

In vendita dal 3 maggio
con quattro motorizzazioni
tutte a benzina «verde»
Al top HF 2.0 16V Turbo

Personalità stilistica
e interni raffinati, ma
soprattutto tecnologia
al servizio della sicurezza

Lancia si rilancia con la nuova Delta

Stile personale, interni raffinati, motori per tutti i tipi di guida, tranquilla o sportiva. È la nuova Lancia Delta, che sarà commercializzata in Italia a partire dal 3 maggio. Del vecchio modello conserva solo il nome. Molta tecnologia al servizio della sicurezza attiva. Una gamma con quattro motorizzazioni 1.6, 1.8 e 2.0 16V aspirato e turbo. Queste ultime due le più convincenti nella prova sulle curve del Bracco.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALL'O

SANTA MARGHERITA LIGURE. Ultimamente è invalsa l'abitudine di chiamare un nuovo modello con lo stesso nome di quello che va a sostituire. Non sempre ciò è lecito, ma nel caso della Delta è sacrosanto, anche se del vecchio modello — assicura l'amministratore delegato di Fiat Auto, Paolo Cantarella — non resta nulla. Entrando poi nel dettaglio si scopre che il 40% della nuova Delta — in soldoni, circa un terzo del valore della vettura — è totalmente nuovo e il resto ampiamente rivisto e perfezionato, specie per quanto riguarda i motori. Anche se, ovviamente, si è fatto tesoro della «banca organica» del Gruppo.

Ma la legittimità del nome è fuori discussione perché la Delta è un'auto simbolo del marchio Lancia sia per la longevità sul mercato (476.000 esemplari venduti nei 13 anni di vita) sia per il numero di titoli indotti vinti nel mondiale Rally (ben sei consecutivi) dalla versione più sportiva: la Delta HF Integrale. E non per niente, di tutta la vecchia gamma solo quest'ultima «evoluzione» resterà in produzione ancora per almeno un

anno. La sua sostituzione è infatti prevista per la metà del '94. Invece non ci sarà alcuna versione Diesel.

Rigorosamente a benzina, ovviamente verde, le quattro motorizzazioni con cui la Delta verrà lanciata il 3 maggio prossimo sul nostro mercato, tutte con alimentazione a iniezione elettronica integrata con l'accensione. Si parte dal motore 1.6 litri da 76 cv a 6000 giri (13 km/h e 172 km/h, per passare alla 1.8 da 105 cv a 6000 giri (14,3 km/h e 185 km/h, e infine alle versioni di 2.0 litri 16 valvole aspirato e turbo, rispettivamente eroganti 142 cv a 6000 giri (18,7 km/h a 4500 giri, 206 km/h) e 190 cv a 5750 giri (30,2 km/h a 3500 giri e 220 km/h). Interessante il lavoro dei tecnici per avere sempre il massimo della coppia motore a basso regime di rotazione (in tutti i casi l'80% è disponibile già a 2000 giri), in modo da assicurare una grande elasticità di funzionamento che ben si adatta alla guida sportiva sia a quella più tranquilla.

In questo «quadro» la gamma potrebbe essere divisa in due: le versioni 1.6 e 1.8 per chi vuole godersi lo stile, il



comfort e la raffinatezza tipicamente Lancia senza chiedere grosse doti di sportività; le 2000 16V per chi in aggiunta a queste caratteristiche del Marchio richiede anche una notevole aggressività, che già il tipico rumore del motore annuncia anche se sono stati usati ben 22 kg di materiali insonorizzanti e altri 11 kg smorzanti.

La differenziazione è abbastanza evidente quando ci si siede alla guida di queste vetture. Nella nostra prova sulle strade e autostrade del Levante ligure, la 1.8 ha dimostrato una migliore prontezza di risposta nelle decelerazioni che nelle accelerazioni: 11,8 secondi per raggiungere i 100 km/h da fermo (13,6 ne impiega la 1500 cc), mentre in frenata — ci ha spiegato l'ing. Antonio Bene, responsabile del progetto Delta — grazie al potenziamento dell'impianto servosterzo si è ridotto del 7%

lo spazio utile. (Detto per inciso, l'Abs come l'airbag di tipo europeo e il pretensionatore delle cinture di sicurezza è disponibile a richiesta su tutta la gamma.) Una buona velocità di crociera si raggiunge in autostrada dopo però un discreto «lancio».

