

60 mesi ancora troppi

ANDREA LIBERATORI

TORINO. Il vecchio *time is money*, il tempo è denaro, è diventato oggi, nel mondo della produzione di merci, *Time To Market* (TTM). L'espressione inglese, entrata ormai nel vocabolario tecnologico italiano, indica il tempo che intercorre dalla concezione e progettazione alla commercializzazione di un prodotto. Chi arriva sul mercato con la merce giusta al momento giusto è in vantaggio. Sempre. Oggi poi, in un'epoca di spasmodica concorrenzialità, il TTM diviene fattore decisivo di successo fino a decidere della vita di un'azienda. Tanto più se si tratta dell'automobile, merce simbolo di quest'epoca.

Come ottimizzare il TTM nella produzione automobilistica? Per tre giorni (15-17 giugno) l'interrogativo è stato al centro del convegno internazionale promosso dall'Ala (Associazione Tecnica dell'Automobile) e dall'Unione industriale di Torino. Fra i quasi duecento partecipanti personalità del mondo accademico, tecnologico e dell'impresa dei maggiori Paesi d'Europa, degli Stati Uniti e del Giappone.

Oggi il Time To Market dell'industria automobilistica europea è statunitense è di circa 60 mesi; quello giapponese di 48. Un anno di differenza. Ridurre questo gap è importante, senza perdere di vista l'obiettivo primario che non è una riduzione *tout-court* ma l'ottimizzazione del TTM. Ci sono tempi di ammortamento del capitale investito in un modello d'auto che non possono essere contratti oltre certi limiti, c'è un rapporto vincente fra TTM e ciclo di vita del prodotto-auto.

Fra le strategie già attuate anche da grandi gruppi industriali si è ricordata, in più d'una relazione, quella di portare avanti contemporaneamente numerosi modelli in modo da avere pronto al momento giusto quello, o quelli, che il mercato richiede. L'attenzione ai gusti, alla domanda del cliente, da parte delle aziende cresce continuamente e impegna la creatività e la capacità d'innovare di tecnici e stilisti. C'è un nuovo approccio culturale al prodotto. Tende a premiare la qualità cioè sicurezza, durata e comfort del veicolo.

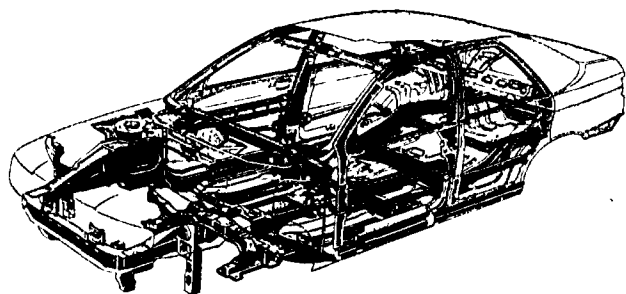
Il TTM coinvolge i fornitori delle case automobilistiche e assegna loro un ruolo fondamentale per la massima efficienza del processo produttivo con particolare attenzione ai tempi. Il TTM ottimizzato consente una strategia di mercato aggressiva (si è citata la Toyota) che paga in quote di mercato. Non sempre in profitto. Ma anche qui c'è una difficoltà nel trovare l'equilibrio. Una strategia aggressiva che sforzi troppi modelli, con troppo rapide sostituzioni, può confondere il cliente, fargli rinviare l'acquisto.

Il Time To Market coinvolge tutta l'azienda e la pone continuamente a verifica. Richiede prontezza di decisioni, agilità. La vecchia organizzazione monolitica - si è osservato - è troppo lenta nel recepire segnali, nel trarre conclusioni operative, nel decidere. Anche dal settore degli stilisti e dei grandi carrozzieri è venuta la richiesta di un'organizzazione aziendale duttile, snella. Un'esigenza vitale.

Lancia Dedra, tanta sicurezza in più

La tecnologia avanza e così anche l'equipaggiamento dei modelli. È così che dopo la Delta, oggi anche la Lancia Dedra adotta tutti i nuovi dispositivi di sicurezza attiva e passiva dei quali ormai gli stessi utenti non possono fare a meno. Non avendo bisogno di ulteriori accorgimenti di sicurezza attiva, testimoniata dall'ottima tenuta di strada in ogni condizione di marcia, la Dedra '93, dunque, è stata rivisitata nella struttura della scocca e nell'allestimento.

