

Novità IAA 93

A Francoforte nuove idee e nuovi modi di progettare e vendere. Attenzione alle esigenze dei consumatori. Citroën AX Eco super-risparmiosa. Punto pensa ai disabili

Il cliente diventa centrale Il pianeta auto si riforma

L'industria automobilistica mondiale ripensa tutte le sue strategie dal progetto alla vendita del prodotto. Obiettivo prioritario la soddisfazione del cliente. Per il consumatore degli anni Novanta auto a bassissimi consumi, city-car, proposte divertenti per il tempo libero. E alla Fiat pensano anche ai disabili con una Punto già pronta per la produzione. Le altre novità del Salone. Giapponesi sotto tono.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

FRANCOFORTE. Anno «nero» per il mercato dell'auto, ma anche anno di grande attività, di idee, di proposte, di ripensamenti tanto sui modi di progettare e vendere, quanto sulle esigenze del consumatore presente e futuro. Ne sono una dimostrazione le numerose novità esposte all'IAA 93 (il Salone di Francoforte, aperto fino a domenica 19), ma anche tutte le testimonianze rese dai massimi dirigenti dell'industria europea durante gli incontri con la stampa.

La soddisfazione del cliente è un imperativo per tutte le Case. E stavolta non è più solo una frase fatta, uno slogan acciappato-ingenieri. È la base da cui partono progetti ingegneristici, studi di marketing, strategie di contenimento dei costi, adeguamento delle reti commerciali, servizi di assistenza e via elencando fino ad arrivare ai contratti trasparenti (in Italia il «patto chiaro» del Gruppo Fiat, il «cliente protetto» di Autogerma per Volkswagen, Audi e Skoda) o alle formule inglesi «soddisfatti o rimborsati».

Sul piano del prodotto basta dare un'occhiata al numero di modelli o prototipi nei segmenti delle medio-piccole per rendersi conto che qualcosa è cambiato. Vi sareste mai immaginati una city-car della Mercedes? Eppure anche la Casa tedesca, da sempre fiera delle sue macchine «importanti», a Francoforte ha portato la sua versione di berlina per la città, la A33, che dovrebbe entrare in produzione nel '95.

Altro fronte alto «regalo»: la Citroën sfodera una versione Diesel della AX, l'Eco, che ha battuto ogni record di bassi consumi: 2,7 litri ogni 100 chilometri alla velocità costante di 90 km l'ora, 3,6 l/100km a 120 orari, e persino nell'uso urbano vanta un encomiabile 4,1/100 km. Cioè 25 chilometri di percorso cittadino con un litro di gasolio. Mentre la media è di 29,1 km per litro.

Un altro esempio di cosa vuol dire progettare in funzione del cliente ci viene dalla Fiat. La Punto, presentata dieci giorni fa e in commercio solo in un paio di mesi (il 6 novembre), ha già una versione per i portatori di handicap. Chiaramente, quello esposto a Francoforte in prima assoluta,

è solo un prototipo e quindi il prezzo è ancora da decidere. Ma può essere immediatamente messo in produzione. Tutta la gamma Punto, infatti, consentirà di apportare le modifiche previste dalla società «Okay Technologies» su indicazioni della Fiat. Questa versione è stata concepita per essere guidata da chi ha entrambe le gambe paralizzate: tutti i comandi principali, compreso freno e acceleratore, sono concentrati sul volante e la trasmissione è automatica. La porta posteriore laterale sinistra è di tipo scorrevole a comando elettrico per permettere un facile inserimento della sedia a rotelle. Mentre per agevolare il trasporto di passeggeri con difficoltà motrice il sedile anteriore destro ruota di 90 gradi e fuoriesce un poco dal corpo vettura. Naturalmente, i sedili stessi, con poggiatesta integrati, sono concepiti in modo da garantire massima protezione e comfort.

