

# A Ginevra Case continentali superattive. Made in Italy alla ribalta Europa — Giappone 1 a 0

**GINEVRA.** Il Palaexpo ginevrino non è mai stato tanto scintillante. E tanto meno si sono mai vedute in una sola volta tante nuove proposte «vere» dell'industria europea. Meno prototipi e più modelli di serie. Questo ha messo decisamente in secondo piano le novità orientali che pure non mancano, e l'avanzata di un nuovo competitore che, dopo i primi successi in patria, inizia ad attaccare i nostri mercati: l'industria americana.

Andando più in profondità, si evidenziano altri fattori. Innanzitutto, la nuova capacità dei costruttori europei di accelerare i tempi di progettazione e realizzazione dei nuovi modelli. Ciò non tanto perché si avverte sentore della crisi in arrivo — dalla quale tutti i big presenti a Ginevra pronosticano un'uscita entro la fine del 1994 —, quanto perché questo è un passaggio obbligato per rispondere all'attacco giapponese e prepararsi al mercato «universale» del Duemila, senza vincoli di sorta alle importazioni. (Purtroppo lo scotto di questa battaglia è il drastico abbattimento dei costi. Di cui hanno fatto e fanno le spese, in primo luogo, i lavoratori che in questi ultimi anni sono stati allontanati dall'industria automobilistica a migliaia).

L'altro «filone», sempre più battuto, è quello della «macchina giusta per ogni cliente». Ovvero l'estrema diversificazione dell'offerta, che soddisfa tutti i gusti e tutte le tasche. Il che significa vedere a Ginevra (il Salone chiude domenica prossima, ndr) delle nuove Bugatti EB 112 e Ferrari 348 Spider (prezzo, non ancora dell'ultimo, intorno ai 240 milioni) fino alla Cinquecento Suite e alla Tingo trattate con l'identica cura. Inoltre, le nuove gamme escono già all'origine con un ampio ventaglio di versioni e di sviluppi possibili così da coprire tutte le esigenze nell'arco di pochi mesi dalla prima commercializzazione. Gran parte delle novità esposte a Ginevra (nuova Opel Corsa alla Peugeot 306, dalla Ford Mondeo alla nuova gamma Lancia Delta) — sono concepite in quest'ottica.

Infine, c'è da sottolineare lo sforzo di alcune Marche «mirato» alla soluzione dei problemi della circolazione urbana, senza penalizzare il comfort dei viaggi a medio raggio. Un esempio concreto è la berlina «Vivio» della Subaru (presente anche con la nuova «compact wagon» Impreza, una «familiare» di ridotte dimensioni, molto interessante e «piena» anche in Italia), che speriamo possa raggiungere anche il mercato italiano. Ancora a livello di prototipo, ma significativa dello sviluppo della ricerca e della tecnologia «made in Italy» sono invece la Fiat Downtown, la Bmw Z13 e soprattutto la «Ethos II» della Pininfarina, capace di consumi da super-utilitaria.

Il Salone ginevrino sflogora di novità «vere» presentate dai Costruttori europei. Giapponesi in secondo piano, mentre i colossi Usa si affacciano sui mercati del Vecchio Continente. Nuovi modelli in meno tempo e già all'origine adatti a tutti i gusti. Lusso e sport firmati Bugatti e Ferrari. «Made in Italy» alla ribalta nella ricerca di soluzioni compatibili con ambiente e città. Fiat e Pininfarina sugli scudi.