Nelle portiere della Dedra sono state introdotte barre antir intrusione che hanno la particolarità di essere ancorate all'ossatura delle porte mediante l'interposizione di robusti elementi strutturali in acciaio stampato. In questo modo, anche in caso di urto molto forte, si impedisce che le barre vadano ad incastrarsi nelle ossature degli anelli-porta delle scocche bloccando di fatto le portiere. All'interno, la novità più



Ecco, in trasparenza, come si presenta la struttura della scocca «di sicurezza» con tanti rinforzi in più

importante riguarda lo sterzo e il volante. Il primo ha ora un piantone di guida «collapsabile». Ovvero è formato da due elementi tubolari che scomponono uno all'interno dell'altro ed è ancorato alla traversa sottopancia mediante una staffa a resistenza programmata. Ciò significa che in caso di incidente il piantone si ritragga automaticamente verso il corpo del guidatore. Questo piantone è inoltre abbinato ad un volante a struttura «deformabile», calcolata per smorzare in misura ottimale l'energia d'urto che altrimenti si scaricherebbe in toto sul guidatore.

Così configurata la nuova gamma Dedra, disponibile dal primo giugno, parte dai 24 milioni e 720.130 lire della 1.6 Standard per arrivare ai 47.312.280 lire della HF Integrale. A tutto ciò il cliente potrà aggiungere, su richiesta e con un sovrapprezzo di 749.700 lire, il pacchetto air-bag lato guida e cinture con pretensionatore.

Nuova Golf Cabrio



Ecco la prima foto ufficiale - distribuita da Volkswagen e rilanciata in Italia dal distributore Autogermana - della nuova Golf Cabrio che sarà presentata al pubblico al Salone di Francoforte e verrà commercializzata in tutta Europa, Italia compresa, il prossimo autunno. Come la berlina da cui è derivata (aumenta la

carreggiata) vanta un elevato standard di sicurezza cui si aggiungono il robusto roll-over e la possibilità opzionale di montare il doppio air-bag guidatore e passeggero. La Cabrio sarà dotata di tetto «elettrico» e motorizzata con tre diversi propulsori da 75, 90 e 115 cv.

Alla Tempa S.W. integrale l'Oscar '93 del «traino»



Scelta tra un lotto di agguerriti concorrenti la Fiat Tempa S.W. 4x4 si è aggiudicata la nona edizione dell'Oscar del traino, il premio ideato dalla rivista specializzata AutoCaravan/Notizie per segnalare ogni anno il modello più adatto a trainare un caravan o un rimorchio. Grazie alla versatilità di impiego e all'alto livello di sicurezza dovuto anche alla trazione integrale permanente, la station wagon Fiat ha superato facilmente i test più impegnativi. Capace di trainare rimorchi con un peso massimo di 1300 kg, la Tempa S.W. 4x4 è stata scelta anche sulla base di prestazioni, consumi, comportamento dinamico, rapporto prezzo-dotazioni di serie. Nell'albo d'oro succede alla Seat Toledo.

Per gli svizzeri la vettura più ecologica è la Cinquecento

La Fiat Cinquecento è stata giudicata in Svizzera quale vettura più ecologica. A decretarlo è stato niente meno che l'Associazione svizzera del traffico, scegliendo tra ben 200 diversi modelli secondo criteri di selezione molto severi: consumi in città e su percorsi extraurbani e misti, livello di emissioni, valori di rumorosità, costi al chilometro. Al secondo e terzo posti si sono piazzate due vetture giapponesi: Daihatsu Cuore e Suzuki Swift.

Adesso le Skoda anche in serie speciale «Silver Line»

Da lunedì scorso anche il marchio Skoda ha la sua serie speciale a tiratura limitata (200 unità). Si tratta della «Silver Line» abbinata sia alla Favorit sia alla Forman GLX (motore di 1289 cc e 54 cv, iniezione elettronica). Colore metallizzato argento saphir e cerchi in lega sono le sue connotazioni esterne, mentre alle dotazioni si aggiungono: chiusura centralizzata, cinture di sicurezza regolabili in altezza, lavafari, griglie di protezione ai fendinebbia, e spoiler posteriore (la Favorit). La Silver Line costano, chiavi in mano: 13.990.000 lire la Favorit; 15.390.000 la Forman.

