

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



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

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 Kad riservate 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 alla manifestazione (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 interesse molto la formula Motor Show,

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. 11,1 milioni stando alle più recenti statistiche dell'Acce (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 con 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 guardia le aziende che più concretamente. Dopo il Gruppo Fiat e le marche distribuite in Italia da Autogamma (Volkswagen, Audi) tutte le altre Case rappresentate in Italia stanno per varare nuove formule di contatto «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 pre-zi. 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 coprono 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 19.900.000 al posto di 20.200.000.

Sempre da Citroën Italia arriva una iniziativa «speciale» rivolta soprattutto ai giovani e valida fino al 31 dicembre per festeggiare la vittoria della ZX nel mondiale Rally Raid prezzi super ribassati per le versioni sportive ZX 2.0 16v (27,4 milioni contro 30.446.000), ZX 1.8 16v (21,9 milioni contro 23.900.000) e una condizionata compressa, AX GTI a 17.900.000 (20.147.000). Infine un'offerta per i neopatentati la AX 1.0 New Way 3 porte costa 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 Puno, e la Citroën ZX Break la più compatta station wagon del vegmento «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 Escalade 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 «riempito» 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 monomarca 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 5171 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

Firenze. Il terzo colosso americano la Chrysler rimessi in vesti nuove 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 espansive sulle "vecchie" continenti 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 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 battistrada per la «media» Neon (presentata a Francoforte) in arrivo a luglio o settembre 1994 e la nuova Saratoga nel 1995.

Nel 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 inverti di plastica finto legno e le viti d'auto in plastica (ma non si sa se da una taratura più rigida alle sospensioni posteriori e motore indipendenti come i vantengono tipo McPherson) che alle alte velocità si dimostrano troppo leggere. Per

stile e temperamento molto spigliato non ha invece da temere i confronti. Il motore a 6 cilindri plurivalvole di 3,5 litri abbinato a un sistema di trasmissione automatica a controllo elettronico eroga 208 CV a 5500 giri con una coppia di ben 32 kgm. La velocità massima è di 214 km/h in 9,9 secondi.

Berlino tre volumi quattro porte di oltre 5 metri si presenta con uno stile molto personale che può facilmente piacere agli europei. I tab comandi spaziosi grazie al passo lunghissimo della carrozzeria allargata e il cruscotto di contenuti di prestigio dalle selline in pelle al climatizzatore automatico dal doppio airbag «full size» ai cruscotti di sedili porte e specchi a «sape» regolabili a 120 watt e 7 altoparlanti dai dispendiosi Abs e antipatinamento delle ruote fino alla finezza del vano portaoggetti sulla volta del padiglione.

Con Securvia più sicuro viaggiare in automobile

Una scatoletta poco più piccola di una pacchetto di sigarette e collocata al posto del «portabollo» sullo specchietto 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, nel 1993, della rete viaria è 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 trasmissioni 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 trasmissioni soprattutto in prossimità dei cosiddetti «punti neri» del traffico, ossia nei luoghi dove più di frequente avvengono i sinistri. Ai trasmissioni fissi si affiancano trasmissioni 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 a 2 chilometri (pericolo tempo) 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 sdrucciolevole, vicinanza scuole, passaggio pedonale ecc. incidente o coda sulle autostrade in direzione Ovest e in direzione Est; fondo stradale sdrucciolevole, vicinanza scuole, passaggio pedonale ecc. incidente o coda sulle autostrade in direzione Ovest e in direzione Est. (F)



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 su per tecnologia 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 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 inedito 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 (centro 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.

La Cordoba è una due volumi e mezzo di 4,10 metri che grazie allo spoiler posteriore (di due diverse dimensioni a seconda delle cilindrate e prestazioni), al design 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».

È proprio quest'ultimo atto del 1993 che ha indotto la Seat a richiamare in Spagna, a Cordoba, tutta la stampa del settore. L'occasione è appunto quella di far vedere meglio e provare su strada il nuovo modello Cordoba che prende nome (così come già la Foleo dall'omonimo centro castigliano) da questa antica città andalusa esempio raro di lunga convivenza pacifica tra

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

pacino d'utenza. La Cordoba è una due volumi e mezzo di 4,10 metri che grazie allo spoiler posteriore (di due diverse dimensioni a seconda delle cilindrate e prestazioni), al design 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 (però in numerosità R/D)

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

LUSSEMBURGO. Pochi elementi aerodinamici ben integrati nella carrozzeria e capaci di raggiungere i 250 km orari 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 (minimo 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 2300 ai 5000 giri al minuto. Al comfort generale e alla sicurezza attiva della Biturbo contribuiscono non di meno la trasmissione integrale, permi-

nente un Viscode (il giunto viscoso centrale che ripartisce automaticamente la coppia motrice sul treno di ruote a maggiore aderenza) e le sospensioni «pilotate» con le funzioni di ammortizzazione e correttore d'assetto. Impianto frenante servosistemi a quattro ruote a dischi autoventilati di grande diametro e con Abs a cinque sensori e infine il servosterzo a rigidi variabile (a questa proposito c'è il punto per il «gioco» del volante alle basse velocità dove la servosistemi è molto generosa per favorire le manovre di parcheggio) e le ruote specifiche da 17 pollici.

