

Fra spettacoli, gare, innovazioni e novità di prodotto si è conclusa la 18ª edizione

# Motor Show chiama Torino 94

Chiusa ieri a Bologna la 18ª edizione del Motor Show. Confermata la validità della formula magica esposizione più spettacolo più innovazione. Le riflessioni sul mercato, le iniziative a favore del consumatore, le novità di prodotto tra le quali spiccano le «prime mondiali» Fiat Coupé e Citroën ZX Break. Altre «chicche» curiosando fra gli stand Spenti i riflettori, Bologna passa il testimone a Torino '94

DAL NOSTRO INVIATO  
ROSSELLA DALLO

BOLOGNA. Si è chiusa ieri a Bologna la 18ª edizione del Motor Show. La rassegna bolognese che ogni anno richiama nel capoluogo emiliano più o meno un milione di visitatori anche questa volta non ha voluto venire meno alla sua «formula magica» che accomuna alle tradizionali iniziative di spettacolo, momenti di riflessione e una serie di innovazioni dal Museo Mercedes trasferito per l'occasione da Stoccarda a Bologna al padiglione Bugatti-Lotus che compendia quasi un secolo di storia dell'automobile fino ai «corci» tecnico-pratici sulle Peugeot 106 Kid riservati ai sedicenni (grazie alla collaborazione di Peugeot e Aci) che ha fornito una sorta di prova generale di quella proposta di pre-partenza avanzata dall'Aci alla conferenza di Stresa, e ancora, fino alle dimostrazioni (con 100 computer touch-screen) delle informazioni su tutti i modelli di auto esposti, tra i quali due in «prima mondiale» (Fiat Coupé e Citroën ZX Break) e 23 in «prima italiana».

Il pubblico anche quest'anno ha mostrato un interesse molto alla formula Motor Show,



La Citroën ZX Break esposta in «prima mondiale» a Bologna. Sarà in vendita in Italia da febbraio negli allestimenti Avantage e Aura. Monta motori a benzina di 1.4 e 1.8 litri iniezione elettronica, e 1.9 Diesel e Turbodiesel

mercato sia di produzione

Il 1993 dunque si chiuderà con un segno negativo di oltre 2 milioni di unità sul piano europeo da 13,5 milioni del 1992 a preventivati 11,5 secondo i più ottimisti. I 1,1 milioni stan- do alle più recenti statistiche dell'Acia (l'associazione dei costruttori auto europei) in Italia grazie alla frenata del decremento negli ultimi mesi il consuntivo a fine dicembre dovrebbe attestarsi tra i 1.800.000 e i 1.850.000 consegne con una perdita secca di 500.000 vetture rispetto all'anno «boom» 1992. Questa nelle stime di previsione dovrebbe essere anche la cifra sul cui re i programmi per il prossimo anno. La ripresa dice l'amministratore delegato di Fiat Auto Paolo Cantarella sarà molto probabilmente una ripresa «tranquilla» in tempi non brevi. Anche se, fanno presente tutti i manager, l'industria ha ormai imboccato saldamente la strada degli investimenti e

del miglioramento della competitività per offrire prodotti in linea con le esigenze espresse dall'utenza

Rapporti chiari. Su questo fronte la parola d'ordine «soddisfazione del cliente» mette in evidenza un aspetto più concreto. Dopo il Gruppo Fiat e le marche distribuite in Italia da Autogermana (Volkswagen, Audi) tutte le altre Case rappresentate in Italia stanno per varare nuove formule di contratto «trasparente». Bmw ha annunciato proprio al Motor Show il suo documento «In testa totale» che da gennaio certamente avranno effetti, positivi sul piano del rapporto tra Casa concessionaria cliente

Politica per il. Citroën Italia ha lanciato proprio in occasione del Motor Show un riposizionamento verso il basso dei prezzi di listino di tutte le versioni a gasolio ZX e Xantia che ora costano il 7-8, in meno rispetto a prima (ad esempio la ZX 1.9 TD Avantage passa da 26.450.000 a 24.950.000 lire. La

Xantia 1.9 TD VSX da 38,2 a 37 milioni netti con il climatizzatore automatico di serie). La stessa politica viene applicata anche alla piccola AX 4x4 TZX 5 porte (sostituisce le precedenti integrali a 3 e 5 porte) in vendita a lire 18.900.000 al posto di 20.200.000.