Da domani con BMW «Verona Jazz» all'Arena

Per Bmw Italia è ormai un appuntamento tradizionale con il mondo della musica jazz. Anche quest'anno infatti la Casadì Palazzolo collabora con il Comune scaligero alla organizzazione di «Verona Jazz», che prende

Caschi: il Nolan N16 versione Classic con visiera

Il casco Nolan N16 viene proposto ora anche in versione Classic. Il mini-jet si contraddistingue per la verniciatura metallizzata a colore pieno della calotta e soprattutto per la visiera (antigraffio Top Vision, neutra o fumè) di serie 166.000 lire il prezzo al pubblico.

306 Diesel pronte per l'Europa

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

PARIGI. Più la crisi si accentua e più, paradossalmente, i costruttori diversificano l'offerta. Infatti, secondo il neo direttore generale di Peugeot Italia Jean-Jacques Couderchet, solo forti investimenti sui nuovi prodotti possono modificare in qualche modo la situazione. Le operazioni promozionali speciali sono servite a sostenere il mercato, che senza di esse sarebbe stato ancora più basso - ha precisato - ma non sono sufficienti a cambiare le abitudini dell'acquirente e le sue motivazioni all'acquisto. «Investire - dice ancora Couderchet - può aiutare a combattere lo stato di tristezza». In questo quadro si inseriscono le nuove proposte Peugeot per la gamma 306 (e al Salone di Francoforte vedremo anche una inedita Cabrio).

A soli tre mesi e mezzo dal lancio della prima gamma benzina, la famiglia 306 si arricchisce di tre nuove versioni, due a gasolio di 1.9 litri e una con trasmissione automatica,

tutte con carrozzeria cinque porte. La prima, una Diesel aspirata con motore quattro cilindri da 70 cv di potenza a 4600 giri/minuto e una coppia di 12,2 kgm a 2000 giri, sarà disponibile fra pochi giorni in Italia ad un prezzo che dovrebbe aggirarsi (se ne sta ancora discutendo) intorno ai 22 milioni. Per la 1.9 turbocompressa da 92 cv a 4000 giri (20,5 kgm a 2250 giri, 180 km/h) gli italiani dovranno attendere novembre. Più in fretta, a settembre, giungerà sul nostro mercato l'automatizzata, con cambio a quattro rapporti, mossa da un quattro cilindri a benzina di 1761 cc, iniezione elettronica multipoint, in grado di erogare una potenza di ben 103 cv a 6000 giri e forte di una coppia di 15,6 kgm a partire da 3000 giri/minuto. Naturalmente, per queste ultime due i prezzi sono ancora da definire.

È evidente che per Peugeot le due Diesel rivestono un ruolo strategico essendo la Francia uno dei Paesi europei a maggiore diffusione di vetture a gasolio. Nel segmento M1, quello cioè che a livello europeo cieta la possibilità di scegliere una versione che, a parità di stile, equipaggiamento di serie e allestimento, consuma meno (in media 6 litri ogni 100 km, secondo i dati di omologazione) e ha un'economia di gestione più favorevole.



La Peugeot 306 Diesel aspirata fra poco in vendita in Italia

Noi abbiamo provato tutte e tre le nuove versioni sulle strade e autostrade francesi. In sintesi, possiamo dire che la Diesel aspirata, pur non essendo un fulmine di guerra (raggiunge i 162 km/h di velocità massima, e accelera da 0 a 100 km/h in 16,9 secondi), è molto piacevole da guidare nei percorsi misti grazie alla coppia di discreto valore ma che, soprattutto, rimane costante sul massimo livello da 2000 a 4000 giri consentendo una buona ripresa anche dai bassi regimi. Su questa Diesel, inoltre, il rapporto peso-potenza (15,4 kg/cv) è ben equilibrato e lo si riscontra facilmente impugnando il volante: lo sterzo si mantiene rigido al punto giusto in qualsiasi condizione di marcia e di fondo stradale. Diversamente ciò dalla sorella maggiore DieselTurbo, la quale - così come sulla 405 DT da cui è stato preso il motore - per controllarne il maggior peso la servosterzo (di serie su tutta la gamma) è stata

queste proporzioni (9%, con una preponderanza di motorizzazioni sovralimentate), ma Peugeot Italia ha deciso comunque di offrire alla sua clientela la possibilità di scegliere una versione che, a parità di stile, equipaggiamento di serie e allestimento, consuma meno (in media 6 litri ogni 100 km, secondo i dati di omologazione) e ha un'economia di gestione più favorevole.

