

A Ginevra Case continentali superattive. Made in Italy alla ribalta

Europa – Giappone 1 a 0

■ GINEVRA. Il Palaeuro 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 profondo, si evidenziano altri fattori. Innanzitutto, la nuova capacità dei Costruttori europei di accelerare i tempi di progettazione e realizzazione dei nuovi modelli. C'è non tanto perché si avesse sentito 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 scatto 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 e migliaia).

L'altro «filo», 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) dalle nuove Bugatti EB 112 e Ferrari 348 Spider (prezzo, non ancora definitivo, intorno ai 240 milioni) fino alla Cinquecento Suite e alla Twingo trattate con l'identica cura. Inoltre, le nuove gamme escono già all'origine con un ampio ventaglio di versioni e di sviluppi possibili costi da coprire tutte le esigenze nell'arco di pochi mesi dalla prima commercializzazione. Gran parte delle novità esposte a Ginevra (Opel Corsa alla Peugeot 306, dalla Ford Mondeo alla nuova gamma Lancia Delta – sono concepite in questo).

In fine, c'è da sottolineare lo sforzo di alcune Marche «mirate» 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 «famigliare» di ridotte dimensioni, molto interessante e presto 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 sfoggia 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 INVIAUTO
ROSSELLA DALLÓ

Quando «piccolo» è davvero «bello»

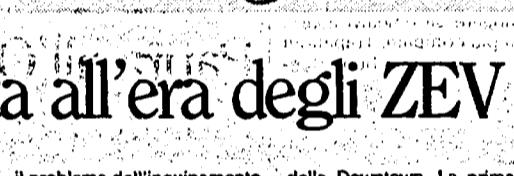
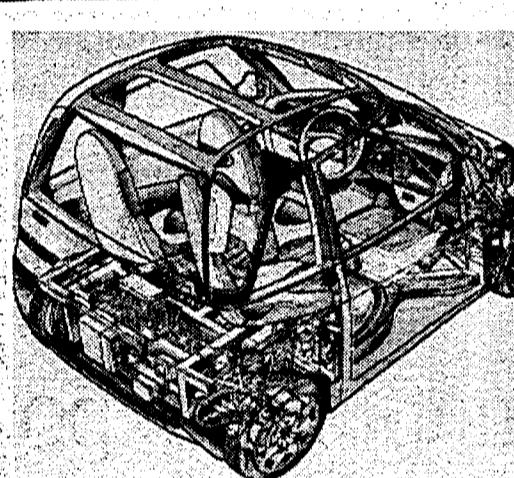
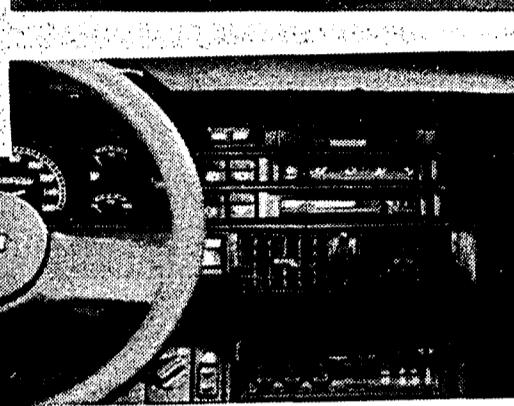
■ Cinquecento Suite. Ultimissima versione 900 cc della piccola Fiat, è la risposta concreta di come sia possibile offrire «raffinatezza e massimo comfort anche in una «city car». La «Suite» ha una dotazione di serie che la accomuna a vetture di classe decisamente superiore. Rispetto alle sorelle (di cui sono già stati venduti 100 mila esemplari, 70.000 in Italia), è dotata di serie di «condizionatore d'aria» senza Cfc, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata di portiere 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 che pure, è destinata a sostituire la M80. «Vivio» è un concentrato di tecnologia studiato 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 inseribile mediante comando sul pomello della leva cambio, sospensioni a quattro ruote indipendenti, ricircolo aria. Una particolare attenzione è stata

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

Peugeot 106 XS. Nello sviluppo della recente gamma 106 c'era posto anche per questa XS che va a interporsi tra la 1.4 XR e la sportiva XS (da cui prende il paraurti anteriore in colore camozzeria 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/min 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 a velocità e ripresa anche il comfort.

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 colori che sostengono che



«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 o la carta». Peccato che, secondo le previsioni, andrà diminuendo il numero degli automobilisti in grado di scegliersi con quale mezzo privato muoversi, anche se tra le «portate» in lista c'è uno 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 salooncino nel quale espongono quindici marche che si sono esercitate sulla trazione elettrica. Si tratta prevalentemente, appunto, di esemplari, anche se c'è pure chi, come la Fiat, va più in là nell'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 colori 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 di risolvere il problema di una potenza (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.