Sempre da Citroën Italia arriva una iniziativa «speciale» novità soprattutto ai giovani e valida fino al 31 dicembre per festeggiare la vittoria della ZX nel mondiale Rally Raid. I prezzi super ribassati per le versioni sportive ZX 2.0 16V (27,4 milioni contro 30.446.000), ZX 1.8 16V tre porte (21.900.000) e una condizionata compressa, ora 24.239.000, AX GTI a lire 17.900.000 (20.147.000). Infine un'offerta per i neopatentati la AX 1.0 New Way 3 porte costerà 13.450.000 anziché 14.597.000 lire, chiavi in mano.

«mondovisione». Come detto il Motor Show ha tenuto a battesimo due «prime mon-

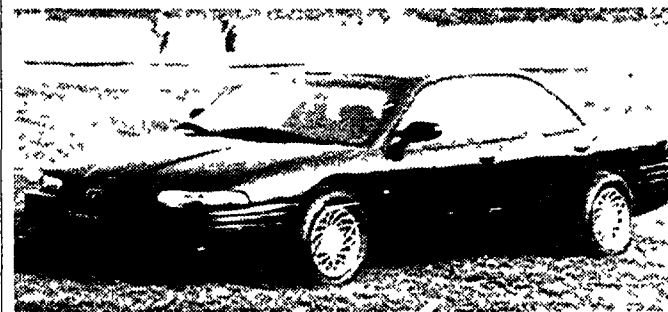
diali» la Fiat Coupé (di cui non sono stati annunciati i prezzi, 36 e 39,8 milioni la 16V e 16V Plus aspirata 40 e 43,5 milioni la 16V Turbo e la 16V Turbo Plus), vero polo di attrazione della rassegna insieme alla Puntio, e la Citroën ZX Break la più compatta station wagon del segmento «C» (motori 1.4 e 1.8 benzina e 1.9 Diesel e Turbodiesel) offerta da febbraio '94 a un prezzo d'attacco (19.950.000 lire chiavi in mano) che è il più basso della categoria.

Non meno interessanti sono le 23 «prime italiane» fra le quali segnaliamo la Honda Civic Coupé, la supersportiva Toyota Supra e le Volkswagen Golf Variant e Ecomate il fuoristrada Sportage della coreana Kia, la Seat Cordoba e della Subaru la berlina Vivio (e la più piccola trazione integrale con motore di 658 cc) e il monovolume Libero in una nuova versione sei posti con abitacolo tutto modulare.

Mini per lo sport. Rover Italia è una organizzazione dinamica di una Casa, la inglese Rover Group, che negli ultimi quattro anni ha saputo rinnovare completamente e negli assetti istituzionali e produttivi e nell'offerta di prodotti riconquistando così immagine e posizione di successo nel mercato continentale. Forte di una gamma di modelli tutti recenti e a copertura di tutti i segmenti di mercato (l'ultimo è stato «reimposto» dalla Serie 600 in vendita da pochi giorni ed esposta a Bologna) Rover Italia vuole ora rilanciare la mitica Mini istituendo a 30 anni dalla vittoria di una Cooper nel Rally di Montecarlo un campionato internazionale in 10 gare che prenderà il via in marzo

Dopo il successo dei Voyager sbarca con la berlina

# Chrysler mira all'Europa e Vision fa da battistrada



La Vision berlina tre volumi quattro porte e lunga 5121 mm larga 1890 e alta 1434 mm. Il motore è un 6 cilindri plurivalvole di 3,5 litri abbinato alla trasmissione automatica a controllo elettronico

PIRENZE. Il terzo colosso americano la Chrysler rimessi in vestito gamme e bilanci (chiederà l'anno con un utile di quasi 2 miliardi di dollari poco meno di 2 milioni di vetture vendute in Nord America e una quota di mercato salita al 14,9% rosciando punti soprattutto alle giapponesi) passa ora a porte le basi per lo sbarco in Europa dove entro il Duemila intende vendere 200.000 vetture. Ambasciatrice delle mire espansionistiche sul Vecchio Continente è la «Vision» (in vendita da qualche giorno in Italia a 66.300.000 lire chiavi in mano compresi i 10 milioni di Ise) che si è guadagnata il titolo di «auto del l'anno» negli Usa.