Un'ultima nota sugli allestimenti. La Diesel è associata al livello XR, la DieselTurbo e la Automatica alle XT (in più, aerodinamiche elettriche, chiusura centralizzata con comando integrato nella chiave di contatto, regolazione lombare e in altezza del sedile di guida, 4 poggiatesta di cui gli anteriori regolabili su due assi). Su tutte sono però state introdotte nuove protezioni laterali sulle portiere e le cinture di sicurezza sono regolabili in altezza e provviste di dispositivo di bloccaggio. In più, ma solo a richiesta, sono ora disponibili due nuovi sistemi antifurto.

Il 50 cc secondo Gilera: Eaglet «custom» per tutti

CARLO BRACCINI

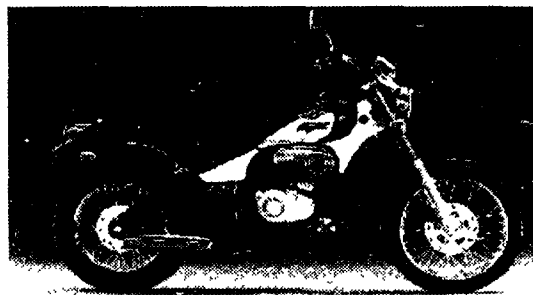
COMO. Il nome ancora una volta è preso a prestito dall'inglese: «Eaglet». Significa «aquilotto» ed è chiarissima la vocazione del nuovo Gilera 50 ai grandi spazi americani, gli stessi dove è nato e cresciuto il mito della moto «custom» (in inglese: su misura). Può sembrare un controsenso per quello che è pur sempre solo un ciclomotore, destinato a ciclisti quasi sempre in città e limitato dal Codice ai fatidici 40 orari di velocità massima (presto saranno 45 km/h, recepimento delle specifiche direttive Cee in materia). Alla Gilera, fiore all'occhiello del Gruppo Piaggio nel campo delle moto «vere», scommettono di no e anzi che molte delle caratteristiche peculiari dell'aspettacolo (due ruote d'oltreoceano vadano benissimo anche nel nostro traffico quotidiano).

L'Eaglet 50 come tutte le custom, tanto per cominciare, è bella e appariscente. Merito delle forme sinuose e perentoriamente «old style» ma soprattutto dell'abbondanza di superfici cromate, anche se i materiali sintetici, più pratici e leggeri, hanno ridotto all'essenziale l'utilizzo di metallo. Ma le custom sono anche basse e molto maneggevoli, adattissime ad essere impiegate a velocità cittadina quando, come nel caso della Eaglet, pesano appena 89 kg a secco.

Lo sforzo maggiore dei progettisti del Gruppo Piaggio è stato proprio quello di nascondere la più moderna tecnologia del settore sotto l'apparenza di fedeltà assoluta alla tradizione custom. Così, l'originale sospensione posteriore vista da fuori ricorda le classiche realizzazioni a telaio rigido e invece è morbidiissima, sfruttando un sistema di forcellone in acciaio a bracci divergenti con un moderno monoammortizzatore oleopneumatico.

Allo stesso modo, sulla destra, appena sotto il bel serbatoio bicolore a goccia, un finto coperchio cromato della scatola filtro (quella vera è sul lato opposto) nasconde un utile vano per gli attrezzi e il tappo del serbatoio olio che alimenta il miscelatore separato del piccolo monocilindrico due tempi raffreddato a liquido.