Ben diversa è, invece, la propensione velocistica delle due cilindrate superiori che, mantenendo le stesse caratteristiche in frenata, consentono di affrontare, ad esempio, le innumerevoli curve del passo del Bracco con allegria baldanza e senza eccessivi corricamenti laterali. Anzi, in virtù delle sospensioni a smorzamento controllato (ma si può scegliere manualmente anche una selezione sport più rigida) qualsiasi condizione di aderenza viene automaticamente ottimizzata. E in più il Viscodev interviene a modulare la ripartizione della coppia sulle ruote motrici quando una di esse

perde aderenza. Molto del resto è stato fatto su questa nuova Delta per assicurare il massimo della sicurezza attiva e passiva, da un esteso rinforzo delle parti della scocca più vulnerabili in caso di incidente — per esempio le portiere ove sono state inserite due barre d'acciaio e sui montanti e la base del parabrezza in modo da renderlo indefor-

Fra tanti pregi una pecca: la visibilità in retromarcia

Lo confessiamo, vista a Ginevra in mezzo a mille altre vetture in gran parte nuove, la linea della nuova Delta non ci aveva convinto del tutto. Ben diversa è invece l'impressione che si ha vedendola in mezzo al traffico. Scompare la spigolosità di prima, la due volumi tre porte (con appendice aerodinamica alla base del lunotto posteriore, sulla sola versione HF, cioè la 2.0 16V Turbo) denota una personalità che la distingue fra tutte. Sia che se ne abbia una visione frontale dove la classica mascherina Lancia più bassa si allunga fino ai gruppi ottici schiacciati e il cofano motore molto angolato lascia solo percepire la zona a V centrale leggermente bombata (specie con i colori pastello, mentre i 7 metalli lucidi evidenziano in certe condizioni di luce), sia nella vista posteriore dal lunotto molto alto — il che costituisce però un handicap nelle manovre di retromarcia — e sottolineata dai giochi a esagoni irregolari sovrapposti del portellone e del portatarga.

Gli interni sono decisamente spaziosi, ben curati e raffinati, specie nell'allestimento LS che fa largo uso di «alkan-

tara». In questo modo passa in secondo piano l'uso di una plastica nera non liscia per la plancia, dove il cruscotto portastumenti si allunga verso il lato passeggero costringendo il guidatore a girare maggiormente gli occhi per tenere sotto controllo tutti gli indicatori. Un altro piccolo neo è dato dalla posizione del comando delle luci di emergenza sul piantone dietro il volante e lo stesso dicasi per l'autoradio posta quasi alla base della leva cambio. In compenso, però, il climatizzatore è facilmente regolabile anche manualmente, e sulla versione HF è presente pure il volumetro per il controllo del funzionamento del turbo.

Per quanto riguarda i prezzi, peraltro non ancora definiti, la fascia entro la quale starebbero — da circa 21 milioni per la versione d'attacco 1.6 a circa 29 milioni per la HF — ci sembra ben posizionata e concorrenziale rispetto a molti altri modelli del segmento «C».

Costruita a Pomigliano, quest'anno ne saranno prodotte 60.000, la metà destinate all'Italia, ma la potenzialità produttiva è tripla.

La centralina elettronica è stata programmata per staccare l'alimentazione di carburante quando il motore è al di sotto dei 200 giri.

Sul fronte della protezione ambientale, infine, tutta la nuova gamma è totalmente riciclabile e priva di elementi nocivi come i famigerati Cfc, il cadmio e il cromo.

Alla Twingo
e alla Ultralite
il «Car Design
Award» 1993



Il Design Industrial Renault per il modello di serie Twingo (nella foto) e il Design Central General Motors per il concept car Ultralite sono i vincitori dell'edizione 1993 del premio internazionale «Car Design Award Torino-Piemonte». La proclamazione è avvenuta a Ginevra nel corso della riunione della giuria composta da autorevoli esponenti di 13 riviste specializzate europee, statunitensi e giapponesi. L'iniziativa, istituita dalla Regione Piemonte e dal Comune di Torino in collaborazione con la rivista italiana «Auto e Design», vuole premiare il progettista o il gruppo di progettisti che nel corso dell'anno precedente hanno contribuito all'evoluzione del design dell'automobile.

