

Ibiza l'anticrisi Seat

BARCELONA Una volta si diceva «mal comune mezzo gaudio». Purtroppo, in questi frangenti, di dimezzato c'è solo il conto delle vendite di automobili. Odiò, il quadro generale non è ancora così catastrofico, ma se in Italia si è accumulata una perdita nei primi quattro mesi del 1993, in Spagna il calo ha sfiorato il 35 per cento. Comprensibile quindi l'allarme dei più importanti costruttori spagnoli, la Seat, che ha lanciato sul mercato interno poco più di un mese fa - e dal 3 maggio anche in Italia - la nuova gamma Ibiza. A intorbidare le acque già insidiose è poi intervenuta proprio alla vigilia dell'apertura al pubblico del Salone di Barcellona, quest'anno ancora più completo - la svalutazione della peseta.

Prendiamo ad esempio la Seat Ibiza. Se da un lato, infatti, il deprezzamento della moneta spagnola rende più facile l'exportazione, dall'altro l'acquisto dalla Germania di componenti importanti come il motore e le sospensioni (Volkswagen) o di altre meno onerose come gli impianti Abs e alcuni accessori aggirano non poco il costo finale della vettura. E neppure il fatto di costruire la Polo a Pamplona per conto della Volkswagen - termine fortemente Elias Carsi Sister, direttore generale di Seat Italia - potrà pareggiare i conti di una svalutazione dell'8%.

Ciò nonostante, in Seat credono molto nelle possibilità della nuova Ibiza di fare presa sul pubblico europeo, e imputano proprio all'attesa del nuovo modello buona parte del calo di mercato nel primo quadrimestre. Inutile dire che proprio questa vettura spagnola disegnata da Giugiaro (come la stessa Casa tiene a sottolineare quale elemento di qualità) è stata l'emissa del Salone catalano. Con la sua forma arrotondata e dalla cintura alta che inaugura una nuova linea stilistica del designer torinese (più lamiera, rinforzata, a sottolineare il senso di solidità e il grado di protezione dell'abitacolo, e meno superficie vetrata), la nuova Ibiza ha fatto passare in sottordine persino il prototipo Concept T cabriolet, esposto per la prima volta dopo che un incidente stradale ne aveva impedito l'arrivo al Salone di Ginevra.

Grazie alla Ibiza la Seat in aprile è tornata in seconda posizione nella classifica interna delle vendite quale elemento di qualità è stata l'emissa del Salone catalano. Con la sua forma arrotondata e dalla cintura alta che inaugura una nuova linea stilistica del designer torinese (più lamiera, rinforzata, a sottolineare il senso di solidità e il grado di protezione dell'abitacolo, e meno superficie vetrata), la nuova Ibiza ha fatto passare in sottordine persino il prototipo Concept T cabriolet, esposto per la prima volta dopo che un incidente stradale ne aveva impedito l'arrivo al Salone di Ginevra.

In Italia il 18 giugno la nuova gamma della «Stella» Motori benzina e Diesel a quattro valvole per cilindro «C», supertecnologia per l'erede della 190

Assetto, tenuta di strada, alta qualità di assemblaggio e di equipaggiamento sono i punti forti della Mercedes «Classe C», erede della 190, in vendita in tutta Europa dal 18 giugno. In cerca di nuovi clienti giovani e donne, per la prima volta quattro livelli di allestimento. Novità assoluta i Diesel a quattro valvole per cilindro. Abs e air-bag di serie su tutta la gamma. La 2.0 16V benzina solo a fine anno.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

STOCCARDA. Una giornata di pioggia scrosciante ha accolto nell'hinterland di Stoccarda l'esordio per la stampa della nuova Mercedes «Classe C» che solicherà le strade d'Europa, e d'Italia, a partire dal 18 giugno. In compenso il clima sfavorevole ci ha consentito di testare seriamente sul bagnato gli ottimi assetto e tenuta di strada di questa berlina a trazione posteriore, erede della «190».

