

Da oggi si amplia l'offerta della «city-car» Nissan al centro della vivace polemica sull'«invasione gialla»

La Micra «rilancia»: 5 porte e automatica

Al centro di polemiche, la Micra «auto dell'anno '93» si presenta oggi sul nostro mercato anche in versione 5 porte (più 1.100.000 lire sulle corrispondenti 3 porte) e «automatica» (più 1.500.000 lire rispetto ai listini delle 1.0 e 1.3 SLX nelle due configurazioni di carrozzeria). Il cambio a variazione continua adotta un'inedita frizione elettromagnetica. Nel 1993 Nissan Italia conta di vendere 26.000 Micra.

Se 26.000 auto vi sembrano troppe...

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

■ CAPENA (Roma). Alla Nissan non speravano in tanta pubblicità gratuita. La loro ultima nata, la Micra, facendo insorgere l'ex ministro Vitellone contro «l'invasione giapponese» ha richiamato un'attenzione di là di ogni aspettativa. Ma davvero la Micra può spaventare i «biu» che in Italia si spartiscono il mercato del segmento «B», il più corposo con più del 50% delle immatricolazioni totali? Eppure a conti fatti, e se tutto funziona come si prevede in Nissan Italia, a fine anno saranno «beni» 26.000 le tondeggianti giapponesine vendute sul nostro territorio che, ricordiamocelo, anche nelle più nere previsioni vale da 1,9 a 2 milioni di nuovi contratti.

Compiaciuti di questo involontario, rinnovato interesse nei confronti della «city-car» con gli occhi a mandorla - ma fabbricata in Inghilterra nella fabbrica Nissan di Sunderland - in Nissan Italia si apprestano a completare la gamma Micra con due nuove proposte che aggiungono valore ai già incredibili contenuti «di serie» di questa vettura: motori quattro cilindri bialbero 16 valvole, servosterzo, sospensioni posteriori «5-link», correttore di frenata (disponibilità di Abs, su richiesta come condizionatore e tettuccio apribile), volante regolabile alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata.

Proprio oggi, infatti, in tutta la rete Nissan entrano le versioni cinque porte e quelle a trasmissione automatica. Le prime, che si prevede potranno raggiungere dal 20 al 25% del mix di gamma, sono disponibili su tutte le Micra 1.0 e 1.3 - tranne la «Super S» - con un aumento di 1.100.000 lire sul prezzo chiavi in mano della corrispondente versione tre porte. A nostro avviso, l'obiettivo di un quarto delle vendite è persino troppo prudente, visto che con le cinque porte migliori di molto l'accessibilità (e soprattutto l'uscita) al sedile posteriore.

■ CAPENA. Fino alla Micra, tra l'altro «auto dell'anno 1993», nessuna casa giapponese si era arrischiata a mettersi in concorrenza con i grandi costruttori europei di «city-car». Sarà stato questo, o più semplicemente il negativo andamento del mercato, il motivo scatenante della polemica che ha avuto per portavoce l'ex ministro Claudio Vitellone? Oggetto del contendere: l'eccessivo aumento delle importazioni di auto giapponesi, per i quali, insieme alla Francia, si chiede alla Cee la revisione del recentissimo accordo sulle quote di export nipponico per il '93. Ma è proprio qui che «cassa l'asino». Il trattato del luglio '91 tra Cee e Mit (il ministero dell'Industria del Sol Levante) sugli aumenti regolamentati fino al 1999 di auto importate da Tokyo, non pone limiti anche sulle vetture costruite dai giapponesi nelle loro fabbriche europee, se non per quanto riguarda la percentuale (80%) di componenti prodotti

in Europa, e la generica preoccupazione per un'eccessiva concentrazione in un determinato mercato. E non solo la Micra è fabbricata in Inghilterra, ma - come ha sottolineato Noriaki Arai, presidente di Nissan Italia - l'aumento di vendite di Nissan nel nostro paese dall'1,4% del 1992 al 2,0% previsto per quest'anno, Micra compresa, è «perfettamente in linea» con lo 0,6% di aumento annuo per 7 anni definito dall'accordo del luglio '91.