Dal 13 al 16
maggio si corre
la «Mille Miglia»
storica

giovedì 13 a domenica 16 maggio sul tradizionale percorso da Brescia a Roma e ritorno, con la doppia traversata degli Appennini. In tutto 1600 km in tre tappe. Ben 550 sono le richieste di iscrizione tra le quali gli organizzatori ne hanno selezionate 314 provenienti da 27 paesi in base all'interesse sportivo e storico delle vetture proposte. Più della metà dei partecipanti sono stranieri. Quattro le classifiche, una assoluta e tre di categoria, più il «Trofeo di Marca» (migliore risultato di tre equipaggi della stessa Casa), che lo scorso anno è stato vinto dalla Bmw.

Svizzera:
benzina
più cara
per referendum

destinato per metà al finanziamento di nuove opere stradali, mentre il restante 50% andrebbe ad alleggerire il deficit federale. All'iniziativa si sono però opposti i cittadini dei cantoni francesi e del Ticino, preoccupati delle ripercussioni che il rincaro potrà avere sul flusso degli automobilisti stranieri confinanti — che si recano in Svizzera quasi esclusivamente per fare il «pieno» di benzina a un prezzo migliore.

450 espositori
a «Automotor»
dal mercoledì
al giovedì

agli operatori. «La manifestazione è — detto in una nota dell'organizzatore Uica — rappresenta un settore che in Europa conta 3250 aziende e occupa 950.000 persone, pari al 2,6 del totale degli addetti dell'industria e pari al 38% di quelli nel settore automotiveistico. Il fatturato globale supera i 130.000 miliardi di lire, il 96% della produzione è concentrata in Germania, Francia, Gran Bretagna, Italia e Spagna». Nell'ambito di Automotor sono previsti due convegni sulle frontiere dell'elettronica e su «ecologia e sicurezza».

Totalmente diversa dalla precedente e più grande. 16 versioni. In Italia dal 3 aprile

Opel di gran carriera con la «Corsa»

Arriva di corsa la nuova Corsa, berlina «strategica» della Opel G.M nel segmento «B» in continua espansione in Europa. Dal 3 aprile sul mercato italiano con una ventina di versioni. Dapprima, offerta con carrozzeria 3 porte, sette motorizzazioni benzina e Diesel da 45 a 109 cv di potenza. Ottimo comportamento stradale, ben rifinita e dotata di tecnologia superiore. Il look? Giapponese.

DAL NOSTRO INVIATO

SVIGLIA. Da un po' di tempo si discute se siano i giapponesi a copiare lo stile europeo o gli europei quello nipponico. Lasciamo ad altri la soluzione. Sta di fatto però che di fronte alla nuova Opel Corsa — presentata alla stampa in quel di Siviglia dopo l'anteprima al Salone di Ginevra — il problema si è riproposto in tutta evidenza. Rotonda, col fari a mandorla e i gruppi ottici posteriori arrotondati, sembra uscita da una fabbrica del Sol Levante, o più semplicemente dalla penna di quel Ido Kadama, giapponese al Centro Design della G.M.

Ma al di là delle diatribe stilistiche, la nuova Corsa ha tutte le carte in regola per proporsi sul mercato — da noi a partire dal 3 aprile in 16 versioni diverse, iniziando dalle 3 porte — senza troppi anticonformismi: in quel segmento «B» delle berline compatte che in Italia vale il 50 per cento del mercato totale e circa il 30% in quello europeo, destinato a crescere — secondo Louis Hughes, presidente di G.M. Europa — fino a 4,5 milioni di nuove immatricolazioni nel 1995. La Corsa, dunque, è una vettura «strategica» per l'espansione europea del colosso di Detroit. Vendita dal 1982 ai primi due mesi del '93 in oltre 3 milioni di esemplari nella sola Europa

occidentale (226.176 unità in Italia), ha permesso alla General Motors di entrare e mantenere costante nel tempo la presenza nel segmento «B». Da qui anche la ragione per cui si è deciso di mantenere inalterato il nome — «in alcuni mercati la Corsa è estremamente popolare» — ha sottolineato Hughes — anche se il nuovo modello non ha proprio nulla a che vedere con il vecchio, neppure nei particolari stilistici. Rispetto alla «Corsa» prece-