Molto diversa dalla precedente nella linea di carrozzeria (meno spigolosa, frontale aggressivo, posteriore alto con superfici lucide avvolgenti), la nuova Classe C è stata pensata per rispondere all'acuirsi della concorrenza nel segmento «D». L'obiettivo dichiarato dal management della «Stella» è quello di abbassare l'età me-

dia della clientela andando quindi a conquistare fasce più giovani e anche l'utenza femminile. Nell'intento sono stati scelti quattro diversi allestimenti (è una novità per la Mercedes), Classic, Espirit, Elegance e Sport, nei quali però figurano anche sellerie e rivestimenti in discutibili tessuti fantasia. Straordinari come sempre sono invece la qualità di assemblaggio e il livello degli equipaggiamenti di serie che comprendono Abs e air-bag per guidatore.

Per avere un reale confronto con il vecchio modello avremmo dovuto avere a disposizione una 2.0 litri benzina, la più venduta delle Mercedes 190 in Italia. Ma questa motorizzazione sarà resa disponibile solo a fine anno. Inedito è il propulsore plurivalvole di 1.8 litri da



122 cv a 5500 giri/minuto che costituisce la base della gamma e che viene offerto abbinato sia al cambio meccanico a 5 rapporti sia all'automatico a 4 rapporti (con un sovrapprezzo di 2.400.000 lire più Iva). Nel confronto tra le due trasmissioni vince indubbiamente la prima anche se con un sapiente uso delle due ridotte anche l'automatico non si comporta male. Ma preme che a una Mercedes non si devono chiedere eccezionali doti di ripresa (la 1.8 16V copre da 0 a 100 km/h in 12,2 secondi, 13 se automatica), una volta lanciata la 1.8 raggiunge facilmente i

Motori



Più morbida nella linea, dal frontale aggressivo e la coda alta con nuovi gruppi ottici, la Mercedes C arriva il 18 giugno

A settembre tocca all'«intermedia» Classe E, gamma con 30 versioni

A settembre il rinnovamento dei modelli della «Stella» coinvolgerà la Serie intermedia che prenderà il nome di Classe E. Come per la «orellina», la E sarà seguita dal numero corrispondente alla cilindrata. In totale la nuova gamma sarà composta di 30 versioni, con motorizzazioni benzina catalizzata, Diesel e Turbodiesel - anche in questo caso quattro valvole per cilindro - , trasmissione meccanica o automatica, carrozzeria berlina, station wagon, coupé, cabriolet e persino limousine 6 porte. La gamma motor va dal più economico Diesel di 2.0 litri al potente otto cilindri di 5.0 litri. Per tutte le versioni equipaggiamenti importanti con grande air-bag guidatore (optional per il passeggero), Abs e climatizzatore montati di serie

quello della 2799 cc. Tre sono le motorizzazioni Diesel, tutte subito disponibili, che alla base presentano il collaudato 2.0 litri E: questo il motore giusto per chi chiede alla Mercedes un comportamento lineare, tranquillo e risparmiativo. La potenza di 75 cv a 4600 giri si sembra però un po' sottodimensionata rispetto a un peso in ordine di marcia di quasi 14 quintali. Più adeguata è invece la 2.2 litri con 20 cv in più. Ma più che la potenza a fare la differenza è l'adozione, per la prima volta al mondo su un motore a gasolio, della distribuzione a quat-

tro valvole per cilindro che garantisce una notevole fluidità di erogazione. Ancora più equilibrata e, questa volta anche discretamente sportiva grazie a una coppia di oltre 18,6 kgm costante da 2800 a 4600 giri, è la C250 che monta un motore cinque cilindri 20 valvole in grado di erogare una potenza di 113 cv a 5000 giri. Ovviamente, la differenza di prezzi tra la 2.0 tradizionale, la 2.2 e la 2.5 rispecchia la differenza tecnologica: da 35,9 a 40,2 milioni la 2 litri; da 39 a 43,3 milioni la 2.2; e infine da 43 a 47,3 milioni la 2.5 litri.