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 turbo compressor 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 modificati ai circuiti dell'acqua e dell'olio collettori di scarico specifici ma anche lo sviluppo di una nuova scatola del cambio e una trazione rinforzata. (F/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)

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

PARMA. 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 «crisis» 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-

no ci dobbiamo attrezzare per affrontare un altro anno ancora molto difficile». Come si sa la produzione dei bus in Italia dipende quasi totalmente dalla domanda pubblica e questa si è praticamente ridotta a zero sia per la generale crisi economica del paese sia per le vicende di Tangentopoli che hanno pesantemente paralizzato le amministrazioni locali. Si è ancora per la mancanza di un legge di ri-

forma del trasporto pubblico senza la quale è impossibile tracciare piani di sviluppo. Una dimostrazione dello stato di crisi è il perdurante stato di crisi Valle d'Aosta. Lo stabilimento irpino dove si producono i bus Iveco e dove (50 dei 1200 dipendenti) sono da un anno in cassa integrazione straordinaria a zero ore (fino a febbraio) con i drammi di «prospettiva» dell'azienda è un po' più che un rimorso. Non a caso in un'inchiesta di 20 anni) e fuori norma sia per gli incarichi sia per il numero.

(Nonostante il management della Iveco continua a

credere nelle possibilità di rilancio del mercato finanziario e lavora in questo senso. Con il portavoce «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 extra-europei. 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 High Decker «avanti i progetti» di altezza 30 cm più del Normal motor a 6 cilindri turbo intercooler di 9,5 litri da 95 cv 380 cv e tutti i dispositivi di sicurezza possibili) destinati 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 ha tutte le carte in regola per avere successo. Silenzioso ben aerato molto confortevole per i passeggeri e un dedici file

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 PRA l'evento di atto di vendita del veicolo. Come comportarsi in questi casi ed i rischi minuziosi 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 sull'autoveicolo e relativi soprattasse «sul» della disciplina di cui fa consistenza la dipendenza di cui alla legge 21 novembre 1981 n. 890 ed è levata alla competenza del Tribunale ai sensi degli artt. 9 e 25 cod. proc. civ. in quanto ha ad oggetto un importo e la sanzione per mancato versamento di un'imposta e non una questione della natura e del contenuto del preventivo ricorrendo amministrativo all'ente di finanza (art. 3 del d.l. 29 gennaio 1978 n. 2) e non alla dipendenza di cui alla legge di sanzionare sulla giurisdizione e competenza del giudice (art. 10 del d.l. 29 gennaio 1978 n. 2).

La sentenza, come si è visto, risolve in materia di «tassa di proprietà» e di «soprattasse» il dubbio che in materia di tributi di cui alla legge 21 novembre 1981 n. 890 ed è levata alla competenza del Tribunale ai sensi degli artt. 9 e 25 cod. proc. civ. in quanto ha ad oggetto un importo e la sanzione per mancato versamento di un'imposta e non una questione della natura e del contenuto del preventivo ricorrendo amministrativo all'ente di finanza (art. 3 del d.l. 29 gennaio 1978 n. 2) e non alla dipendenza di cui alla legge di sanzionare sulla giurisdizione e competenza del giudice (art. 10 del d.l. 29 gennaio 1978 n. 2).

La sentenza, come si è visto, risolve in materia di «tassa di proprietà» e di «soprattasse» il dubbio che in materia di tributi di cui alla legge 21 novembre 1981 n. 890 ed è levata alla competenza del Tribunale ai sensi degli artt. 9 e 25 cod. proc. civ. in quanto ha ad oggetto un importo e la sanzione per mancato versamento di un'imposta e non una questione della natura e del contenuto del preventivo ricorrendo amministrativo all'ente di finanza (art. 3 del d.l. 29 gennaio 1978 n. 2) e non alla dipendenza di cui alla legge di sanzionare sulla giurisdizione e competenza del giudice (art. 10 del d.l. 29 gennaio 1978 n. 2).