dente, questa Corsa ha passo e dimensioni maggiori: è più lunga di 77 millimetri, più larga di 73 mm e più alta di 53 mm. Anche all'interno l'abitabilità ne ha giovato, permettendo di allontanare i sedili anteriori da quelli posteriori di 79 millimetri e di far crescere la capacità del bagagliaio (da un minimo di 260 litri nella Corsa tre porte a un massimo di 680 litri, a sedili ripiegati, nella versione 5 porte).

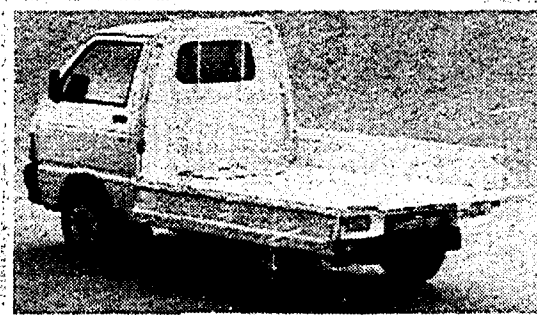
Ma dove la Corsa «fa la differenza» è negli equipaggiamenti che fino a pochi mesi fa erano riservati esclusivamente a vetture dei segmenti superiori. Tutte le versioni hanno la cellula abitativa indeformabile, antiurto, grazie a una serie di rinforzi e alla migliore rigidità torsionale della scocca, cinture di sicurezza (le anteriori con pretensionatore) regolabili in altezza anche dietro rampe antiaffondamento nei sedili anteriori, riciccolo dell'a-

ria. E inoltre per tutte le versioni, tranne la versione d'attacco City, sono disponibili a richiesta l'Abs (di serie solo sulla GSi 16 valvole, al top della gamma), il grande air-bag a partire dal prossimo autunno, il servosterzo e il condizionatore d'aria con filtro antipolline. La gamma è quanto mai vasta: carrozzeria a tre e cinque porte, sette motorizzazioni a benzina e gasolio, sei livelli di allestimento (City, Sport, GLS solo a cinque porte, Sport, GSi e una Joy di tipo giovanilistico con inserti in plastica colorata per comandi e strumenti che, fortunatamente, pare non arriverà in Italia). I propulsori sono tutti quattro cilindri: 1.2 litri da 45 cv abbinato a un cambio a quattro rapporti molto interessante per il basso livello di consumi (in media 5,9 litri



Due viste della Corsa «City» 1.2 litri, versione d'attacco

ogni 100 km), 1.4 litri da 60 e 82 cv, 1.6 litri da 109 cavalli versione top della gamma a benzina; e inoltre 1.5 Diesel da 50 cv e Turbodiesel da 67 cv. Noi abbiamo provato sulle strade sconnesse e ondulate dell'Andalusia le versioni 1.4 da 60 cv e la GSi. A parte i due stili diversi di guida, entrambe hanno dimostrato un'ottima stabilità e un discreto comfort grazie anche alle sospensioni a ruote indipendenti ben tarate. I prezzi sono ancora «top secret». Accentiamoci di sapere che la nuova Corsa viene costruita negli stabilimenti di Saragozza (Spagna), Eisenach (ex Rdt) e Azambuja (Portogallo) a un ritmo che nel '94 raggiungerà le 400.000 unità l'anno.



La versione Pick-up del Porter: portata massima 710 kg

Il «Furgone», invece può trasportare un volume di carico perfettamente regolare pari a 3 metri cubi e a 615 kg di merce. In questo caso l'altezza del piano di carico — cui si accede attraverso due porte scorrevoli laterali e un portellone posteriore — è stata abbassata a soli 55 cm da terra per facilitare le operazioni di stivaggio. I prezzi, infine: 13.700.000 li-

re per il Pick-up, 14.700.000 per il Furgone e 15.500.000 per il Combinato. I Porter inoltre godono di una nuova Garanzia Europea Piaggio con copertura integrale di tre anni (anche contro la corrosione perforante) o 60.000 chilometri, e di un servizio di assistenza al conducente e al veicolo 24 ore su 24 chiamato «Piaggio Pronto Risposta Porter».