Capote elettrica e frangivento opzionali Dall'Audi una cabrio 2 litri con 115 cv

Accanto alla 2.3 litri Autogemma ora distribuisce in Italia anche una versione 2000 da 115 cv della Audi Cabriolet. Al piacere della guida «scoperta» unisce doti di grande sicurezza, esaltate da Abs e Procon-ten di serie. In opzione la capote elettrica e un efficace dispositivo frangivento che preserva dai spiacevoli dolori alla nuca. Solo nel '94 i sedili «Gis» con cinture e roll-bar incorporati.

L'Audi Cabriolet 2.0 E con il «frangivento»



■ INCOLSTADT (Germania). Il mercato lingue, ma la «nicchia» delle cabriolet stranamente migliora. Ecco dunque che uno specialista come Audi pensa bene di allargare la sua offerta inserendo alla base delle sue Cabriolet una versione con motore di 2,0 litri, particolarmente adatta all'Italia non incorrendo nelle sovrattasse dei «beni di lusso» che invece penalizzano la versione 2,3 in vendita dallo scorso anno. Distribuita in Italia da pochi giorni.

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Cinque cause di rimozione

■ Proseguendo il nostro «viaggio» nel nuovo codice della strada, troviamo all'articolo 159 le disposizioni relative a «rimozione e blocco dei veicoli», mentre il successivo art. 160 si riferisce esclusivamente alla «sosta degli animali». La rimozione forzosa dei veicoli da parte degli organi di polizia è dovuta nei seguenti casi: 1) nei tratti espressamente vietati da appositi segnali; 2) nei casi in cui il veicolo in sosta sul lato sinistro (nelle strade a senso unico) non lasci uno spazio laterale superiore a 3 metri o quando non viene segnalato - essendovene l'obbligo - l'inizio della sosta; 3) nei casi previsti dai commi 1, 2 e 3 dell'art. 158; 4) in tutti i casi in cui la sosta sia vietata e costituisca pericolo e grave intralcio alla circolazione; 5) quando la sosta avviene malgrado le disposizioni, dell'ente proprietario della strada, per motivi di manutenzione o di pulizia della stessa. Il servizio di rimozione può essere affidato in concessione biennale e rinnovabile a soggetti in possesso della licenza

di autorimessa. Salvo che il veicolo non crei intralcio alla circolazione, in alternativa alla rimozione ed anche previo spostamento dello stesso, questo può essere bloccato con un apposito attrezzo a chiave, le cui caratteristiche sono descritte dall'art. 355 del regolamento. In tutti i casi predetti la rimozione o il blocco dei veicoli viene considerata sanzione amministrativa accessoria alle sanzioni amministrative pecuniarie. La sosta degli animali sostanzialmente è simile a quella in precedenza prevista dal primo comma dell'art. 115, con richiamo all'art. 672 C.P. Gli animali debbono essere, nei centri abitati, assicurati con appositi dispositivi o sostegni fissi e legati in modo da non costituire intralcio o pericolo alla circolazione. Durante la notte la sosta è consentita soltanto nei luoghi illuminati; fuori dei centri urbani è in ogni caso vietata la sosta sulla carreggiata stradale. Per completezza di informazione, va ricordato che le violazioni dell'art. 672 C.P. sono state penalizzate (sanzione amministrativa da 50.000 a 500.000).