Grande maneggevolezza in conseguenza del ridotto diametro di sterzata (7,4 m), 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. Solitissimo 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). Piene 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 utile; eccezionale controllo visuale omnidirezionale. Elevata capacità di trasporto di colli con lo spostamento dello schienale di uno dei sedili posteriori.

Solitissimo 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). Piene 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 utile; eccezionale controllo visuale omnidirezionale. Elevata capacità di trasporto di colli con lo spostamento dello schienale di uno dei sedili posteriori.

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'esclusività 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».

■ FIRENZE. «Nicchie» è bellissimo anche per i grandi costruttori, che un tempo lasciavano ai piccoli marchi il business delle auto in serie limitata. Ora non c'è fetta di mercato, per quanto piccola, che non desti l'attenzione, sia perché le auto vendute in quantità limitate fanno spesso «immagine di marca», sia perché, per i loro prezzi, assicurano un consistente margine di guadagno. E il caso delle monovolume, praticamente sconosciute sino a qualche anno fa in Italia, sino a quando la Renault non ha deciso di correre l'avventura con la Espace, che si è rivelata essere una decisione fortunata, tanto che la Casa francese detiene in Italia più della metà di questa fetta di mercato.

Si tratta di un mercato abbastanza limitato: 6.231 pezzi lo scorso anno, con una percentuale di penetrazione sul totale del mercato automobilistico italiano del 0,26 per cento. Ma, come avevamo già avuto modo di rilevare la scorsa settimana, la fetta dimostra una



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

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, tanto 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 Rüsselsheim 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 della stessa europea 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 funzionalità di nicchie del mercato automobilistico come van, fuoristrada e roadster, evidenza 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.

Accessoriassimo, questo Trans Sport ha un prezzo molto concorrenziale: 45.295.000 lire, tutto compreso, per il 2.300.646.000 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 registrato dalla Mercedes nel 1992 non è certo all'origine delle iniziative di questo periodo, anche se può avere accelerato. 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 tradizionale 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 presunte 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, evidenza 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».

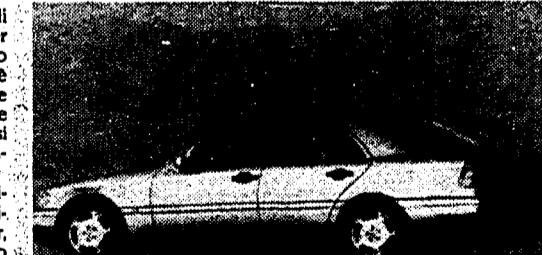
Par di capire che la Mercedes-Benz si prepara ad un'azione a tutto campo, che prevedere al suo ingresso anche nel segmento delle «city car», un ingresso che farà davvero epoca, visto l'interesse che a Stoccarda dimostrano per l'auto elettrica. Per intanto, mentre si commercializzano, a prezzi contenuti 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

una nuova 300SD commercializzata in questi giorni. Gran movimento alla Mercedes-Benz di Stoccarda e non soltanto per far fronte al calo di vendite registrato lo scorso anno. La Casa ha presentato due nuove berline di lusso, la turbodiesel 300SD e la 300SE con motore di 2.8 litri, ma ha anche annunciato che a giugno verrà commercializzata l'erede della 190. Una rivoluzione nelle sigle di identificazione ed una novità mondiale nelle motorizzazioni Diesel.

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

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.



Una delle Mercedes C (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.



Una delle Mercedes C (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.

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 berline della gamma e che è motorizzata con i propulsori a benzina 2.0 litri da 90 cv oppure da 115 cv. Venduta, 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 Diversia a regolazione manuale, antifurto elettronico GT Auto Alarm con telecomando inserito nella chiave d'accensione, e inseriti in radica Legnoform al cruscotto. Ovviamente queste aggiungono a servosterzo, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, specchietti esterni regolabili elettricamente, sistemi 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 Autogemma – 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».

■ Diavìa ancora sponsor in F.1 con la Jordan e Ivan Capelli

Anche quest'anno il «Circuito» della Formula Uno annovera tra i suoi sponsor la Diavìa, l'azienda di Molinella leader nel settore del condizionamento d'aria per auto (fra le novità presentate a Ginevra, Diavìa ha tra l'altro curato la nuova Twingo 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 – è motorizzato con un inedito propulsore 2.0 litri 16 valvole, con sistema di aspirazione «a carica» e portata di 160 km/h. La gamma prevede modelli a 3 porte con hard-top e 5 porte passo lungo (fino a sette posti), entrambi con motorizzazioni 2.4 benzina o 2.2 litri Turbodiesel, negli allestimenti LX, SLX e SCX.

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