La «stella a cinque punte» è nuova in Europa, ma finora si è fatta spazio solo nelle nicchie di mercato. Da noi è una realtà il successo raggiunto da Chrysler Jeep Italia (gruppo Koelliker) grazie soprattutto alla monovolume

Voyager - e alla versione motorizzata con il turbodiesel dell'italiana VM - che totalizzerà a fine anno 3500 consegne superando ogni più rosea aspettativa e che ora si propone aggiornata e migliorata (ne parleremo a parte ndr).

Ma le «specialità» non possono bastare alla terza delle «Big Three» ed ecco dunque la Vision tuffarsi nel mare grande delle berline con il compito di fare da testa di ponte per la «media» Neon (presentata a Francoforte) in arrivo a luglio o settembre 1994 e la nuova Saratoga nel 1995.

Il ruolo di «auto immagine» della nuova Chrysler la Vision può giocare molte carte specie se si riuscirà a correggere qualche ingenuità tutta americana come i numerosi invetri di plastica finto legno e le sara data una taratura più rigida alle sospensioni posteriori (a ruote indipendenti come i variantino tipo McPherson) che alle alte velocità si dimostrano troppo leggere. Per

stile e temperamento molto spigliato non ha invece da temere i confronti. I motori 6 cilindri plurivalvole di 3,5 litri abbinato a una trasmissione automatica a controllo elettronico su una coppia di ben 32 km/h la velocità massima e di 214 km/h in 9,5 secondi. Berlinona tre volumi quattro porte di oltre 5 metri si presenta con uno stile molto personale che può facilmente piacere agli europei. I abitacolo spazioso grazie al passo lunghissimo alla carreggiata allargata e al carico di contenuto di prestigio dalle selle in pelle al climatizzatore automatico dal doppio airbag «full size» ai cruscotti con display regolazione e controllo di sedili, porte e sportelli a «sape rampanti» e a da 120 watt e 7 altoparlanti dai dispostivo Abs e antipuntamento delle ruote fino alla finezza del vano portabagagli sulla volta del padiglione.

## Con Securvia più sicuro viaggiare in automobile

Una scatoletta poco più piccola di un pacchetto di sigarette e collocata al posto del «portabagagli» sullo sportello retrovisivo può garantire tempestive informazioni sulla pericolosità della circolazione stradale e sulle condizioni delle strade che si stanno percorrendo. Il dispositivo fornito dalla Magneti Marelli (250 mila lire il costo in opera) è il terminale del sistema Securvia che è entrato in funzione dal 2 dicembre su tutto il territorio nazionale, sia pure a macchia di leopardo in questo momento infatti, copre il 90% della rete viaria e soltanto fra un paio di mesi sarà funzionante anche sulle autostrade.

In pratica è una integrazione degli 800 mila segnali stradali di pericolo sparsi in tutta Italia e funziona tramite una rete di circa 3.000 trasmettitori radio che, forniti dalla Magneti Marelli che ha investito 20 miliardi nell'operazione, sono stati messi in opera dagli enti gestori delle strade (Anas Province e Comuni) che ne cureranno pure l'utilizzazione.

Considerato che il 50% degli incidenti stradali avviene su strade statali e provinciali, che il 40% si verifica nelle strade urbane e che il 10% avviene in autostrada si sono installati i trasmettitori soprattutto in prossimità dei cosiddetti «punti neri» del traffico, ossia nei luoghi dove più di frequente avvengono i sinistri. Ai trasmettitori fissi si affiancano trasmettitori mobili e altri montati sui veicoli della polizia stradale e degli enti gestori delle strade.

Il ricevitore collocato in auto dà sui tipi di segnalazione quando l'auto si trova a 200 metri (pericolo fisso) o sino a 2 chilometri (pericolo temporaneo) dal punto critico. I simboli (due quadrati e quattro triangoli) collocati sul ricevitore si mettono a lampeggiare in contemporanea con un segnale acustico segnalando (da sinistra a destra e dall'alto in basso) incidente, code e rallentamenti sulle autostrade in direzione Sud e in direzione Est, fondo stradale sdrucciole, vicinanza scuola, passaggio pedonale ecc. incidente o coda sulle autostrade in direzione Ovest e in direzione Nord, incrocio curva pericolo su dosso strettoia lavori in corso.