Al tempo libero vissuto in modo giovane e spiritoso ha invece pensato la Opel che con il coloratissimo «Scampresce» (è la nostra opinione) a coniugare la linea anteriore e l'abitabilità dell'Astra, da cui deriva, con il «cassone» di un piccolo pick-up. Al momento si tratta solo di un esercizio stilistico-funzionale e non si sa se verrà realizzato in serie. Sarà invece, certamente, destinato alla produzione il prototipo «Tigra», proposto in prima mondiale a Francoforte per tastare l'indice di gradimento degli automobilisti europei.

Il piccolo della Calibra (8 lungi 3,9 metri), internamente spazioso e con un discreto bagagliaio (240 litri), questo coupé si impone per la sua linea aggressiva e molto «personale». Anche la componentistica offre motivi di riflessione. La Bosch, ad esempio, tra le tante novità presenta un impianto Abs di dimensioni e peso molto ridotti, tale da poter essere montato facilmente anche sulle berline ad un costo abbattuto: circa 850.000 lire. Ma ancora più interessante ci sembra l'evoluzione della ricerca sulla proiezione di luce che si compendia nella seconda generazione del sistema elettronico «Litronic», capace di stabilire attraverso i suoi sensori



Viaggio nella ricerca Bmw verso la «città integrata»

FRANCOFORTE. La crisi aguzza l'ingegno? Forse sì, anche se sappiamo bene che una nuova macchina non nasce in un anno. Molto più probabilmente l'esigenza di abbassare i costi, da una parte, e di muoversi in macchina compatibilmente con un ambiente che diventa ogni giorno più «stretto», dall'altra, hanno innescato un nuovo processo mentale nei costruttori e negli utenti, ben precedente e lontano dalle ragioni della recessione. Non per niente il tema scelto dal Salone è «mobilità, integrazione, accettabilità».

Una Casa, più delle altre, ha interpretato fino in fondo il motto del Salone: è la Bmw. Nel proprio stand la Casa dell'«elica biancazzurra» propone al visitatore una sorta di viaggio astronomico tra le varie «stazioni» del «pianeta ricerca Bmw». Una ricerca che spazia tra i temi ormai classici della sicurezza, dell'ecologia, del comfort in automobile per proiettarci nel cosmo della «città integrata», dove strade, parcheggi, mezzi di trasporto, servizi pubblici, negozi, fabbriche e uffici sono gli ultimi insediamenti produttivi della Bmw stessa dove

quale intensità di flusso luminoso è ottimale per il tipo di strada, per l'ambiente in cui si procede (diurno, notturno, boschivo), per la guida (in frenata si alza il cono di luce, in curva segue la traiettoria). Ma torniamo alle macchine. Di molte delle novità abbiamo dato già qualche anticipazio-

ne, vedi le Golf Cabrio e Variant, o le numerose Bmw, l'Astra Cabrio, eccetera. Nuove per noi sono però la berlina tre volumi «Neon» proposta dalla Chrysler e la due volumi e mezzo «Cordoba» della Seat. Gradevole a prima vista e con un design di stile europeo, la Neon - che in Usa sarà venduta a un prezzo compreso fra i 10 e 11.000 dollari - è motorizzata con un quattro cilindri in linea di 2.0 litri 16 valvole in grado di erogare 132 cv a 6000 giri e tale da assicurare una velocità di 201 km/h. In Italia verrà importata (dalla Chrysler Italia del gruppo Koelliker) a metà del prossimo anno. La

«media» della Seat verrà invece lanciata in Italia a novembre per essere in vendita il mese dopo. Destinata al segmento C, la Cordoba non ci sembra granché riuscita stilisticamente: troppo pesante, e tozza nella parte posteriore sottolineata dall'allettone applicato. E inoltre rischia di andare a erodere



Apprezzatissima a Francoforte la nuova reginetta della Fiat E la Punto Cabrio trova ammiratori

È abbastanza insolito che alla nascita di un nuovo modello si pensi contemporaneamente a una versione cabriolet. Lo ha fatto la Fiat per la sua nuova reginetta del segmento B, la Punto, apprezzatissima a Francoforte. Bersagliata dai flash dei fotografi, la Cabrio, come la berlina, è stata disegnata da Giugiaro (contariamente a quanto scritto, dalla Carrozzeria Bertone dipende la realizzazione. Ce ne scusiamo con i diretti interessati e con i lettori, ndr) con il risultato di una notevole uniformità stilistica di tutta la gamma.