Quello che caratterizza la piccola moto Gilera è la posizione di guida, con il largo manubrio preso all'indietro e le pedane poggiapiè molto avanzate. Si guida quasi sdraiati verso il posteriore, ma la sensazione di controllo del mezzo è ottimale e il grande equilibrio della ciclistica, dimensionata per equipaggiare



Eaglet è la prima «custom» Gilera: stile moto e guida comfort

anche futuri sviluppi di 125 cc e oltre, consente di divertirsi con la massima sicurezza. Nella versione attuale per l'Italia il cambio è a soli tre rapporti, ma le annunciate modifiche al Codice della strada dovrebbero presto consentire il ricorso a unità a cinque o sei rapporti, a tutto vantaggio del piacere di guida. Il nuovo Eaglet 50 è già in vendita al prezzo di lire 4.385.000 chiavi in mano, con due anni di garanzia europea e il suo pubblico sarà quello dei giovanissimi. Più, come assicurano in Piaggio, una fetta consistente della cosiddetta «utenza di ritorno»: padri, zii e fratelli maggiori, letteralmente conquistati dal fascino dell'Eaglet.

...e il 50 secondo Betamotor: Tempo il «cicloscooter»

UGO DAHÒ

ANCORA scooter. Perfino una casa costruttrice blasonata in ambito sportivo come la toscana Betamotor si è «piegata» alle esigenze del mercato. Infatti, ha proposto anch'essa uno scooter, di tipo un po' particolare. Si chiama Tempo (nella foto) e potremmo definirlo un ciclomotore «scooterizzato», avendo le caratteristiche tecnico-estetiche dell'uno e dell'altro veicolo.

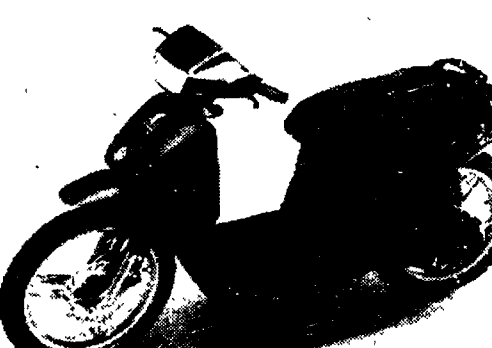
Nata nel 1994 per costruire biciclette, la Betamotor passa negli anni '90 alle motociclette per specializzarsi successivamente, negli anni '70, sui modelli da regolarità e cross. Nel decennio successivo la Casa di Rignano sull'Arno passa alla produzione di moto da trial, coronata dalla vittoria ai campionati mondiali del 1987, '89, '90, '91. C'è da augurarsi che la

presentazione dello scooter Tempo non preluda all'abbandono della produzione degli eccellenti moto da trial, ipotesi peraltro smentita dalla Casa.

Il «cicloscooter» Tempo si presenta, in ogni caso, con novità tecniche e stilistiche interessanti. Le ruote sono da 16 pollici, quindi di grande diametro, per ottenere maggiore stabilità e sicurezza anche sulle strade sconnesse. La tenuta migliora non di meno in curva grazie alla maggiore direzionalità delle ruote grandi. Il serbatoio da 6,5 litri posto sotto la pedana poggiapiè migliora, invece, la maneggevolezza. Un potente freno a disco da 220 mm, garantisce l'efficace frenatura del veicolo.

Dimensioni generose, ampia sella a 80 cm da terra ed un'ergonomia accurata rendono il Tempo adatto a tutte le taglie. Eleganza, comodità e una dotazione accessoristica completa lo renderanno probabilmente gradito a diversi tipi di cliente. Nel cruscotto troviamo l'orologio, il check control, le spie per la benzina e l'olio e gli indicatori di luci e frecce. A richiesta possono essere ordinati il parabrezza, il portapacchi posteriore, il bauletto da 27 litri, l'antifurto elettronico con telecomando e le pedane poggiapiè. La carrozzeria, in plastica, è dipinta nei colori metallizzati rosso o blu.

Il motore del Tempo è monocilindrico di 49,2 cc, a due tempi, con accensione elettronica CDI e raffreddamento ad aria forzata. La lubrificazione è separata e affidata ad un miscelatore automatico; altresì automatica è la trasmissione, a variatore con pulegge e cinghie. Per l'avviamento del motore ci si può affidare a quello elettrico o a pedivella.



Per il telaio la Betamotor ha scelto il classico monotrave in tubo d'acciaio e per le sospensioni una forcella idraulica e un ammortizzatore posteriore oscillante. Le ruote, da 16", come già accennato, sono dotate di pneumatici ribassati.

Il prezzo del Tempo è di lire 3.295.000, chiavi in mano.