La Cordoba (nella foto la 1800 GLX) è concepita con 7 motorizzazioni: 1.4, 1.6, 1.8, 1.8 16V e 2.0 benzina, e 1.900 Diesel e Turbodiesel

CORDOBA. Non si può dire che il 1993 della Seat non sia un anno convulso. L'arrivo produttivo della fabbrica super tecnologica di Martorell, il lancio della nuova Ibiza (che in Italia ha consentito alla Marca spagnola di contenere il calo nell'ordine del 10,9% in dieci mesi e di migliorare la sua quota di mercato dal 2,3 al 2,6%) e i rialzati valutari della peseta e commerciali dei mercati europei che hanno mandato in rosso i bilanci del Marchio il cambio di presidente da Juan Antonio Diaz Alvarez - dimessosi subito dopo il Salone di Francoforte per le divergenze con la holding Volkswagen sul destino degli stabilimenti di Zona Franca a Barcellona - a Juan C. Lorenz insediato un paio di settimane fa e infine il nuovo modello Cordoba presentato in prima mondiale al salone tedesco e ora in arrivo anche in Italia (entro Natale con uno stock di lancio di 2000 unità e prezzi da 18.280.000 a 29.430.000 lire chiavi in ma-

## In arrivo entro Natale il nuovo modello Seat del segmento «C» Una Cordoba sotto l'albero

Il regalo di Natale della Seat è la nuova gamma Cordoba del segmento «C». Berlina a due volumi e mezzo quattro porte, firmata da Giugiaro e Seat Grande abitabilità e il più spazioso bagagliaio della categoria. Cinque motorizzazioni a benzina, dall'inedito 1400 al 2000 e con un 1800 16V al massimo delle prestazioni. Due 1900 Diesel e Turbodiesel. Prezzi a partire da 18.280.000 lire chiavi in mano.

DAL NOSTRO INVIATO

arabo-musulmani, spagnoli cristiani ed ebrei e sul quale Seat ripone grandi speranze. Obiettivo della Cordoba entrare nel segmento «C», il più importante e numeroso in Europa dove raccoglie il 31% delle vendite dell'intero mercato automobilistico, cercando di conquistare parte di quel 70 per cento di maschi professionisti in prevalenza giovani e giovani coppie senza figli che ne compongono il

La Cordoba è una due volumi e mezzo di 4,10 metri che grazie allo spoiler posteriore (di cui diverse dimensioni a seconda delle cilindrata e prestazioni), al disegno alto di cintura e al padiglione arrotondato sembra una pseudo coupé a quattro porte. Personalmente il design - frutto ancora una volta della collaborazione di Giugiaro e Seat - non ci aveva convinto a Francoforte e non ci convince neppure oggi del tutto anche se in mezzo al traffico la Cordoba «migliora».

Siamo stati, invece favorevolmente colpiti complessivamente dalla «spaziosità» dell'abitacolo e del suo bagagliaio (da 455 a 762 litri con sedili posteriori abbattuti la più alta capacità di carico della categoria) e soprattutto dalle motorizzazioni a benzina (le 1900 Diesel e Turbodiesel con motori di nuova costruzione non siamo riusciti a provarle) «onesta» anche se un po' sottodimensionata (rispetto al peso di oltre una tonnellata in ordine di marcia) i media 1400 che con i suoi 60 cv a 5200 giri e 150 km/h può essere guidata anche dai neopatentati più proporzionati e scattante la 1600 di 75 cv a 5200 giri che consente una velocità di 170 km/h decisamente la più equilibrata è la 1800 di 90 cv a 5500 giri con cui si raggiungono i 182 km/hora incredibilmente silenzioso e prestante il motore della 2000 GT di 115 cv a 5400 giri che consente una velocità massima di 198 km/h e vanta un'accelerazione 0-100 km/h in 10,1 secondi. Al top della gamma infine la sportiva 1800 GT 16 valvole (130 cv a 6000 giri 206 km/ora) che in omaggio al suo ruolo «paragono» in rumorosità (R/D)

La Cordoba è una due volumi e mezzo di 4,10 metri che grazie allo spoiler posteriore (di cui diverse dimensioni a seconda delle cilindrata e prestazioni), al disegno alto di cintura e al padiglione arrotondato sembra una pseudo coupé a quattro porte. Personalmente il design - frutto ancora una volta della collaborazione di Giugiaro e Seat - non ci aveva convinto a Francoforte e non ci convince neppure oggi del tutto anche se in mezzo al traffico la Cordoba «migliora».