Arriva sul nostro mercato la nuova Subaru, berlina e Compact Wagon

Una Impreza davvero riuscita

Subaru Italia importa le Impreze nelle due versioni, berlina e «compact wagon» al prezzo rispettivamente di lire 29.800.000 e lire 30.800.000. Dotate di trazione integrale permanente e motore boxer a 16 valvole, le due vetture di 1600 cc sviluppano una potenza di 90 cv. Comode, silenziose e ben accessoriate sono adatte a un uso polivalente, anche su fondi difficili, città-montagna.



UGO DAHO

VERONA. Circa 800 italiani ogni anno questa la quota del contingente che dovranno acquistare la nuova Subaru Impreza, nelle versioni berlina e «Compact Wagon» (nella foto). Caratterizzata da una linea piuttosto originale, la Impreza - si pronuncia con la z dura - è una vettura che si fa notare, ancorché discretamente. Tondeggianti e, come preferiscono dire alla Subaru Italia, con una linea a cuneo arrotondato, la «giapponese» presenta nelle due versioni superfici vetrate, senza cornice, che danno un'impressione confermata dall'assenza di fruscii aerodinamici, è che lo studio in galleria del vento abbia dato ottimi risultati.

Particolarmente eleganti ci sono sembrate le ampie superfici vetrate, senza cornice, delle porte. Ovviamente ottima la visibilità anteriore e laterale, buona quella posteriore. Il frontale, piuttosto basso e con gli ormai abituali fari ovali, si distingue per l'assenza

della mascherina sostituita da una presa d'aria integrata nel parabrezza. Posteriormente le due versioni della Impreza offrono la comodità dell'apertura del bagagliaio all'altezza dei paraurti e dei sedili abbattibili separatamente. Nella Compact Wagon, togliendo il tendalino avvolgibile, è possibile creare un vano di carico di 1275 litri. Caldo, accogliente e ben rifinito, l'abitacolo è all'altezza degli standard giapponesi e della classe della vettura. La posizione di guida è tarabile per tutte le stature grazie alle regolazioni del comodo sedile (anche in altezza) e dell'ovale.

Accessori opzionali ce ne sono ben pochi: aria condizionata, tetto apribile elettrico, ABS e vernice metallizzata. Tutto il resto è di serie e citiamo soltanto la chiusura centralizzata, il servosterzo, quattro vetri elettrici, lavafari. Nella prova dinamica, avvenuta in autostrada e lungo il nuovo percorso della Gardesana,

abbiamo preso facilmente confidenza con l'Impreza. La tenuta di strada è non comune. Si avvantaggia, infatti, della trazione integrale permanente. Un differenziale centrale e un giunto viscoso provvedono a ripartire opportunamente la coppia che, in condizioni normali, è al 50% sull'anteriore e sul posteriore.

A questo punto c'è da chiedersi che motore ci sia sotto. È presto detto: si tratta di un quattro cilindri boxer a 16 valvole, di 1597 cc e potenza di 90 cv a 5600 giri/min. Le valvole vengono regolate automaticamente da punterie idrauliche. Nella guida qualche cavallo in più non ci sarebbe dispiaciuto, anche perché, a causa della quinta marcia surmultiplicata, in autostrada la macchina ten-

de un po' a «sedersi». La velocità massima raggiungibile è di 172 km/h per la berlina e 166 km/h per la Compact Wagon. In montagna potrebbe essere interessante richiedere la versione della Compact Wagon con riduttore al cambio, che viene proposta a un prezzo di lire 31.400.000 chiavi in mano. La Subaru ha dotato la sua nuova vettura, in aggiunta alla marmitta catalitica, di un sistema di riciclaggio dei vapori dell'olio e della benzina. Le Impreze sono, dunque, vetture con dotazioni particolari, apprezzabili per un uso polivalente, dalla città alla montagna e vengono vendute a un prezzo, adeguato, di lire 29.800.000 la berlina e lire 30.800.000 la «Compact Wagon», chiavi in mano.

