da inizio estate si lavorerà su tre turni (donne comprese) di 8 ore ciascuno per 5 giorni la settimana. Magazzino informatizzato, di proprietà dei fornitori.



Una nuova Ibiza durante un test finale su una delle piste di prova di Martorell

DAL NOSTRO INVIATO  
ROSSELLA DALLÒ

MARTORELL (Spagna). Un piccolo «miracolo» spagnolo. Solo l'estate scorsa c'era ben poco da vedere. Guardando dall'alto la piana sottostante un dirigente della Seat ci spiegò con l'aiuto di un grafico come sarebbe stata la nuova fabbrica della Marca spagnola, proprio lì, a 30 chilometri da Barcellona. Nessuno avrebbe scommesso sui tempi, nonostante avessimo potuto constatare la velocità di realizzazione degli impianti olimpici.

A distanza di sei mesi, il ritorno a Martorell è stata una rivelazione. I tre milioni di metri quadrati dell'area - a pari a oltre 400 campi di calcio, fanno notare - hanno preso la forma definitiva: una dozzina di capannoni giganteschi (404.000 mq), la mensa, le aree comuni, tantissimo verde (in parte ancora da piantumare), le piste esterne per i test, i grandi parcheggi e una linea ferroviaria in via di costruzione. Insomma, una fabbrica già in grado di sfornare 120 nuove Ibiza al giorno nel due turni di lavoro (8 ore ciascuno per 5 giorni la settimana) e che fra un paio di settimane diventeranno 200, poi 300 e così via fino ad arrivare alle 1000 auto giornaliere suddivise in tre turni (il «notturno» è già stato concordato con le organizzazioni sindacali ed entrerà in vigore prima dell'estate, anche per il personale femminile). L'obiettivo è quello di arrivare a 1500 auto/giorno, 500 per turno, nel 1995 quando Martorell lavorerà a pieno regime; vale a dire una vettura ogni 53 secondi, di 350.000 in totale nei 217 giorni lavorativi.

Attualmente l'organico totale è di 3500 persone che presto diventeranno 6000 (novemila se si considera anche l'indottrinato). A loro sarà affidata soprattutto la fortuna della «nuova Ibiza», di cui abbiamo potuto seguire la nascita, durante la nostra visita ai capannoni, e in un futuro abbastanza prossimo anche di un'altra vettura dello stesso segmento (la berlina tre volumi «Cordoba?»). Di sicuro, intanto, la «nuova Ibiza» può contare su quella che allo stato attuale è la fabbrica più all'avanguardia d'Europa: alta tecnologia (oltre 300 roboti, l'80% dei quali concentrati nei reparti di lastroferratura; linee completamente aeree; pre-montaggio delle parti meccaniche, poi assemblate in una sola volta alla carrozzeria); controlli qualità durante e dopo il processo produttivo su tutti i pezzi; alto livello di affezione del personale (220 ore ciascuno, e aggiornamento costante).

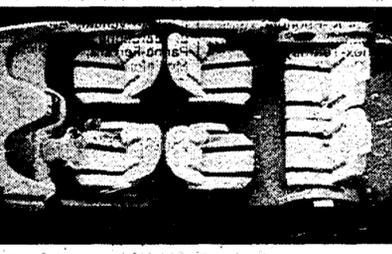
Altre due particolarità di Martorell sono il magazzino centro assemblaggio componenti (di proprietà dei fornitori) collegato via computer con la fabbrica così da ridurre a soli 6 giorni lo stoccaggio; nonché i processi di salvaguardia ambientale per i quali è stato destinato il 20% dell'investimento totale (3000 miliardi di lire, di cui 1370 per ricerca, sviluppo e impianti della linea Ibiza) e che fanno pemo, ad esempio, su una verniciatura ad acqua, sulla depurazione e riciclaggio delle acque reflue in quantità giornaliera pari a 50.000 abitanti equivalenti.

Da tutto ciò, dunque, prende vita la «nuova Ibiza». Disegnata da Giugiaro secondo canoni che abbiamo già definito «teutonici» (massiccio uso di lamiera, vetrate ampie ma molto alte), la vettura presenta una qualità di finiture davvero eccellente. Non altrettanto si può dire, però, della sua abitabilità, un po' sacrificata.

## Già affermata in Giappone e Usa grazie alla sua tecnologia avanzata

# Arriva Previa la monovolume secondo Toyota

Previa, ovvero la monovolume secondo la Toyota. La Casa giapponese ne ha avviato la commercializzazione in Italia dopo che la vettura, lanciata nel 1989, ha già avuto modo di affermarsi in Giappone e negli Stati Uniti. Questa vettura è un esempio di tecnologia avanzata ed entra in un mercato che da noi, con lo 0,26 per cento del totale, è ancora di nicchia perché i prezzi ne limitano l'espansione.



I sedili centrali della Toyota Previa possono essere ruotati di 180 gradi, come si vede nella foto in alto. In quella in basso sono evidenziate la collocazione del motore e la trazione posteriore.

FERNANDO STRAMBACI

TORRE IN PIETRA (Roma). Un percorso di 120 chilometri tra autostrade e strade statali intorno a Roma per saggiare l'ultimo modello che la giapponese Toyota ha commercializzato in Italia. Lo scenario del castello del XV secolo, fatto restaurare da Luigi Albertini quando non era più direttore del «Corriere della sera» e scelto a base per il passaggio dal modello con cambio automatico a quello con cambio meccanico, contrasta con la modernità della macchina. L'auto in questione, infatti, è la Previa, vale a dire l'esempio di quel-

che i tecnici della maggiore fabbrica giapponese di automobili (4.700.000 autoveicoli prodotti nel 1992 e, quindi, secondo posto al mondo dopo la General Motors) intendono per «monovolume».