Al Sivic si sente la crisi: più attenzione a prezzo, consumi, sicurezza

Le novità non mancano, gli affari sì

ANDREA LIBERATORI

■ TORINO. Si è conclusa l'altra domenica la 12ª edizione di Sivic, il Salone Internazionale del Veicolo Industriale e Commerciale organizzato a Lingotto Fiere dall'Uica (Unione Italiana Costruttori Autoveicoli). La crisi del settore di cui l'Uica ha già fornito le cifre, ha ridotto la partecipazione delle maggiori case ma soltanto per ciò che riguarda i veicoli di maggior mole. Proprio la crisi ha concentrato al massimo l'interesse degli operatori del trasporto su strada (l'85% del totale in Italia, il più alto d'Europa) sulle caratteristiche tecniche dei mezzi esposti al Lingotto. Oggetto di attentissime valutazioni sono stati insieme al prezzo, consumi, inquinamento, sicurezza, comfort di guida. Senza dimenticare le norme che il nuovo codice ha introdotto per render più sicuro il traffico dei veicoli commerciali e industriali. Nel campo del trasporto leggero Citroën ha presentato due modelli, l'AX e lo ZX Enterprise, quest'ultimo una novità assoluta. La versione AX Diesel Enterprise è un furgone silenzioso, veloce e «risparmioso» (solo 5,2 litri per 100 km) con un motore da 1360 cc che sviluppa 50 cv cambio a 5 marce e servofreno. Cura particolare anche nella scelta delle gom-

me: Michelin MXN con resistenza al rotolamento ridotta del 36% che incide positivamente sui consumi e rumore. ZX Enterprise è mosso da un Diesel di 1905 cc ed utilizza l'intera tecnologia concentrata da Citroën nella corrispondente gamma automobilistica. Fiat ha presentato due novità assolute: Ducato (Confort e Living) e Fiorino con allestimenti speciali (pedana di carico estraibile, pannello con contenitori portaoggetti, doppi appendibili su guide). Le due nuove versioni di Ducato presentano una serie di optional, tra cui servosterzo e condizionatore d'aria, tesi a facilitare la guida rendendola più confortevole. Dai furgoni ai Tir. Gomito a gomito si sono confrontati i giganti Scania e Iveco. Entrambi con versioni base e soluzioni diversificate per rispondere alle esigenze della clientela. Un top di Scania è il motore Disc 14 10, un propulsore pulito (Euro 1), rumorosità 81 db (A). È un Diesel a 4 tempi di 14.190 cc, iniezione diretta, sovralimentato con turbocompressore e raffreddamento intermedio dell'aria di combustione. I cilindri sono 8 a V; a 1900 giri/min la potenza è di 453 cavalli. La potenza fiscale è di 73 cv. È dotato d'uno scambiatore di calore e de-putatore dell'olio ad azione ciclonica e centrifuga. La versione Disc 14 09 «Edc» di questo stesso motore può erogare 500 cv. «Edc» sta per Electronic Diesel Control, il sistema elettronico Scania per regolare il funzionamento della pompa d'iniezione. Erede della ben nota famiglia dei Turbostar, Iveco ha schierato al Sivic '93 la gamma EuroTech dotata di motori sei cilindri in linea. Tutti sovralimentati con intercooler, erogano da 266 a 420 cv. Quest'ultima versione, sigla 8210, ha una cilindrata di 13.800 cc. Tutta la gamma EuroTech è omologata, per le emissioni, alla direttiva Cee (Euro 1); i pistoni sono rinforzati ed hanno segmenti di tenuta maggiorati; nel ciclo dei pistoni sono state ricavate nuove camere di combustione con geometrie eccentriche per aumentare la turbolenza; gli iniettori sono a 5 fori per migliorare la polverizzazione del gasolio. Anche per queste caratteristiche EuroTech si è guadagnata, coi suoi 14 modelli base, il più autorevole riconoscimento del settore: la giunta composta da giornalisti specializzati ha dichiarato EuroTech «camion dell'anno» per il 1993. Il riconoscimento per il 1992 l'aveva ricevuto la gamma di veicoli medi EuroCargo di Iveco.