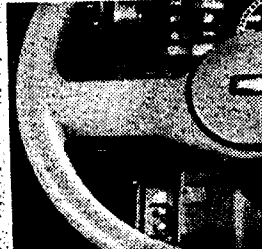
DAL NOSTRO INVIATO  
ROSSELLA DALL'O

## Quando «piccolo» è davvero «bello»

**Cinquecento Suite.** Ultimissima versione 900 cc della piccola Fiat, è la risposta concreta di come sia possibile offrire raffinatezza e massimo comfort anche in una «city car». La «Suite» ha una dotazione di serie che la accomuna a vetture di classe decisamente superiore. Rispetto alle «orecchiette» (di cui sono già stati venduti centomila esemplari, 70.000 in Italia), è dotata di serie di condizionatore d'aria senza Clc, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata di porte e portellone, doppio retrovisore esterno. Quando serve di spore della massima potenza, il compressore del condizionatore (che assorbe 3-4 cv) viene escluso tramite un sistema automatico a controllo elettronico che dialoga con la centralina di gestione del motore.

**Subaru Vivio.** La vettura giapponese, due volumi cinque porte, è destinata a sostituire la M80. «Vivio» è un concentrato di tecnologia studiata per soddisfare al contempo le esigenze di mobilità nel traffico urbano e fuori città. I suoi contenuti: motore di 658 cc (44 cv) a iniezione elettronica multipoint, trazione integrale permanente, cambio a 5 marce, cambio a 5 marce, cambio a 5 marce, cambio a 5 marce.

Gran parte delle novità esposte a Ginevra (nuova Opel Corsa alla Peugeot 306, dalla Ford Mondeo alla nuova gamma Lancia Delta) — sono concepite in quest'ottica. Infine, c'è da sottolineare lo sforzo di alcune Marche «mirato» alla soluzione dei problemi della circolazione urbana, senza penalizzare il comfort dei viaggi a medio raggio. Un esempio concreto è la berlina «Vivio» della Subaru (presente anche con la nuova «compact wagon» Impreza, una «familiare» di ridotte dimensioni, molto interessante e «piena» anche in Italia), che speriamo possa raggiungere anche il mercato italiano. Ancora a livello di prototipo, ma significativa dello sviluppo della ricerca e della tecnologia «made in Italy» sono invece la Fiat Downtown, la Bmw Z13 e soprattutto la «Ethos II» della Pininfarina, capace di consumi da super-utilitaria.



riservata ai consumi di carburante: nel ciclo urbano 6,8 litri ogni 100 km, 5,4 nell'urbano, 4,7 in extraurbano, per una media di oltre 16 km con un litro di benzina.

**Peugeot 106 XS.** Nello sviluppo della recente gamma 106 c'era posto anche per questa XS che va a interporla tra la 1.4 XR e la sportiva XSI (da cui riprende il paraurti anteriore in colore carrozzeria con fari integrati a lunga portata, lo spoiler posteriore nero e i sedili sportivi). Il motore di 1360 cc eroga una potenza di 75 cv a 5800 giri/minuto e dispone di una coppia di 11,5 kgm a basso regime (3400 giri/min). Con questa versione Peugeot soddisfa gli amanti della guida sportiva che però non sono disposti a sacrificare la velocità e ripresa anche il comfort.

## «Downtown» pronta all'era degli ZEV

FERNANDO STRAMBACI

**GINEVRA.** Lo slogan scelto quest'anno per il Salone internazionale dell'automobile di Ginevra è «L'auto: mobilità a la carte». Peccato che, secondo le previsioni, andrà diminuendo il numero degli automobilisti in grado di scegliere con quale mezzo privato muoversi, anche se tra le «sport» in lista ce ne sono di grande raffinatezza. Val dunque la pena di rivolgere l'attenzione a quella parte della «carta» che elenca i veicoli non inquinanti, ossia quelli che, dal 1998 in California, inaugureranno l'era degli ZEV (Zero Emission Vehicles).

Non sono molti, per la verità, e per la più parte relegati in un saloncino nel quale espongono quindici marchi che si sono esercitati sulla trazione elettrica. Si tratta prevalentemente, appunto, di esercizi, anche se c'è pure chi, come la Fiat, va più in là dell'esercitazione e allinea tre veicoli elettrici (Cinquecento, Panda, Ducato) già disponibili di serie.