Siamo stati, invece favorevolmente colpiti complessivamente dalla «spaziosità» dell'abitacolo e del suo bagagliaio (da 455 a 762 litri con sedili posteriori abbattuti la più alta capacità di carico della categoria) e soprattutto dalle motorizzazioni a benzina (le 1900 Diesel e Turbodiesel con motori di nuova costruzione non siamo riusciti a provarle) «onesta» anche se un po' sottodimensionata (rispetto al peso di oltre una tonnellata in ordine di marcia) i media 1400 che con i suoi 60 cv a 5200 giri e 150 km/h può essere guidata anche dai neopatentati più proporzionati e scattante la 1600 di 75 cv a 5200 giri che consente una velocità di 170 km/h decisamente la più equilibrata è la 1800 di 90 cv a 5500 giri con cui si raggiungono i 182 km/hora incredibilmente silenzioso e prestante il motore della 2000 GT di 115 cv a 5400 giri che consente una velocità massima di 198 km/h e vanta un'accelerazione 0-100 km/h in 10,1 secondi. Al top della gamma infine la sportiva 1800 GT 16 valvole (130 cv a 6000 giri 206 km/ora) che in omaggio al suo ruolo «paragono» in rumorosità (R/D)

## Prestazioni e comfort eccellenti sulla super-ammiraglia Renault La Safrane vola con il biturbo

DAL NOSTRO INVIATO

LUSSEMBURGO. Pochi elementi aerodinamici ben integrati nella carrozzeria e capaci di raggiungere i 250 km/ora e i 100 km/h da fermo in 7,2 secondi con una progressione dolce e pulita.

Pur contando su una potenza di ben 260 cv a 5500 giri (minuto nello stadio di questa motorizzazione) i tecnici hanno voluto infatti privilegiare la coppia motrice che tocca il suo massimo di 37 kgm a 2500 giri ma che soprattutto è fruibile per il 97% in un regime di rotazione piuttosto ampio dai 2.800 ai 5000 giri/minuto.

Ma come dicevamo i particolari di questa Safrane sta nella motorizzazione. Vediamo un po' più da vicino La Safrane Biturbo come detto

ha un motore V6 3 litri molto simile a quello della Alpine A 10 Turbo. La doppia sovralimentazione a gestione elettronica è derivata dalla tecnologia sperimentata sui motori Renault di Formula 1. I due turbocompressori KKK sono particolarmente compatti e a bassa inerzia così da assicurare un rapido aumento della pressione di sovralimentazione e quindi una riduzione dei tempi di risposta. Questa soluzione ha reso necessari alcuni interventi sul motore (fatti dal partner specializzato Hartge) quali l'adozione di un doppio cambiatore aria-aria modificali circuiti dell'acqua e dell'olio collettori di scarico specifici ma anche lo sviluppo di una nuova scatola del cambio e una trazione rafforzata (R/D)



1994 in Laguna. Ecco la prima immagine ufficiale della nuova media della Renault erede della 21 che sarà commercializzata in Italia entro il primo trimestre del prossimo anno. Si chiama Laguna e è una berlina 5 porte articolata in tre livelli di allestimento (RN RT RXE) tre motorizzazioni a benzina di 1.8 litri 95 cv 2.0 litri 115 cv 3.0 litri V6 170 cv e una Diesel 2.2 a 12 valvole (85 cv)

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

### Tasse e soprattasse a chi il ricorso?

Non è raro il caso di vedersi notificare ingiunzioni di pagamento delle tasse di possesso e relative soprattasse dei veicoli o perché non risulta trascritto il relativo versamento o perché non risulta annotato al Pril l'evento di atto di vendita del veicolo. Come comportarsi in questi casi ed i rischi indiziati l'eventuale opposizione?