Frutto della joint-venture con la giapponese Daihatsu Porter, il Piaggio da lavoro su 4 ruote

DAL NOSTRO INVIATO

SVIGLIA. «Porter» in inglese significa facchino. Ed è proprio questo il principio ispiratore della nuova gamma di veicoli commerciali leggeri fino a 10 quintali — che Piaggio e Daihatsu — inadem nella joint-venture — P&D rispettivamente con il 51 e 49 per cento — hanno presentato nei giorni scorsi a Siviglia in coincidenza con l'avvio della commercializzazione nel tre mercati europei prioritari per Piaggio: Italia, Spagna e Portogallo.

In quest'ultimo paese, in particolare, la Casa giapponese — che vanta una lunga tradizione nel settore dei minivan promiscui — aveva puntato gli occhi per impiantare un proprio stabilimento. Invece, con

un'offerta vantaggiosa la Piaggio Veicoli Europei si è assicurata la collaborazione, determinante, del nipponico sconsigliando nel contempo la presenza di un antagonista forte sul «proprio» mercato, e facilitando l'ingresso del marchio italiano nel mondo delle quattro ruote di tipo automobilistico (l'Ape Porter, come si sa, è un quattro ruote ma con meccanica motociclistica). 180 miliardi è infatti la cifra dell'investimento complessivo Piaggio (acquisto di nuovi macchinari e stampi, rifacimento del reparto vettura) per la neonata gamma Porter.

Questa, nasce nel giro di due anni e si avvale da subito di tre offerte di carrozzeria:

pick-up, furgone e combinato (per il trasporto promiscuo persone e merci) con una portata massima che va da 615 a 710 chilogrammi a seconda delle versioni. Un quarto Porter, detto «chassis», è disponibile per gli equipaggiamenti speciali. La meccanica è opera della Daihatsu: suoi il motore tre cilindri con contralbero di 993 cc da 45 cavalli di potenza (115 km orari la velocità raggiungibile), il gruppo cambio (5 marce su tutte le versioni) e trasmissione che vengono importati direttamente dal Giappone e assemblati nello stabilimento di Pontedera.

Dicevamo: Porter uguale facchino. Infatti pur proponendo un veicolo dalle caratteristiche automobilistiche, la «dio-solia» che l'ha ispirato è strettamente legata al mondo com-

merciale. Porter deve essere un veicolo da carico, agile nel traffico urbano e sufficientemente confortevole per il guidatore. Ecco perché, dunque, anche nella versione «Combinato» non si concede più di tanto nell'allestimento: il sedile per i due posti posteriori è piuttosto spartano e alto sul piano di carico così da costringere i passeggeri a delle contorsioni per potersi guardare attorno. In compenso la disponibilità del condizionatore d'aria e dell'autoradio può rendere più piacevoli i trasferimenti.

Decisamente più interessanti le due versioni da lavoro, con identica cabina «automobilistica». Il «Pick-up» è il più convincente grazie anche all'arretramento di una ventina di centi-

metri del motore (lungitudinale-centrale) che migliora la stabilità soprattutto in curva. Provato sulle strade in asfalto e nel borgo medievale di Cammona (a una trentina di chilometri da Siviglia) e in tratti di superstrada non abbiamo notato difficoltà per i bruschi trasferimenti di carico laterale neppure sulle curve più strette. Ottimo poi il raggio di sterzata di soli 3,7 metri, e altrettanto notevole la capacità di arrampicarsi su pendenze fino al 33%. L'impianto frenante con servosterzo a depressione monta anteriormente dischi autoventilati. Il Pick-up ha un peso a vuoto di 765 kg e distribuzione dei pesi per il 52% anteriore e 48% posteriore che passa al 41% e 59% a pieno carico (oltre 7 quintali, su una superficie piana di 2,64 mq).