Padroncini cauti: meglio guardare e non comprare

■ TORINO. «La nostra giornata comincia molto presto; la sveglia suona spesso alle 2 e mezza. Facciamo il medio-corto, non percorsi lunghi come estero o Sud Italia. Siamo

Renault Twingo costa meno di 14 milioni E in prevendita



Renault Italia brucia i tempi e, contrariamente ad altre case estere che attendono fino all'ultimo momento di conoscere le quotazioni delle monete, annuncia già i prezzi della Twingo (nella foto). Anzi, visto che la bellissima monovolume francese in un'unica versione di allestimento e di motore (1.2 litri da 55 cv), anche il prezzo è uno solo: 13.900.000 lire, chiavi in mano, garantiti per tre mesi dall'ordine. Rispetto a quanto annunciato in precedenza, però, l'aria condizionata e il tetto apribile saranno offerti come optional. In Renault Italia hanno infatti scelto la via dell'«risparmio» per essere sicuri di poter contenere il listino entro la soglia dei 14 milioni. Tra l'altro, la Twingo - che è già ordinabile in prevendita - presso i 2000 punti Renault Italia - rientra nei limiti delle auto adatte ai neopatentati. Chi ordinerà subito Twingo avrà la priorità nelle consegne - a partire da metà giugno -, mentre tutti gli acquirenti potranno avvalersi del finanziamento «Fin-plus Twingo» (anticipo del 30% e rate dilazionate a scelta del cliente) che assicura diversi benefici post-vendita.

Seat Ibiza Driving Stage: 400 corsi gratuiti di pilotaggio

Il successo dello scorso anno ha invogliato Seat Italia a ripetere l'«incomabile» operazione Seat Ibiza Driving Stage. Ancora perfezionato rispetto all'iniziativa dello scorso anno, questo «stage» dà la possibilità a 400 utenti della strada di partecipare «gratuitamente» - e non è cosa da poco - a un corso di guida sicura diretto dalla pilota di rally Prisca Taruffi e svolto con la collaborazione di sei esperti istruttori in vari circuiti italiani (così da non creare agli «allievi» eccessivi problemi di trasferimento dalla propria residenza). I corsi hanno la durata di un giorno e mezzo. Per le prove pratiche sono a disposizione sette nuove Ibiza 2000 GTI (che come le altre versioni della nuova gamma entrano in commercio oggi). Per iscriversi basta rivolgersi, entro il 10 maggio, al più vicino concessionario Seat oppure telefonare alla segreteria di Milano (02/89405480). Tra tutte le richieste saranno selezionati i 400 fortunati allievi (dieci migliori corsi potranno frequentare un «Master» con l'ex pilota di Formula 1 e direttore di «Auto Oggi» Giancarlo Baghetti. Infine, ai 5 migliori assoluti saranno affidate altrettante Ibiza 2000 GTI per le vacanze.

E a Varano de' Melegari riapre il Centro di guida sicura

Con l'inizio del primo dei corsi di base del 1993 ha preso avvio, all'autodromo «Paletti» di Varano de' Melegari (Parma), il terzo anno di attività del Centro internazionale di guida sicura nato nel 1991 per iniziativa di Andrea De Adamich (ex pilota di F1 e telecronista della massima Formula). Per la stagione '93 che si protrarrà fino all'ultimo week-end di novembre sono previsti ben 45 corsi, 36 di base della durata di tre giorni, e 7 di «chiamato» di due giorni. Tra le vetture Alfa Romeo utilizzate ci sono anche otto «SZ» e otto «Q4» a trazione integrale. Per informazioni: 02/48012662 oppure 0525/53730.

Due nuove Rover Mini e 111: Nightfire e Caribbean

Due nuove «serie speciali» della Mini e della 111 vengono ora proposte da Rover Italia soprattutto all'utenza giovane. Queste nuove versioni Nightfire e Caribbean, differenti tra loro per il colore di carrozzeria (rosso o blu metallizzati) e disponibili su entrambi i modelli, per le caratteristiche tecniche e per il «controlavore» sono una valida alternativa per i neopatentati o per chi cerca una «city-car» a prezzo contenuto e buone dotazioni. La Mini Nightfire e Caribbean (1275 cc, 50 cv) costa lire 12.133.000 chiavi in mano; la Rover 111 tre porte (1119 cc, 60 cv) lire 13.450.000. Entrambe sono dotate di carburatore elettronico, in regola con le norme Cee antinquinamento.