Ma con la due volumi la versione scoperta ha molti altri

punti in comune che si compendiano nelle tecnologie avanzate di progettazione e costruzione; nell'alto livello di sicurezza che ha permesso alla Cabrio, pur essendo priva di roll-bar, di superare anche le severe normative Usa nelle prove di ribaltamento; nella cura delle finiture e nella spaziosità dell'abitacolo.

In particolare, la Punto a cielo aperto vanta le stesse caratteristiche di sicurezza «preventiva, attiva e passiva» delle sorelle con il tetto, e la stessa attenzione all'ecologia: abolizione di Cfc, amianto, cadmio, solventi aromatici, formaldeidi e fluoro dannosi all'ambiente;

ottimo livello di insonorizzazione; totale riciclabilità a fine vita.

Tutto su questa vettura è stato studiato in funzione della massima godibilità della guida all'aria aperta. A questo scopo, ad esempio, è stata progettata una capote (in tela a tre strati che incorpora un louton in materiale plastico, asportabile e sostituibile) «contraddistinta da assenza di rumore», nonché da «massima impermeabilità e impenetrabilità alla polvere», da rapidità di apertura-chiusura. Tra l'altro, quando è ripiegata, in un vano dietro i sedili posteriori, non penalizza la ca-

pacità di carico del bagagliaio (200 litri). Inoltre, la minima deformabilità della capote durante la corsa è frutto anche delle molte prove cui è stata sottoposta la Cabrio in galleria del vento sia a tetto chiuso sia aperto.

Ma piacere di guida significa anche meccanica e motori adeguati. Sulla prima non c'è nulla da dire in più di quanto abbiamo scritto a proposito della berlina, se non che l'idroguida è di serie per la motorizzazione superiore. La Cabrio, a differenza della berlina, propone una scelta solo fra due propulsori a benzina, ovviamente «puliti»: 1.2 litri (1242

cc) a iniezione singlepoint che eroga 60 cv di potenza a 5500 giri/minuto e consente una velocità di 150 km orari; 1.6 litri (1581 cc) a iniezione multipoint, 90 cv a 5750 giri, 170 km/h. Entrambi i «quattro cilindri» sono caratterizzati da una curva di coppia molto «piatta» che consentono prontissime accelerazioni in un range di regimi molto ampio (i valori massimi di 10 e 13,2 km, rispettivamente per la 1.2 e 1.6, si ottengono a 3000 e 2750 giri/minuto).

Ognuna delle motorizzazioni è abbinata a un livello di «elastimità»: «S» per la 1.2, «ELX» per la 1.6 litri che si differenzia dalla prima per la maggiore completezza delle dotazioni: oltre all'idroguida, mini check, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, volante regolabile in altezza, comando elettrico per la capote, pneumatici da 14 pollici (anziché 13). Sulla 1600 (inoltre disponibile come optional il condizionatore d'aria).

I prezzi saranno decisi più avanti, probabilmente a ridosso della commercializzazione che avverrà la prossima primavera. Sono noti invece i piani produttivi di Bertone che prevedono l'uscita di 20.000 esemplari l'anno. □R.D.