L'ultima generazione della berlina giapponese acquista in abitabilità

Honda Accord cambia dimensioni



Carrozzeria tutta nuova per l'ultima generazione della Accord berlina, ora più corta e bassa ma più larga di 23 mm, a tutto vantaggio dell'abitabilità

GUBBIO. Bandiere e stendardi dei tre classici gruppi che si disputano la «Corsa dei cerpendevano ancora dalle finestre di case e palazzi quando per le strade di Gubbio la tradizione religiosa è stata sostituita da un simbolo della modernità giapponese, anche se costruito a Swindon in Inghilterra: la Honda Accord, ultima generazione della berlina quattro porte di segmento «D» della casa nipponica. In commercio da alcuni giorni, per il momento è disponibile negli allestimenti S (base) - ha già di serie servosterzo, vetri e retrovisori esterni elettrici, chiusura centralizzata e LS (in più Abs e tetto apribile), rispettivamente a 29.750.000 e 33.750.000 lire, chiavi in mano.

Del vecchio modello, che ancora per un po' rimane a listino con la denominazione «Classic», restano in questa prima fase il motore 2.0 litri 16 valvole, iniezione elettronica multipoint, che eroga 131 cv di potenza e consente una velocità di 200 km/h; le sospensioni opportunamente ritirate e il cambio meccanico del quale però sono stati rivisti i rapporti intermedi (trasmissione automatica su richiesta).

Esteticamente, invece, cambia tutto. Diversa la carrozzeria che secondo l'uso corrente ha assunto linee morbide, prive di spigoli, che ricordano il muso basso e aggressivo con la coda più rialzata, e che hanno ridefinito anche le dimensioni della vettura: rispetto alla Ac-

Peugeot 205 tre cabriolet per l'estate all'aria aperta



È difficile trovare nella gamma di un solo modello ben tre vetture cabriolet, tanto più in un segmento basso. Questa palma spetta alla Peugeot 205 che dispone appunto di tre versioni scoperte: la Cabriolet Junior (CJ), la Roland Garros Cabrio e la Cabriolet CTI. Queste coprono diverse esigenze e pertanto hanno cilindrate, allestimenti e vocazioni diversificate. La CJ (nella foto), che monta un motore di 1124 cc da 60 cv, si rivolge soprattutto a un pubblico giovane ed è pertanto la più pratica e meno costosa: 22.575.000, chiavi in mano. La Roland Garros è la più elegante con la capote bianca a comando elettrico, i sedili in pelle bianca a contrasto con la carrozzeria verde metallizzata. È dotata di motore di 1360 cc che eroga 75 cv e costa 26.740.000 lire. Al top delle prestazioni (185 km/h contro i 160 e 171 delle altre due versioni) è la CTI equipaggiata con un propulsore di 1905 cc da 105 cv, ovviamente destinata a un'utenza «sportiva». «In linea» il costo di 30.210.000 lire, chiavi in mano.

Volkswagen crede nell'Europa e festeggia con Golf Europe

Da oggi in Italia è in vendita una nuova versione Golf molto speciale. È la Golf «Europe» realizzata per «festeggiare la nuova Europa», spiega una nota del distributore Autogerma. Viene offerta con le motorizzazioni benzina con le motorizzazioni benzina 1.6 litri e Turbodiesel 1.9 entrambe di 75 cv di potenza. Vendita in serie limitata di ottomila esemplari, al prezzo di 24.869.810 e 26.714.310 lire, chiavi in mano, la «Europe» presenta un equipaggiamento di serie ancora più ricco rispetto a quello della «GL» 5 porte da cui prende le mosse: quattro alzacristalli elettrici, tetto apribile in cristallo con comando elettrico, predisposizione radio stereo con otto altoparlanti e antenna a stilo, ugelli lavavetro riscaldabili elettricamente. Su richiesta, anche per questa Golf sono disponibili gli air-bag per guidatore e passeggero.

Aperto a Milano il primo «Salone» dell'auto giapponese

Si è aperto sabato scorso a Milano, nell'area espositiva di via Pompeo Mariani 2, il primo «Salone» italiano interamente dedicato alle produzioni di quattro ruote giapponesi provenienti da Giappone, Usa e Europa. A Japan Car Expo - è il nome della manifestazione cui partecipano tutte le Marche nipponiche - tre le novità per il grande pubblico: le Subaru Impreza (di cui parliamo a parte) e il fuoristrada Nissan Terrano II. Quello di Milano (aperto fino al 30 maggio) è solo l'esordio di Japan Car Expo che si sposterà a Rimini in luglio e a Bari in ottobre.