Completamente progettata in Giappone - anche se lo stile è stato affidato al Calty Design Research Incorporated, il Centro stile Toyota di Newport Beach in California (la Casa delle tre ellissi ha 48 centri produttivi sparsi nei cinque continenti) - questa monovolume fa la sua comparsa in Italia dopo essersi già affermata sui

## Provati sul circuito di Barcellona i nuovi pneumatici Michelin «Pilot», più aderenza e meno rumore

DAL NOSTRO INVIATO

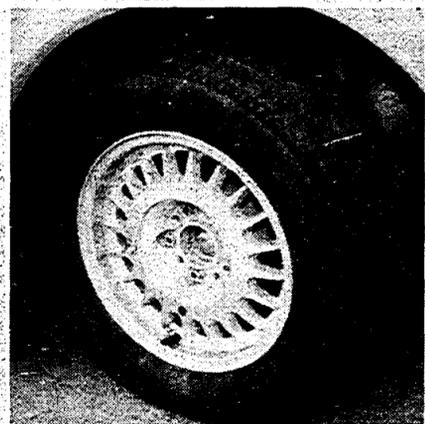
BARCELONA. I pneumatici possono fare molto per il miglioramento complessivo della guidabilità e del comfort di un'automobile. In particolare, per quanto riguarda la tenuta di strada e la rumorosità del rotolamento. Questo, in ogni caso, Ma gli effetti di una buona gommatura sono ancora più evidenti su vetture di alte prestazioni che, per forza di cose, necessitano di una assoluta precisione e velocità di risposta delle ruote in accelerazioni frenate e curva, e ancora in particolare su fondo bagnato o scivoloso. Ecco perché alla Michelin si sono dati un gran da fare per migliorare ancora la loro offerta - sono ormai 3500

diversi tipi di pneumatici prodotti nei 66 stabilimenti sparsi in tutto il mondo per 645 mila coperture al giorno - e proprio sulle vetture «alto di gamma», per le quali è stata studiata una nuova linea di pneumatici che prende il nome di «Pilot».

La particolarità di questa gamma non sta tanto nelle vetture a cui è destinata, quanto nell'aver tenuto conto dei diversi stili di guida di chi le possiede. C'è infatti chi privilegia la sportività, chi il comfort e chi si regola di volta in volta ruotando il proprio stile. Premessa: l'«evoluzione» nel parametro di riferimento, il «Pilot» - carcassa a doppia tela, altre due tele inserite nella parte superiore, una banda di nylon avvolta a spirale - varia poi, a seconda delle esigenze, per tipo di mescolata, numero di rinforzi, altezza e forma della spalla, scollatura del battistrada. Ma questo è un problema del costruttore e del ricambista, perché per facilitare le cose all'utente - che sborserà per un treno di gomme da 1.200.000 a 4 milioni - i «Pilot» sono stati suddivisi in tre categorie: SX per la sportività, HX per la guida equilibrata, CX per chi ama prendersela calma anche al volante di una vettura superpotente (è il caso, ad esempio, dei possessori di Jaguar per la quale è stato studiato un pneumatico specifico voluto dalla Casa inglese), ognuna delle quali identificata da un «logo» facile da ricordare: bandiera a scacchi (SX), un lettino da relax (CX), una sinusoidale (HX).

Sia ben chiaro, ciò non vuol dire che solo chi possiede una Porsche o una Bugatti (vetture che gommata con un «Pilot SX-MXC3 ha segnato sul tachimetro la bellezza di 342 km l'ora) può prendere in considerazione questi pneumatici. La gamma è stata infatti studiata per equipaggiare anche le «piccole bombe» che come le sorelle maggiori necessitano di un'alta aderenza a ogni tipo di suolo. Detto per inciso, alla Michelin hanno catalogato ben 800 asfaldi diversi, divisi poi in grandi «famiglie» di micro e macro porosi.

A questo punto, per darci



Il «Pilot» CX (logo, il lettino da relax) è stato studiato per il massimo comfort. Una sola versione: il KA, nelle dimensioni da 15 e 16 pollici, che assicura scarsa deformabilità e buona durata del pneumatico

mercati internazionali (è stata lanciata nel 1989) e in particolare in quelli come il Giappone e gli Stati Uniti dove, rispettivamente con 700 mila e un milione di monovolume vendute in un anno, i veicoli di questo tipo non rappresentano, come avviene ancora da noi, un fenomeno di «nicchia».

In Italia, infatti, si vendono in un anno poco più di 6 mila monovolume (0,26 per cento del mercato totale delle automobili a fronte del 7,5 per cento giapponese e dell'11,7 per cento americano); soprattutto come conseguenza dell'«effetto Espace», la vettura della Renault che ha aperto la strada e che detiene il 50 per cento delle vendite. A frenare la diffusione delle monovolume è il loro prezzo (si pensi che la Previa con cambio a cinque marce, costa - compresa l'imposta straordinaria - erariale, 53.224.000 lire, alle quali vanno aggiunte 2.832.000 lire per il secondo noi indispensabile, impianto di aria condizionata, ed altre 2.644.000 lire se si vuole il cambio automatico), ma è evidente che la loro diffusione aumenterà, vista che i consuntivi dicono di 3.734 pezzi venduti nel 1989, diventati 4.333 nel 1990, saliti a 4.761 nel 1991 ed arrivati a 6.231 lo scorso anno.

Per la Toyota Motor Italia non si tratta, oggi, di puntare su grandi numeri (anche per-