VERSIONE	PREZZO c.i.m.
55 S 3 porte	14.350.000
55 ED 3 porte	14.350.000
55 SX 3 porte	15.500.000
55 SX 5 porte	16.500.000
6 Speed	15.700.000
60 S 3 porte	14.850.000
60 S 5 porte	15.800.000
75 SX 3 porte	16.550.000
75 SX 5 porte	17.500.000
75 ELX 3 porte	17.250.000
75 ELX 5 porte	18.200.000
75 HSD 3 porte	19.050.000
75 HSD 5 porte	20.000.000
90 SX 3 porte	17.750.000
90 SX 5 porte	18.700.000
90 ELX 3 porte	18.450.000
90 ELX 5 porte	19.400.000
GT	24.450.000
TD S 3 porte	16.550.000
TD S 5 porte	17.500.000
TD SX 3 porte	17.750.000
TD SX 5 porte	18.700.000
TD ELX 3 porte	18.450.000
TD ELX 5 porte	19.400.000

N.B. Il prezzo chiavi in mano è comprensivo dell'Iva, delle spese di trasporto, dell'immatricolazione e trascrizione al Pra (al netto delle imposte regionali di trascrizione, e provinciale di iscrizione al Pra).

Alfa 1* in gara e nel cuore dei tedeschi

FRANCOFORTE. La Casa dell'«Biscione» nel suo stand ha puntato su una caratterizzazione prettamente sportiva. Era inevitabile, del resto. Perché l'Alfa Romeo quest'anno ha giocato tutte le sue carte sul campionato tedesco di velocità (DTM). E ha fatto centro. Tant'è vero che la sua popolarità fra i seguaci degli sport automobilistici è andata alle stelle, conquistando il primo posto - oltre che nelle classifiche del DTM - nella graduatoria stilata da 23.000 lettori dell'autorevole *Auto Motor und Sport*. Con il successo della 155 V6 T1, anche la F1 in Germania è passata in secondo piano.

Ma Ford Italiana assicura agli utenti che vorranno comprarla nei prossimi due mesi, forse tre un «prezzo di lancio» ribassato di qualche centomila lire. È il modo, secondo il presidente Ghenzer, di «ufficializzare lo sconto fatto dai concessionari». Peccato che poi se la prendano con i concorrenti, rei di assalire il mercato con sconti e promozioni. □R.D.

Voyager sempre più in alto E la Diesel è 5* nelle top ten

Cresce continuamente, nonostante la contrazione del mercato, il gradimento degli italiani verso il Voyager della Chrysler (nella foto il primo esemplare uscito dallo stabilimento di Graz, in Austria). Anche in due mesi tradizionalmente «difficili» come luglio e agosto, il monovolume della Casa americana non ha conosciuto stop alle vendite. Anzi. Soprattutto grazie alla motorizzazione a gasolio (monta un turbodiesel della Vm), il Voyager ha toccato le 528 immatricolazioni in luglio conquistando così la settima posizione nella classifica delle vetture Diesel più vendute. La scalata è continuata in agosto, mese nel quale la rete delle 62 concessionarie ha tenuto le porte aperte. In questo modo, con 268 consegne di cui 259 Diesel il Voyager si è piazzato al quinto posto delle «top ten» a gasolio.

Ford Mondeo disponibile anche con motore Turbodiesel

Da soli sei mesi dal lancio in Italia la Ford Mondeo si arricchisce della nuova motorizzazione 1.8 Turbodiesel, prima di una serie di propulsori a gasolio. Abbinata agli allestimenti CLX, GLX e Ghia, la Turbodiesel sarà disponibile già da questo mese. Il suo motore sovralimentato di 1.8 litri e 90 cv di potenza è progettato - assicura la Casa - e progettato nel più severo rispetto dell'ambiente (cioè esente dalla sovratassa), silenziosissimo grazie a interventi specifici sul sistema di iniezione, e facile da avviare anche a temperature molto rigide.