A tutto gas la flotta Fiat per il Giro d'Italia

Per Fiat la collaborazione con il Giro d'Italia di ciclismo è ormai diventata una tradizione. Anche quest'anno infatti la Casa torinese fornisce le vetture ufficiali al seguito della corsa, organizzando lo spettacolo serale itinerante «Giro Giro Fiat» in 19 città italiane sede di tappa, sponsorizza la maglia bianca della classifica per i più giovani. La flotta Fiat è composta di ben 81 mezzi tra i quali figurano 32 «Tipo» anche nella nuova versione tre porte.

WASHINGTON. Le chiamavano dream car (auto di sogno) e, spesso, la loro vita durava quanto un Salone, per finire poi in qualche museo così come, un tempo, varopinte farfalle finivano sotto una teca. Ora le chiamano concept car (auto idea) e la loro vita sembra non debba mai avere fine anche se, singolarmente, finiscono nelle raccolte dei Centri di ricerca. E dalle concept car, infatti, che oggi derivano le auto di tutti i giorni, quelle che i costruttori producono sotto la spinta di leggi sempre più severe che, soprattutto qui, negli Stati Uniti, rendono sempre più difficile, anche se stimolante, la vita dei tecnici e dei ricercatori.

Se ne è avuta conferma a Washington, giusto ad un anno dall'incontro di Los Angeles, da Sylvia Voegelé, responsabile del Volvo Monitoring and Concept Center di Camarillo (California), che ha presentato i risultati delle più recenti ricerche socio-culturali sul mercato automobilistico, nonché sulle tendenze generali del mercato, e se ne è avuta conferma nei vari incontri che, tra uno Stato e l'altro della costa orientale, la Volvo Italia ha organizzato per i giornalisti italiani desiderosi di capire da che parte tira il vento dell'auto che, almeno dal punto di vista commerciale, qui spirava in senso opposto a quello europeo.

Se ad aprile, infatti, il mercato europeo ha chiuso in rosso con 1.096.937 vetture consegnate, ossia con un -18 per cento rispetto all'aprile dello scorso anno (in Italia il calo è stato addirittura del 28,6 per cento), qui si è registrato un aumento dell'11,2 per cento e le auto vendute sono state 4.056.670 in quattro mesi. Il totale è ancora inferiore a quello del primo quadrimestre del 1992 (4.309.876 auto vendute). Ma che si sia in fase di ripresa è evidente, anche se riguarda soprattutto le marche americane, la sola Nissan tra le giapponesi e alcune marche europee, tra le quali primissima, appunto, la Volvo, mentre l'Alfa Romeo registra, purtroppo, un calo del 67,7 per cento.

La marca svedese, che nell'intero quadrimestre ha spuntato un incremento delle vendite del 9,9 per cento, ha registrato, infatti, nel mese

La lunga vita delle concept cars. I campi di ricerca del Centro Volvo di Camarillo (Usa)

Dal futuro all'oggi: così nasce la 850



di aprile, con 5.840 auto vendute contro le 4.262 dell'aprile 1992, un aumento del 37 per cento. Il merito - ha detto Bob Austin, responsabile delle pubbliche relazioni della Volvo Cars of North America, che ha parlato ai giornalisti italiani nella sede di Rockleigh, nel New Jersey - va soprattutto alla commercializzazione della Volvo 850, che Bob Austin ha definito una hot car, ossia un'auto calda. Proprio la 850 GLT - qui la versione station wagon, già ordinabile in Italia, non è ancora arrivata - è servita per gli spostamenti da una città all'altra e proprio la 850 GLT è la conferma del buon lavoro fatto dal Centro di Camarillo nello studio delle esigenze di mercato.

La Volvo 850, infatti, è un'auto TLEV (la sigla

FERNANDO STRAMBACI

sta per Transitional Low Emission Vehicles), ossia un'auto che, in fatto di emissioni, risponde già alla normativa (studiata dal South Coast Air Quality Management District ed adottata da 11 dei più importanti Stati dell'Unione, che rappresenta il 60 per cento del mercato) prevista per il 1994.