Proprio la marca di casa nostra sembra essere quella che crede di più nella trazione elettrica, anche se sta montando, e con argomenti validi, l'onda di coloro che sostengono che

il problema dell'inquinamento si risolve migliorando il rendimento termico dei motori a benzina e realizzando propulsori con emissioni prossime allo zero. Un esempio lo si ha dalla Pininfarina, il cui prototipo Ethos 2, mosso da un bicilindrico a due tempi, riesce a percorrere 100 km al 90 orari con 2,1 litri di benzina. Ma se «emissioni zero» devono essere, la scelta più suggestiva offerta dalla «carta» è senza dubbio la Downtown (il termine sta per «centro città»), il prototipo di vettura a trazione elettrica che la casa torinese ha presentato a Ginevra.

Sono almeno dieci le qualità

della Downtown. La prima è senza dubbio la linea monovolume molto gradevole. Ecco le altre nove:

Tre posti davvero comodi (l'altezza della vettura è di 1.550 mm) e facilmente accessibili, grazie alla disposizione «a triangolo» dei sedili e al sistema di apertura «a parallelogramma» delle portiere.

Grande maneggevolezza in conseguenza del ridotto diametro di sterzata (7,4 metri), del peso contenuto (700 kg) e del fatto che la Downtown è lunga soltanto 2.500 mm e larga 1.490 mm.

Buona velocità massima (100 km/h) assicurata da due

gruppi motori (ciascuno eroga una potenza di 7 kW, ossia 9,5 cv, ed una coppia di 20,5 kgm). Integrati nelle ruote posteriori, che sono alimentati da una batteria al sodio/zolfo ad alta energia specifica e controllati da un sistema di gestione elettronico.

Autonomia generosa per una vettura elettrica: 190 km nel ciclo urbano e ben 300 km alla velocità costante di 50 km l'ora.

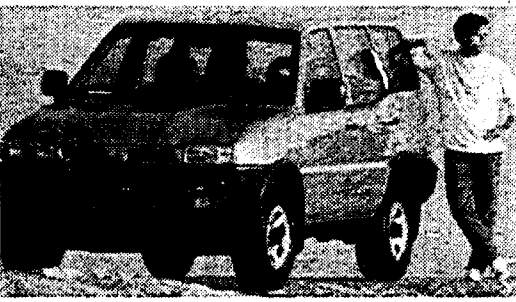
Eccellente controllo visuale omnidirezionale.

Elevata capacità di trasporto di colli con lo spostamento dello schienale di uno dei sedili posteriori.

S sofisticato sistema elettronico di navigazione «Venus» per l'assistenza nella circolazione urbana.

Struttura ottimizzata per un'efficace protezione in caso di collisione (è previsto anche l'airbag per il guidatore).

Pieno rispetto dell'ambiente grazie a: emissioni zero; largo impiego di alluminio e rame recuperabili al 100 per cento; agevole riciclaggio dei componenti plastici a fine vita vettura; tecnologie costruttive che escludono amianto, cadmio e CFC; tecnologia specifica per il riciclaggio della batteria.



Alcune delle novità esposte a Ginevra fino a domenica. Qui sopra il Nissan Terrano; a sinistra la Subaru Vivio; sotto il cruscotto della Cinquecento Suite. In basso i due prototipi Fiat Downtown (la trasparenza) e Pininfarina Ethos II.

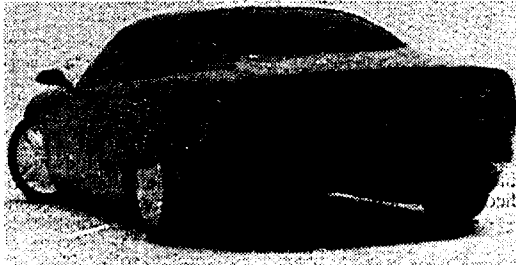
## Curiosando tra gli stand

**Corsa alla...Tingo.** Lo stile Tingo ha già fatto proseliti. Nella gamma della nuova Opel Corsa presentata al Salone di Ginevra, si proietta in «prima mondiale» a Ginevra — e che riteniamo piacerà molto anche al pubblico italiano — per il design sia per contenuti tecnologici, livello di sicurezza attiva e passiva, e dotazioni di serie — c'è una particolare versione «Joy», sicuramente destinata ai giovani, che fa largo uso di tessuti fantasia e comandi in plastica colorata a contrasto. Come la piccola Renault.