Un industriale ungherese fa resuscitare il Velosolex

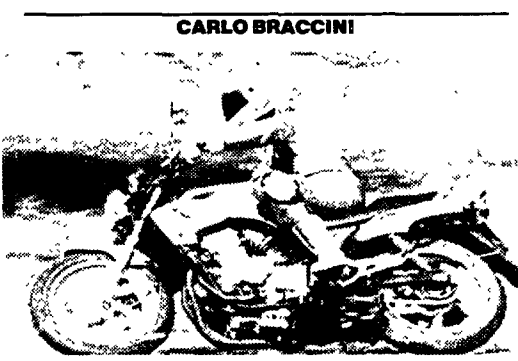
Dopo le voci su un ritorno del Maggiolino, un altro mito degli anni Sessanta ricompare sulla scena europea: il Velosolex. La resurrezione del popolarissimo ciclomotore - l'unico a trazione anteriore prodotto su larga scala - è stata annunciata da un industriale ungherese. Rilevati macchinari e brevetti della versione 3800 (l'ultima) ha ora ripreso a produrla a Debrecen. Se omologata, conta di vendere in Francia 5/10.000 l'anno a un prezzo pari a 800.000 lire.

Ford investe in Polonia 50 milioni di dollari

La Ford Werke Ag, filiale tedesca del colosso americano, ha deciso di investire 50 milioni di dollari in Polonia, a 60 km da Varsavia, in uno stabilimento dove produrre rivestimenti per i sedili della Escort e «in conto terzi». La fabbrica che occuperà mille lavoratori, entrerà in produzione fra un anno con un ritmo di 600.000 foderi l'anno, 1.100.000 a pieno regime entro dodici mesi.

Crisi anche per le moto. Honda diserta il Salone, non la Germania

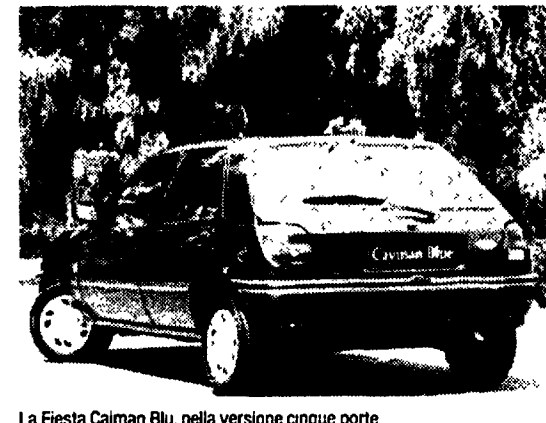
Provata la CB 500 una «intelligente» bicilindrica



CARLO BRACCINI

FRANCOFORTE. Ana di crisi anche nel motociclismo, con le immatricolazioni sul mercato italiano ormai stabilizzate a quota -30% rispetto al 1992. La ripresa, quella vera, non arriverà prima del 1995 e il più grosso costruttore di moto del mondo, la Honda, ha disertato il Salone di Francoforte, dopo più di mezzo secolo aperto anche alle due ruote. La Germania però rimane il più importante mercato d'Europa e non è un caso se il battesimo della Honda CB 500 si è svolto proprio sulle strade tedesche. Nessuna sensazionale innovazione tecnologica sulla bicilindrica giapponese, né particolare ricerca di prestazioni, ma l'obiettivo è ambizioso lo stesso: proporre finalmente a un pubblico europeo (il più vasto e differenziato possibile) una stradale di media cilindrata, leggera, facile da guidare, economica d'acquisto e di gestione. Una moto «intelligente» insomma, anche se a casa nostra si dovranno fare i conti con lo yen alle stelle e alla Honda Italia assicurano che ci vorranno i salti mortali, a partire da gennaio '94, per non superare i 9 milioni e mezzo, chiavi in mano. Dal punto di vista puramente estetico la dote migliore della CB è senza dubbio l'agilità della linea, classicamente «nuda» e con la meccanica raffreddata a liquido in bella evidenza. Da segnalare la presenza del vano portaoggetti (capiente) sotto la sella, soluzione utilissima ma troppo spesso trascurata. Una volta in sella si ha modo di valutare la favorevole posizione di guida, eretta ma non troppo e con le pedane alla giusta distanza. Per chi è abituato a dimensioni e pesi maggiori, la CB 500 si rivela una piacevole sorpresa. Si lascia insenire in curva con un disinvolto persino imbarazzante, e grazie all'ottimo appoggio garantito dai pneumatici Dunlop di primo equipaggiamento, in curva è possibile piegare letteralmente la moto ai propri desideri e ordinarie qualunque connessione. Una volta tanto anche il passeggero non è stato troppo maltrattato e sulla CB 500 ha a disposizione uno spazio adeguato in sella e pedane poggiatesta a una giusta distanza. I 58 cavalli a disposizione sono più che sufficienti per assicurare alla nuova Honda il brio che ci vuole: sulle autostrade tedesche (come è noto senza limiti) abbiamo superato con facilità i 200 orari di strumento mentre l'accelerazione, a patto di tirare a fondo le marce, si rivela più che soddisfacente. Qualche problema invece dalla frenata, promossa all'anteriore e bocciata al posteriore, dove il tamburo di serie non sempre riesce a svolgere con efficacia la sua funzione di bilanciamento e bloccaggio e saltellamenti sono all'ordine del giorno. Si poteva fare uno sforzo e mettere un bel disco anche dietro.