Veicoli industriali «Gravissima crisi mondiale»

ANDREA LIBERATORI

TORINO. Altro segno, pesantissimo, della situazione economica che l'Europa sta vivendo. Lo dà l'Uica, l'Unione italiana dei Costruttori di Autoveicoli che organizza Sivic, il Salone Internazionale dei Veicoli Commerciali e Commerciali in programma al Lingotto dal 17 al 25 aprile. L'ing. Pietro Fusaro, presidente dell'Uica, presentando ieri la manifestazione fieristica, ha parlato, senza mezzi termini, di «gravissima crisi mondiale con cadute di mercato mai riscontrate». Poi ha dato conto delle cifre. Nel 1989 la domanda, nell'Europa occidentale, di veicoli industriali (peso superiore a terra di oltre 3,5 tonnellate) è stata di 512.000 unità. Di queste, 185.000 erano costituite da mezzi pesanti, dalle 16 tonnellate in su. Col 1990 inizia la caduta del mercato (con un'eccezione che vedremo fra un momento) che non accenna ad arrestarsi. Nel 1990 i giri della strada da 185.000 passano a 172.6 mila, nel 1991 cadono a 164.7 mila. L'anno scorso nuovo crollo: i mezzi pesanti assorbiti dal mercato sono stati 143 mila. La caduta '92/'93 registra un -22,7%. Riferirsi ai veicoli pesanti ha senso poiché si tratta di mezzi di trasporto più indicativi per la situazione economica. Il loro costo li avvicina agli investimenti. Siamo, mediamente sui 3/400 milioni per veicolo, industriale o commerciale.

L'eccezione cui si è accennato è costituita dalla Germania. La riattivazione ha in funzione l'elemento del mercato europeo. Ammodernare il parco veicoli, anche pesanti, dell'ex Rdt ha forzato il mercato tedesco. Senza l'apporto germanico il calo di vendite — ha detto Fusaro — «sarebbe stato ancor più drammatico: meno 30% a livello globale e 46,6% per i mezzi pesanti». Questo fattore Germania ha agito fino al 1991, poi la locomotiva tedesca ha rallentato la marcia. Negli ultimi mesi anche i suoi consuntivi sono di segno negativo.

E in Italia come andiamo? Nel 1992 da noi la perdita è inferiore a quella di altri Paesi. Ma è un dato che segue ad anni già negativi. 162 mila veicoli venduti, contro i 167.894 del '91 indicano un calo dell'8,7%. In

Francia le vendite sono scese del 14,7%, in Spagna del 9,7. Ma, di nuovo, se dal dato generale estraiamo le cifre dei veicoli pesanti troviamo una caduta delle immatricolazioni più grave. Le vendite di mezzi pesanti sono scese del 20% nel 1991, del 21% nel 1992, del 23% nel 1993. In controtendenza al Regno Unito che, passando dal '91 al '92 da 15.936 a 16.270 immatricolazioni ha un incremento di vendite del 2,1%. Bisogna però ricordare che, di là dalla Manica, si sta uscendo da una lunga pesante crisi.

Dall'osservatorio Uica qualche previsione. I primi dati del '93 (non ancora definitivi) indicano che il ciclo negativo continuerà per l'intero anno. La riduzione, oggi, è valutata in un meno 12% del mercato globale e in un -18% per i veicoli pesanti. Quando potrà invertirsi il ciclo? La domanda non ha risposte. Anche perché — si sottolinea — il mercato del veicolo industriale è, da sempre, un indicatore importante dell'andamento congiunturale di un Paese.

Della crisi europea del settore parlano anche visse assenze. Delle grandi case produttrici al Lingotto solo due saranno presenti: Scania e Iveco. Grandi assenti: Mercedes, Renault, Volvo. C'è anche chi ha rinunciato all'ultimo momento spiegando: dobbiamo risparmiare anche sulle partecipazioni fieristiche; e in questo caso torinese, si tratta di qualche centinaio di milioni. Del resto la rassegna di Birmingham di ottobre è stata annullata.

Il trasporto su gomma in Europa riguarda il 74% di tutto quanto si muove sul continente. La percentuale in Italia sale all'85%. Non è improbabile che l'integrazione europea, in mancanza di altre scelte relative ai trasporti, incrementi il movimento merci su strada. L'invecchiamento del parco mezzi, sia commerciale sia industriale, incide sulla sicurezza, sull'inquinamento e sui costi del trasporto. Emilio di Camillo, direttore del Salone, ha ricordato come negli ultimi 10 anni i motori diesel hanno ridotto i consumi del 35%.