**306 del futuro.** La nuova gamma Peugeot 306 in vendita in sei paesi europei solo da pochi giorni (in Italia da venerdì prossimo) si arricchisce già di una nuova versione sportiva, la S16, presentata in anteprima al Salone di Ginevra. Al top della gamma, la 306 S16 — ora in carrozzeria 3 porte e fra alcuni mesi, quando sarà commercializzata, anche cinque porte — è motorizzata con un inedito propulsore 2.0 litri 16 valvole, con sistema di aspirazione «a caratteristiche acustiche variabili», in grado di erogare una potenza di 155 cavalli a 6500 giri e dispone di una coppia

motrice di 20 kgm a 3500 giri/minuto. Inoltre viene già annunciata anche una versione 2 litri 8 valvole da 123 cv (carrozzeria a 3 e 5 porte).

**Fuoristrada per...due.** Tipico esempio di «alleanza di prodotti», la Nissan ha presentato — anche in questo caso in «prima mondiale» — il suo nuovo fuoristrada 4x4 «Terrano II». Costruito in Spagna nella fabbrica della Marca giapponese a Barcellona-Zona Franca, viene venduto, con le dovute differenziazioni di allestimento e per ora nella sola versione a passo lungo, anche come Ford Maverick. Il Terrano II — che sarà commercializzato in Italia dal 31 maggio — rappresenta un punto d'arrivo nell'evoluzione Nissan dei veicoli a quattro ruote motrici. Concepito ad uso e consumo dell'utente europeo — versatilità di impiego off road e stradale, grazie al differenziale autobloccante LSD e al servosterzo di serie — verrà presto «importato» anche in Giappone. La gamma prevede modelli a 3 porte con hardtop e 5 porte passo lungo (fino a sette posti), entrambi con motorizzazioni 2.4 benzina o 2.7 litri Turbodiesel, negli allestimenti LX, SLX e SGX.



Un nuovo tipo di pneumatici denominati «Pneus Vert», studiati dalla Michelin per abbattere «notevolmente» i consumi di carburante, vengono montati dalla Citroën AX Diesel (la TZD, cinque porte, motore di 1360 cc) da poco in commercio in Italia al prezzo di lire 15.981.700, chiavi in mano. Grazie alla nuova gommatura, la cui resistenza al rotolamento (l'attrito che si produce tra la gomma e il suolo durante il movimento) è stata ridotta del 35 per cento, la AX Diesel «Pneus Vert» realizza un'incredibile economia di carburante: alla velocità costante di 90 km/h consuma solo 3,3 litri di gasolio ogni 100 chilometri. Analoghi risparmi energetici, a tutto vantaggio del portafogli dell'utente e della salubrità dell'aria, si hanno anche nel ciclo urbano (4,5 litri/100 km contro i 5,2 litri con la gommatura classica) e a 120 km/h: 4,8 litri contro i precedenti 5,0. E da segnalare, inoltre, che i nuovi pneumatici «vert» equipaggiano — allo stesso prezzo di lire 13.975.360, chiavi in mano — anche la versione furgone AX 14 Diesel Enterprise (con lo stesso motore ecologico della 14 TZD).