Per la Volvo 850 GLT (il suo pianale, sia pure in alluminio, è stato utilizzato per il prototipo «ibrido» ECC, che risponde alla normativa Zero Emission Vehicles che avrà attuazione a partire dal 1998 e che contempla la costruzione di auto con emissioni inquinanti prossime allo zero), si è lavorato soprattutto sul motore di 2,5 litri raggiungendo tre risultati positivi: neutralizzazione dell'eccesso di idrocarburi incombusti che si produce nelle partenze a freddo; riduzione di circa 30 secondi del tempo necessario per il riscaldamento del catalizzatore; ottimizzazione dell'afflusso dei gas nel catalizzatore e quindi sua maggiore efficienza. Si è insomma riusciti a rispettare con due anni di anticipo la normativa, realizzando al tempo stesso una comoda berlina per famiglia, così come prevedevano gli studi del Centro di Camarillo.

Il team della signora Voegelé aveva dunque visto giusto (e il successo della Volvo 850 negli Stati Uniti ne è una conferma) ma non aveva previsto un particolare: l'incremento della richiesta di 850 con cambio meccanico, passata dal 2,5 al 15 per cento.

Quella sui tipi di cambio graditi alla clientela produce nelle partenze a freddo; riduzione di circa 30 secondi del tempo necessario per il riscaldamento del catalizzatore; ottimizzazione dell'afflusso dei gas nel catalizzatore e quindi sua maggiore efficienza. Si è insomma riusciti a rispettare con due anni di anticipo la normativa, realizzando al tempo stesso una comoda berlina per famiglia, così come prevedevano gli studi del Centro di Camarillo.

potrebbe diventare dunque un altro tema di ricerca a Camarillo, dove negli ultimi tempi sono stati impegnati soprattutto attorno allo ZEV e alle caratteristiche che esso deve avere per soddisfare, oltre le normative, anche gli automobilisti, le cui esigenze, si dice alla Volvo, sono al centro di tutto. Sarà certo un lavoro più facile, visto che per stabilire i parametri costruttivi dell'ECC, tecnici, designer, medici e sociologi di Camarillo hanno elaborato milioni di dati riferiti alle varie discipline. Un'impresa ardua, tanto che una volta decisa l'adozione delle tecniche che vanno sotto il nome di Quality function development, a Camarillo si sono accorti che, se non volevano andare in tilt, i team di ricercatori dovevano riunirsi non più di due volte la settimana e per non più di quattro ore.

È stato così che si sono definiti i parametri dell'ECC, la cui efficienza aerodinamica è data dal valore di 0,23 ottenuto per il CX (coefficiente di penetrazione) e la cui versatilità di impiego è assicurata dal fatto che è mosso da una turbina a gas, assai poco inquinante, nei percorsi extraurbani, e da un motore elettrico ad inquinamento zero durante l'uso in città.

Per realizzare questa concept car la Volvo ha investito qualcosa come 15 milioni di dollari, ma è oggi in grado di proporre per l'anno 2000 un veicolo con quattro comodi posti il cui costo su strada sarà superiore soltanto del 20 per cento a quello di una grossa berlina tradizionale (oggi la 850 GLT è venduta negli Usa a circa 25.000 dollari). Un grosso risultato, tanto più positivo se si considera che la Volvo non era tenuta, dalla legge sugli ZEV, a tanto impegno. L'obbligo di assicurare, entro il 2003, la vendita del 10 per cento di auto ZEV in California, è richiesto soltanto alle marche che vendono nello Stato più di 35 mila macchine l'anno. La Volvo ne vende oggi 9.000, e nonostante il successo della 850 GLT, difficilmente potrà arrivare, tra dieci anni, a quel livello.

Ma anche questo - essere al passo con i tempi e se possibile anticiparli in termini di sicurezza e di rispetto dell'ambiente - fa parte della filosofia Volvo.



La Volvo 850 GLT ripresenta a New York in prossimità del ponte di Brooklyn e, nella foto qui accanto, la Volvo ECC a trazione ibrida.