

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...



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'«aspirante» 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 - entra 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.

Per la Serie 600 Rover ha investito 500 miliardi



A sinistra, il cambio automatico N-Cvt disponibile sulle Micra 1.0 e 1.3 SLX, 3 e 5 porte (in alto)

■ 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 Vitalone? Oggetto del contendere: l'eccessivo aumento delle importazioni di auto giapponesi, per i qua-

le, 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 Miti (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. □ R.D.

Con un investimento di 500 miliardi di lire nello stabilimento di Cowley, dove già si costruisce la Serie 800, la Rover ha completato, in collaborazione con la Honda, il rinnovamento dell'intera sua gamma. In Inghilterra, infatti, è già cominciata la commercializzazione della Serie 600, una berlina a quattro porte di gamma medio-alta proposta in sei versioni. Molta attenzione allo stile e alla sicurezza.

FERNANDO STRAMBACI

■ Circa cinquemila miliardi di lire di investimento nello stabilimento di Cowley, di dove esce già la Serie 800, hanno consentito alla Rover di presentare una nuova gamma di vetture del segmento medio-alta denominata Serie 600. Si tratta di sei berline a quattro porte, tutte con motore intorno ai 2 litri (frutto della collaborazione della marca inglese con la giapponese Honda), ma con potenze che vanno dai 115 ai 158 cv.

re normative Cee, inclusa la proposta prova di urto contro barriera dissaccata. Tutte queste berline della Rover hanno le portiere rinforzate con barre anti-intrusione; a parte la versione base, hanno il sistema di controllo della frenata Abs di serie; le versioni con motore di 2.3 litri hanno l'airbag come equipaggiamento standard. Tutte le versioni sono equipaggiate con un sistema di antifurto che comprende il blocco del motore, il codice digitale identificativo della radio ed il numero del telaio impresso anche sui cristalli.

Le Rover 600 che saranno commercializzate per prime sono le 620 Si (nella foto sotto il titolo ne vediamo il lussuoso interno). Sii e GSi: il loro propulsore 4 cilindri di 1.997 cc è in grado di erogare una potenza di 131 cv a 5.400 giri ed una coppia massima di circa 18 kgm a 4.800 giri che consentono una velocità massima di 200 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 10,2 secondi. Oltre che con cambio meccanico a 5 rapporti queste versioni sono anche disponibili con cambio automatico.

La velocità massima della 620i è di 197 km/h; sale a 216 km/h per la 623, che nella versione S dispone soltanto di cambio manuale e nella versione GSi soltanto di cambio automatico.

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. I dieci migliori corsisti 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.

Con questo cambio - che vi possiamo assicurare molto fluido e, con un uso sapiente della «ridotta», all'occorrenza persino sprintoso come ci ha dimostrato la prova sulle strade tra Roma e il Viterbo - Nissan Italia si prefigge di convertire almeno mille italiani all'uso di questa trasmissione. Potrebbe sembrare un obiettivo minimo, ma il campo delle «automatiche», tanto più nei segmenti «A» e «B», è da noi tutto in conquista. Ne sa qualcosa il Gruppo Fiat che attraverso Panda, Uno e Y10 - ma anche Ford con Fiesta e Rover con la Serie 100 - nel 1992 è riuscita a vendere 4.286, su un totale di 5.161 che costituiscono un misero 0,4% del mercato di questi due segmenti.

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 Vitalone 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 giapponesi 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. È interessante poi l'offerta, per le 1.0 e 1.3 in allestimento SLX, delle versioni automatiche con il cambio a variazione continua N-Cvt, adattato (dal progetto Subaru-Van Doorne) alle specifiche della Micra attraverso l'introduzione di una frizione elettromagnetica a controllo elettronico che consente anche l'autoadeguamento degli eventuali guasti e l'ottimizzazione della gestione di motore e trasmissione. Così equipaggiata, le 3 e 5 porte SLX costeranno 1,5 milioni in più rispetto a quelle col cambio meccanico.

Con questo cambio - che vi possiamo assicurare molto fluido e, con un uso sapiente della «ridotta», all'occorrenza persino sprintoso come ci ha dimostrato la prova sulle strade tra Roma e il Viterbo - Nissan Italia si prefigge di convertire almeno mille italiani all'uso di questa trasmissione. Potrebbe sembrare un obiettivo minimo, ma il campo delle «automatiche», tanto più nei segmenti «A» e «B», è da noi tutto in conquista. Ne sa qualcosa il Gruppo Fiat che attraverso Panda, Uno e Y10 - ma anche Ford con Fiesta e Rover con la Serie 100 - nel 1992 è riuscita a vendere 4.286, su un totale di 5.161 che costituiscono un misero 0,4% del mercato di questi due segmenti.

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»



■ Come tutte le Audi anche questa Cabriolet monta di serie il Procon-ten, un dispositivo che in caso d'urto frontale «ritira» il volante e tende le cinture. Con la commercializzazione della 2000 Audi ha reso disponibile, in opzione a 3.195.000 lire, la capote ad azionamento elettroidraulico che consente di aprire o chiudere il telaio in soli 30 secondi. A vettura ferma e con il freno di stazionamento inserito basta premere un pulsante sulla consolle centrale perché la capote automaticamente esca dall'apposito vano.

Viaggiare su una vettura scoperta, soprattutto avvicinandosi al periodo estivo, è un sogno che fanno in molti. Eppure non sempre il piacere dei capelli al vento si coniuga con la buona salute. Le turbolenze provocate dai flussi d'aria rischiano alla lunga di generare disturbi alla testa di conducente e passeggeri. Per ovviare a questo problema - risolvendolo appunto come abbiamo potuto constatare sulle autostrade «senza limiti» della Baviera - Audi propone un dispositivo frangivento (in tubolare reclinabile e tessuto reticolare) facilmente inseribile nei supporti (di serie) dello schienale posteriore e a fine uso riponibile in un'apposita custodia nel bagagliaio (ha una capacità di 250 litri). Il salvataggio «da artrosi cervicale» ha un costo aggiuntivo assai contenuto (535.000 lire), ma ovviamente costringe a sacrificare i due posti posteriori.

Improntata alla sicurezza «totale» di conducente e passeggero è invece il nuovo sistema di sedili, «Gis», sviluppato da Audi. Purtroppo disponibili solo su richiesta e solo dal prossimo anno, i due sedili anteriori integrano nello schienale la cintura di sicurezza e un invisibile roll-bar - indispensabile salvavita in caso di capottamento - posto al di sopra del poggiatesta sagomati. Particolarità del «Gis» è che lo schienale è montato direttamente alle guide del sedile fissate al pavimento, sul quale viene scaricata qualsiasi sollecitazione allo schienale, aumentando il livello di protezione (e di comfort) degli occupanti. □ R.D.

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 previsti 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 depenalizzate (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 deputeratore 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 cielo 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 giuria 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 2 e mezza. Facciamo il medio-corto, non percorsi lunghi come estero o Sud Italia. Siamo

due emiliani e facciamo la Lombardia». È il biglietto da visita di due «padroncini», la categoria più vasta di trasportatori italiani, fra il 60 e 65% dei camion che percorrono le nostre

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. Fatti compresi 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 incoraggierebbe. **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. 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. E poi, se chiamo qualche «old» alla banca ci ipotizzano anche la vita (Osservano, valutano le novità, ma niente di più).