## Audi 80 «Comfort» dedicata alle signore

Lo scorso fine settimana ha visto il lancio in Italia della nuova Audi 80 «Comfort» (nella foto), una speciale versione che si affianca alle altre berline della gamma e che è motorizzata con i propulsori a benzina 2.0 litri da 90 cv oppure da 115 cv. Vendita, a seconda della motorizzazione scelta, a lire 29.439.410 e 33.729.360 lire, chiavi in mano, la Audi 80 «Comfort» si caratterizza per le nuove dotazioni di serie (fornite da altrettante aziende leader italiane): climatizzatore Diavia a regolazione manuale, antifurto elettronico GT Auto Alarm con telecomando inserito nella chiave d'accensione, e inseriti in radica Legnoform al cruscotto. Ovviamente queste si aggiungono a servosterzo, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, specchietti esterni regolabili elettricamente, sistema di sicurezza Procon-ten e, per la versione più potente, anche Abs. La «Comfort» è dedicata soprattutto all'utenza femminile, «particolarmente sensibile» — afferma il distributore Autogermana — all'estetica ma anche al comfort e alla sicurezza. Per questa ragione la rete di vendita Audi e Volkswagen ha aperto i saloni alle signore. Parola d'ordine: «Precedenza alle donne».

## Diavia ancora sponsor in F.1 con la Jordan e Ivan Capelli

climatizzazione della nuova Bugatti EB 112). Il marchio dell'azienda bolognese, dunque, da domenica prossima con la gara d'apertura a Kyalami (G.P. del Sudafrica) campeggerà sulla monoposto della Jordan pilotata da Ivan Capelli.

## Massimo Berni dal 1° marzo alla guida di G.M. Italia

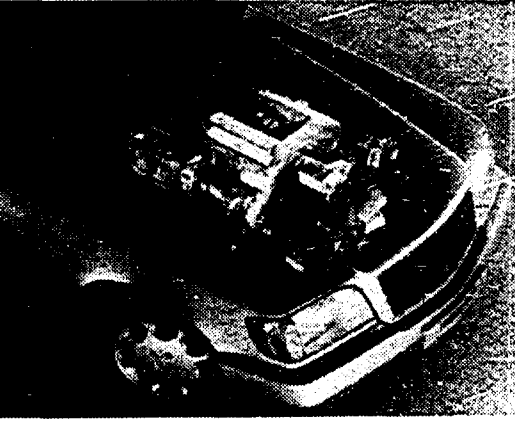
Qualche anno, tra il '71 e il '76. Durante questo periodo Massimo Berni si è laureato in amministrazione industriale al GM Institute nel Michigan e ha ricoperto vari incarichi in aziende americane del Gruppo. Dal maggio 1985 ha assolto all'incarico di direttore vendite di G.M. Italia.

## Citroën AX trazione integrale anche in versione 3 porte

ma di trasmissione a quattro ruote motrici che riduce le vibrazioni — e quindi la rumorosità — dell'albero di trasmissione. Come per la cinque porte, la trazione integrale è disinnescabile (dalle ruote posteriori) anche in marcia. Il prezzo è di lire 18.499.740, chiavi in mano.

## I «pneus vert» della Michelin sulla nuova AX Diesel

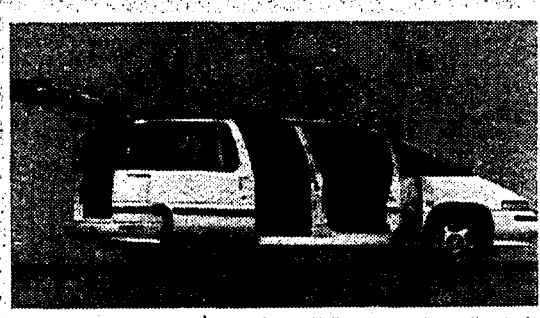
Un nuovo tipo di pneumatici denominati «Pneus Vert», studiati dalla Michelin per abbattere «notevolmente» i consumi di carburante, vengono montati dalla Citroën AX Diesel (la TZD, cinque porte, motore di 1360 cc) da poco in commercio in Italia al prezzo di lire 15.981.700, chiavi in mano. Grazie alla nuova gommatura, la cui resistenza al rotolamento (l'attrito che si produce tra la gomma e il suolo durante il movimento) è stata ridotta del 35 per cento, la AX Diesel «Pneus Vert» realizza un'incredibile economia di carburante: alla velocità costante di 90 km/h consuma solo 3,3 litri di gasolio ogni 100 chilometri. Analoghi risparmi energetici, a tutto vantaggio del portafogli dell'utente e della salubrità dell'aria, si hanno anche nel ciclo urbano (4,5 litri/100 km contro i 5,2 litri con la gommatura classica) e a 120 km/h: 4,8 litri contro i precedenti 5,0. E da segnalare, inoltre, che i nuovi pneumatici «vert» equipaggiano — allo stesso prezzo di lire 13.975.360, chiavi in mano — anche la versione furgone AX 14 Diesel Enterprise (con lo stesso motore ecologico della 14 TZD).