Le impegnative scommesse di Torino e dintorni

Cinghie strette per un anno Anfia: «Insieme per farcela»

TORINO. Mesi di sofferenza per l'industria automobilistica nazionale e il suo indotto. Ma i segnali della reattività del settore starebbero a dire che «ce la possiamo fare». Il massiccio programma di investimenti in atto - conclude l'annuale assemblea dell'Anfia il presidente Piero Fusaro - dimostrano l'attivismo della nostra industria e la fiducia nel futuro. Sempre che, nel frattempo, «riparta l'economia nazionale», aggiunge il presidente dell'Associazione dei costruttori italiani.

Queste, in sintesi, le ragioni del moderato ottimismo che pervade il comparto, e delle preoccupazioni per l'immediato. La scommessa di Torino e dintorni è quanto mai impegnativa: superare nel modo meno pesante possibile la crisi del mercato - che accoruna l'Italia (meno 21% nei primi cinque mesi '93) al resto d'Europa (-17,7% a fine maggio) - per presentarsi al secondo semestre 1994 con le carte in re-

commerciale di oltre 2800 miliardi. La «ricetta» accennata è quella dello snellimento burocratico, chiesto a gran voce da tutti gli associati. «L'identificazione di interessi comuni, e lo sviluppo di «sinergie» che permettano - precisa Fusaro - la promozione dell'industria italiana nel mondo. È come dire: l'Unione fa la forza, o uniti si vince.

Di questo assunto è ben convinto l'amministratore delegato di Fiat Auto, Paolo Cantarella, il quale pone con ancora maggiore forza l'accento sul «concetto di integrazione di chi lavora nell'auto», quale volontà della nuova competitività. E in particolare sul ruolo di Torino che ha «conoscenze sp-

Salone proiettato al 2000 per il rilancio del Lingotto

PARIGI. «A 2000 chilometri l'ora verso il Duemila». Con questa frase ad effetto, mentre l'indicatore nella cabina del Concorde segnava Mach 2 (due volte la velocità del suono, a 18.000 metri di altezza), la Promotor di Alfredo Cazzola ha lanciato la sua sfida del Salone di Torino 1994. Un Salone molto specializzato, a tema, puntato sullo stile ma non inteso solo come ricerca di forma, bensì come sviluppo di nuove tendenze del «vero l'automobile» da qui alla fine del millennio e oltre. Non dunque un semplice sviluppo del mini-salone del Design che abbiamo visto lo scorso anno al Lingotto, ma un qualcosa di molto più complesso e più proiettato nel futuro. Cazzola ha progetti

ambiziosi. Intende usare le teleconferenze satellitari per coinvolgere nelle discussioni i massimi dirigenti di tutte le Case europee ed extracontinentali; la storica pista sopralucente del Lingotto per le prove-vettura aperte al pubblico; una diretta tv tutti i giorni, in cui il Salone da oggetto diventi soggetto della trasmissione. Forse i suoi sono progetti anche troppo ambiziosi. Ma almeno per il momento bisogna concedergli il beneficio di inventario.

L'operativo patron del Motor Show bolognese - che con il suo milione di visitatori nell'ultima edizione continua ad essere un punto di riferimento nazionale soprattutto per le giovani generazioni di utenti e possibili utenti dell'auto e del-

riore momento di contatto tra produttori e utenti: fra mezzi di comunicazione, campagne pubblicitarie e reti di vendita diffuse su tutto il territorio, l'italiano è più che informato.

Sacrosanta ci sembra invece la seconda considerazione sull'entità del nostro mercato, che in soldoni vale un fatturato complessivo 1992 di 36 miliardi di dollari (più di 54.000 miliardi di lire), 2.375.000 auto vendute. Scomponendo il dato generale si scopre poi che l'industria tedesca ha una quota del 18% e un fatturato di circa 8 miliardi di dollari; l'americana il 16% e 5,5 miliardi di dollari; la francese il 15% e 5 miliardi di dollari; la giapponese il 3% e circa 1 miliardo di dollari; infine i Costruttori di altre aree detengono il 4% con un fatturato di 1,5 miliardi di dollari. Fatti i dovuti conti, 56% del mercato, 1.320.000 auto vendute e oltre 30.000 miliardi di lire sono l'appetitoso piatto italiano. Forse più che altro sarà questo, nonostante la crisi, l'assunto nella manica della Promotor.