Da una moto come la CB 500 era lecito attendersi una versione anche per i neopatentati, con potenza limitata a 34 cavalli, in omaggio alle disposizioni del nostro Codice. Le qualità per imporsi ci sono ma un'incognita resta: venderà? In Germania giurano che andrà a ruba: da noi il pubblico non si è mai entusiasmato per le moto «intelligenti». Forse è il momento di cambiare rotta.



La Fiesta Caiman Blu, nella versione cinque porte

Dalla Ford nuove versioni della sua «bestseller». Sabato in vendita a «prezzo di lancio» Fiesta si colora di Caiman Blu e Navy

La Ford Fiesta in quattro anni e mezzo di vita è stata comprata da 2.580.000 automobilisti europei, di cui 600.000 italiani. Logico dunque che l'impegno della Ford si concentri nell'ammmodernamento, arricchimento e ampliamento di questa gamma anche per il 1994. E infatti a Francoforte, e pochi giorni prima in un incontro a Roma, la Ford presenta per la Fiesta al-

cune innovazioni tecniche - che ne migliorano la tenuta di strada, il piacere di guida e il rapporto qualità-prezzo - e anche due nuove versioni: la «Caiman Blu» e la 5 porte del modello base «Navy».

La Caiman Blu viene proposta con carrozzeria a tre e cinque porte e due motorizzazioni a benzina di 1100 e 1300 cc oppure Diesel di 1.8 litri. La

contraddistinguono le brillanti verniciature metallizzate o miccalizzate, una ricca dotazione di serie (alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, comando interno di apertura bagagliaio, tergicristallo, predisposizione radio, cristalli atermici), l'aggiunta della consolle centrale. Sotto il profilo tecnico, con la Caiman Blu vengono adottati di serie su tutta la gamma '94 la barra antirullo alle

sospensioni anteriori, lo sterzo a rapporto variabile con il quale si riduce del 25% lo sforzo nelle manovre di parcheggio, e un nuovo gruppo cambio più preciso e veloce.

Indipendentemente dalla cilindrata prescelta le versioni benzina a tre porte saranno in vendita in Italia da sabato a lire 15.558.000 e le cinque porte a 16.508.000 lire (17.458.000 e

18.408.000 lire le due Diesel). Ma Ford Italiana assicura agli utenti che vorranno comprarla nei prossimi due mesi, forse tre un «prezzo di lancio» ribassato di qualche centomila lire. È il modo, secondo il presidente Ghenzer, di «ufficializzare lo sconto fatto dai concessionari». Peccato che poi se la prendano con i concorrenti, rei di assalire il mercato con sconti e promozioni. □R.D.