Una delle Mercedes C (a sinistra, la C 280 benzina) che a giugno rimpiazzeranno la Serie 190. Sopra, il turbodiesel che equipaggia la lussuosa 300 SD commercializzata in questi giorni.

## G.M. Italia in lizza con Pontiac tra le monovolume Trans Sport veste europeo

Le «nicchie» cominciano a far gola anche ai grandi costruttori. Così in quella delle monovolume entra in campo la General Motors Italia, che sino a ieri aveva lasciato alla Achilli Motors l'esclusiva dell'importazione, dall'America del Pontiac Trans Sport. Ora questa monovolume viene venduta con due motorizzazioni: un sei cilindri e un nuovo quattro cilindri a 16 valvole. Sospensioni «europeizzate».



La monovolume Pontiac Trans Sport. Nella carrozzeria, realizzata in «compositi», ha messo mano anche la Pininfarina.

**FIRENZE.** «Nicchia è bello», tanto che il numero delle monovolume vendute in Italia si è raddoppiato dal 1989 ad oggi. Non è un caso, quindi, se, appena concluso il lancio della monovolume Previa da parte della giapponese Toyota, seconda casa automobilistica mondiale, è scesa in campo la General Motors, che ha deciso di commercializzare direttamente la Pontiac Trans Sport. Questa monovolume di produzione americana aveva già fatto la sua comparsa in Italia attraverso la Achilli Motors, che è la distributrice esclusiva per l'Italia dei marchi americani della G.M. In tutto, lo scorso anno, erano stati venduti 68 esemplari della Pontiac Trans Sport, equipaggiati con il sei cilindri di 3.800 cc e 173 cv e con trasmissione automatica a 4 rapporti. Ora, assicurata alla Achilli Motors un'area di diffusione della monovolume, scende in campo in prima persona la General Motors Italia, che conta di portare ad almeno 350 i Pontiac Trans Sport

venduti in un anno sul nostro mercato attraverso 41 dei suoi concessionari.

A questo incremento delle vendite dovrebbe contribuire il fatto che, oltre che con il motore V6, il Trans Sport sarà proposto anche con il motore tipo Quad 4, un moderno 4 cilindri bialbero a 16 valvole di 2.300 cc e 147 cv, si tratta di un propulsore interamente progettato e costruito negli Usa, ma di concezione europea, tant'è che si avvale di un cambio manuale a 5 marce.

Oltre che dal motore Quad 4, la vocazione europea del Trans Sport è dimostrata dal fatto che sono stati i tecnici tedeschi del Centro Opel di Rueselsheim che hanno messo a punto le sospensioni di entrambe le versioni del Trans Sport in funzione (cosa che,

come si è notato, non è avvenuta per la monovolume Previa) delle strade europee e dello stile di guida degli utenti del vecchio Continente.

Il risultato — come hanno sottolineato alla G.M. Italia e come ha confermato la prova su strada — è un confortevole veicolo a 7 posti che, pur essendo lungo 4,9 metri, ha la maneggevolezza, brillantezza e progressione di funzionamento di un'autovettura. Con il Quad 4, il Trans Sport accelera da 0 a 100 km/h in 12,3 secondi e raggiunge una velocità massima di 185 km/h, trovandosi così ad essere uno dei più veloci monovolumi esistenti.