Fiesta Navy la piccola Ford «sicura» per neopatentati

La gamma Fiesta si è arricchita di una nuova versione 3 porte motorizzata con un propulsore «pultoo» di 1.1 litri (1118cc, 50 cv, 143 km/h) a iniezione elettronica single-point, abbinato a un cambio meccanico a 5 rapporti. Si chiama «Navy», può essere guidata dai neopatentati e costa, chiavi in mano, 14.080.000 lire. Sua caratteristica principale sono le dotazioni di sicurezza, tra le quali si segnalano il volante ad assorbimento di energia e l'interruttore del flusso di carburante che si aziona in caso di incidente.

strade. Gabriele Barioni abita a Copparo, frazione Ambrogio, provincia di Ferrara. Enzo Merzagori, anche lui ferrarese, sta ad Argenta. Li abbiamo incontrati, la vigilia della chiusura, al Sivic. Lavorano entrambi sul porto di Ravenna, trasportano merci di import e export con camion di loro proprietà. Barioni ha un Iveco Turbostar, Merzagori un Mercedes.

Quante ore di lavoro ha la vostra giornata?

Le otto ore al giorno per noi sono un inizio. Alle due e mezza mi chiama lui - dice Barioni -, partiamo insieme, andiamo a Milano, scarichiamo, ricarichiamo e si torna a casa all'ora di cena. Le due e mezza del mattino? Sì. Ma noi, con questi orari, siamo dei ricchi. Perché? Perché passiamo da casa tutte le sere; tutte le sere possiamo fare la doccia, dormire a casa, stare con la famiglia. A che ora andate a dormire? Una sera - risponde Merzagori - andiamo a dormire alle 9 e ci alziamo alle 2, ma la notte dopo facciamo in modo di alzarci alle 6. Certo - aggiunge Barioni - ci vuole anche un fisico che regga bene per far la nostra vita. Una persona poco sana questo lavoro non lo fa. Il lavoro del camionista non è però solo guidare: deve controllare carico e scarico del mezzo. Il camion di Barioni ha il cassone, carica sia di fianco che di sopra, merci diverse anche lunghe per cui si usa la gru... Bisogna stare molto attenti a

come si carica, merce diversa vuol dire problemi diversi di carico, scarico e, naturalmente, durante il viaggio se il carico succede qualcosa la responsabilità è nostra. Finiti i compreschi che, dalle nostre parti, vanno aumentando. Ma ci sono stati cambiamenti anche in questo lavoro... Negli ultimi dieci anni, anni la nostra vita è migliorata molto, i tempi di carico e scarico si sono accelerati, il lavoro manuale è molto diminuito sostituito dalle macchine. Un carico di sacchi si può fare in mezz'ora. Mio padre (di Barioni, ndr) ci metteva molto di più e faceva meno viaggi. Ma papà Barioni che pensa di questo lavoro? Non voleva che lo facessi. E in famiglia? Sono fortunato. Mia moglie veniva dalla mia stessa esperienza, suo papà era collega del mio. Se dicessi di cambiare il camion lei mi incoraggerebbe. Ma siete qui con qualche idea? No (entrambi sono d'accordo ndr), oggi proprio no; ci sono novità nel codice, nelle regole di lavoro che non consentano cambiamenti. E poi, se chiamo qualche «old» alla banca ci ipotizzano anche la vita (Osservano, valutano le novità, ma niente di più). Che cosa apprezzate di più nel camion? L'affidabilità è il maggior comfort per noi. La sicurezza, un mezzo che dia buone «posate» di lavoro che non consentano cambiamenti. Questo è il comfort che cerchiamo.