Anche in questo caso la giurisprudenza non era stata univoca tanto che è stato necessario l'intervento delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione che hanno così statuito: «l'opposizione contro l'ingiunzione di pagamento della tassa di proprietà su autoveicolo è relativa e soprattassa «sul» ed è la disciplina di cui si considera l'adempimento di cui alla legge 24 novembre 1981 n. 689 ed è levata alla costituzione del Tribunale ai sensi degli artt. 9 e 25 cod. proc. civ. in quanto ha ad oggetto un rapporto di natura tributaria e non una questione della natura e del contenuto del preventivo ricorso amministrativo all'ente creditore di finanza (art. 3 del r.d. 23 gennaio 1978 n. 2) e non della responsabilità di cui alla sentenza incidentale sulla giurisdizione e competenza del giudice» (sent. 10/11/1982 n. 1106).

La sentenza, come si evince dalla trascrizione, è un'ottima notizia per chi, pur parlando del fatto di cui si discute in quanto il controfisco, si guardi non l'esclusiva ma la situazione di fatto e di diritto di un impositore e non di un impositore.

# Mercato bus a picco. Iveco spera e lancia l'HD

DAL NOSTRO INVIATO

PALERMO. Se l'industria dell'autobus le piange quella dei bus è sull'orlo del collasso. Giuseppe Amato, direttore generale della divisione bus della Iveco non usa mezzi termini per dipingere la critica situazione del comparto in Italia. «Già nel '92 la situazione era pessimistica e si facevano analoghe previsioni per il 1993. A un anno di distanza si deve constatare che è ancora peggiorata. E per quanto si possa sperare in un '94 miglio-

forma del trasporto pubblico senza la quale è impossibile tracciare piani di sviluppo. Una dimostrazione dello stato di crisi è la perdita di stabilimento irpano dove si producono i bus Iveco e dove 650 dei 1200 dipendenti sono da un anno in cassa integrazione straordinaria a zero ore (fino a febbraio) con i drammi di una prospettiva di accensione ma «alle Utl» e deve far pagare da 1000 a 1200 bus l'anno. Quest'anno invece abbiamo minuziosità di tutti i tipi

circa 180 bus e forse arriveremo a fine anno a 230. Così si va in profondo rosso spiega con molta amarezza e rabbia Giuseppe Amato. «ben consapevole che le aziende di trasporto pubblico preferiscono accollarsi i maggiori oneri di manutenzione e di carburante anziché investire nel rinnovamento del parco» vetusto (a Milano 150 autobus hanno più di 20 anni) e fuori norma sia per gli standard sia per il rinnovo.

«Nonostante il management della Iveco continua a credere nelle possibilità di rilancio del mercato finanziario e lavora in questo senso anche portando avanti i progetti e lo sviluppo delle sue gamme di prodotto che hanno già ottenuto larghi consensi in Europa e sulla base dei quali Iveco ha stipulato numerosi accordi produttivi in paesi extraeuropei. E così che oggi, a un anno dalla commercializzazione dell'EuroClass Normal Decker (autobus per il trasporto interurbano e turistico a medio raggio) presenta a completa mente della gamma la verso

ne più avanzata e prestigiosa. L'High Decker «orlando» (3 metri di altezza, 30 cm più del Normal) motori 6 cilindri turbo intercooler di 9,5 litri da 95 e 380 cv e tutti i dispositivi di sicurezza possibili è destinato soprattutto al mercato europeo e centro-sudamericano dove è più sviluppata la cultura del bus per viaggi a lungo raggio e turismo organizzato.

L'EuroClass HD peraltro, in tutte le carte in regola per avere successo. Silenzioso e ben aerodinamico confortevole per i passeggeri e un dedico file

con sedili automatici regolabili e vari servizi di bordo. E lo fa guidare senza sforzo grazie alle più moderne tecnologie costruttive e all'uso dell'elettronica e dell'informatica. «ce» ha il dotto ampio dimostrazione un bravo collaudatore Iveco che ha condotto alla serie i prototipi in salita e discesa del Monte Pellegrino a Palermo tra le strette viuzze di Partanna e Mondello e infine sull'autostrada di Puntì (Rai) e con grande capacità di stivaggio dei bagagli (12 metri cubi).