Accessoriatissimo, questo Trans Sport ha un prezzo molto concorrenziale: 45.295.000 lire, tutto compreso, per il 2.3; 60.846.000 per il 3.8. □ F.S.

## Due lussuose Mercedes 300 in attesa della «rivoluzione C»

Gran daffare in quel di Stoccarda. Il calo del 4,9 per cento nelle vendite registrate dalla Mercedes nel 1992 non è certo all'origine delle iniziative di questo periodo, anche se può averle accelerate. Non si tratta, infatti, di cose che si improvvisano.

Qui è in ballo — come riferisce l'Asa Press riportando dichiarazioni di Helmut Werner, vice presidente del consiglio direttivo della Mercedes-Benz — il nuovo orientamento strategico della Casa di Stoccarda, la struttura tradizionalmente verticale del mercato, definita secondo classi di cilindrata, viene sostituita sempre più — ha rilevato Werner — da una struttura orizzontale del mercato. Sotto l'influenza di pressanti esigenze poste dalla politica ambientale e del traffico e della emotività crescente per quanto riguarda l'uso dell'automobile, la suddivisione del mercato in classe superiore, intermedia e utilitaria perde d'importanza. L'espansione di nicchie del mercato automobilistico come van, fuoristrada e roadster, evidenzia il fatto che carrozzerie e tipi di propulsione stanno assumendo un'importanza maggiore, quali strumenti di differenziazione, rispetto alle classi di cilindrata e alle potenze.

Par di capire che la Mercedes-Benz si prepara ad un'azione a tutto campo, che po-



trebbe preludere al suo ingresso anche nel segmento delle «city car», un ingresso che farà davvero epoca, visto l'interesse che a Stoccarda dimostrano per l'auto elettrica. Per intanto, mentre si commercializzano, a prezzi contenuti per delle auto di lusso, le nuove 300SD (turbodiesel) e 300SE (con motore di 2,8 litri, si annuncia che a giugno comparirà sul mercato europeo l'erede della «190», la berlina che è già stata prodotta in due milioni di esemplari.

L'ufficio stampa della Mercedes-Benz Italia precisa che, in futuro, una lettera identificherà le varie classi di Mercedes: alla lettera seguirà un numero di tre cifre che indicherà la cilindrata effettiva (le attuali serie 200-400 assumeranno la lettera E, la Serie S, i roadster

SL e i fuoristrada della Serie G, conserveranno l'attuale identificazione in lettere che sarà seguita dalle tre cifre relative alla cilindrata). Per cui la nuova «190» si chiamerà C, da «compact». In realtà le Mercedes C avranno dimensioni esterne maggiorate, anche se di poco (3,9 cm in più di lunghezza), ma un abitacolo molto più grande, una maggiore sicurezza attiva e passiva e un maggiore confort; la dotazione di serie comprende, tra l'altro, l'air-bag per il conducente, una protezione laterale antiurto integrale, l'ABS, il servosterzo, il cambio a cinque marce, la chiusura centralizzata.

Novità assoluta — «prima mondiale», sottolinea la Mercedes-Benz Italia — è l'applicazione della distribuzione a

quattro valvole nei motori Diesel della C 220 (95 cv) e della C 250 (113 cv). A questi propulsori a gasolio si aggiunge l'ormai collaudato Diesel a due valvole della C 200, che eroga 75 cv. I motori a benzina delle Mercedes C sono tutti dotati di distribuzione a quattro valvole per cilindro, quello della C 180 eroga 122 cv, quello della C 200 ne sviluppa 136, di 150 cv è accreditato il motore della C 220 e quello della C 280 arriverà addirittura a 197 cv.

Tutti i modelli C, assicurano alla Mercedes, si qualificano per i minori consumi, più basse emissioni di sostanze nocive, coppia elevata e prestazioni stradali migliori rispetto ai modelli precedenti. I consumi medi oscillano tra i 6,7 ed i 10,6 litri ogni cento chilometri. □ F.S.