

La ricetta anticrisi: grande attivismo e novità di prodotto. Francia e Germania agguerrite, ma... Sul set del 1994 l'Italia è la «star»

Chi più ne ha più ne metta. Il 1994 dell'automobile si preannuncia denso di novità. Alle Case italiane spetta un ruolo di primo piano con Alfa Romeo (133, Spider e Coupé) e Lancia (Dedra S.W., Delta 3 porte, nuova Thema) nella parte dei protagonisti. Ma appripata è Fiat con Coupé e «Vetturone». Da Francia e Germania le concorrenti più temibili. Tra le «piccole» in arrivo le eredi di AX e Polo.

ROSSELLA DALLO

La necessità aguzza l'ingegno. E le Case automobilistiche, che nel 1993 non hanno certo battuto la fiacca in attesa di tempi migliori, pare proprio che ce la stiano mettendo tutta per contrastare la congiuntura negativa del mercato. Solo a guardare il calendario delle presentazioni e delle commercializzazioni già annunciate c'è da spaventarsi. Il 1994 sarà un anno di grande attività e di molte novità. E ancora una volta le marche del gruppo Fiat Auto sono in primo piano.

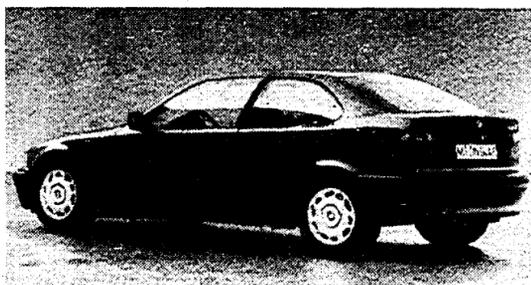
Ad aprire la danza delle novità italiane sarà l'annuncio arrivo sul mercato, a fine mese, della Fiat Coupé nella versione più sportiva, la 2000 Turbo 16v di 195 cv offerta a 40 e 43,5 milioni di lire chiavi in mano rispettivamente nell'allestimento base e Plus. A questa si aggungerà, più avanti, la 2.0 16v aspirata di 142 cv i cui prezzi sono stabiliti in 36 e 39,8 milioni di lire. Del tutto inedito, anche se se ne parla da tempo per via della collaborazione di progetto con il gruppo francese FSA, è il monovolume familiarmente chiamato «Vetturone» che verrà presentato a Ginevra fra dieci giorni e commercializzato in marzo con i marchi Fiat e Peugeot. Per la gamma Punto sono previsti (primavera) la bella Cabriolet disegnata da Giugiaro e prodotta da Bertone, la sportiva 16v e l'automatica Select.

Questo, però, sarà soprattutto l'anno di Alfa Romeo e di Lancia, cui faranno eco le due marche d'élite Ferrari, con l'erede della F40, e Maserati che al Salone di Ginevra (marzo) presenterà un'inedita berlina quattro porte con motore otto cilindri. In attesa di conoscere il futuro di Arese, la Casa del «Biscione» si prepara a lancia-

re, in aprile, la 133 erede della 33 e, in autunno, le nuove Spider e Coupé cui spetta il compito di rinnovare una gloriosa tradizione Alfa Romeo. Non meno importante il programma della Lancia che, dopo Dedra Station Wagon e Delta 3 porte, culminerà a fine anno con la berlina destinata a sostituire l'ammiraglia Thema.

Ma la concorrenza non sta certo a guardare. Particolarmente agguerrite sono le Case francesi e tedesche. Citroën inizia a fine mese con la familiare ZX Break (motori 1.4 e 1.8 benzina, 1.9 Diesel aspirato e turbocompresso, prezzi a partire da 19.950.000 lire chiavi in mano) per finire in autunno con l'erede della AX che verrà presentata al Salone di Parigi. Da Peugeot, oltre al Vetturone, si attendono nuove versioni della 306: le sportive S16 e XSI a fine mese e la bellissima Cabriolet di Pininfarina in primavera. Renault punta le sue carte sulla Laguna destinata a prendere il posto, da marzo, della R 21. Dalla Germania arrivano la nuova Serie 3 Compacta della Bmw (primavera), l'innovativa ammiraglia Audi A8 in alluminio (metà anno); la nuova Opel Omega (primavera) e l'aggressivo coupé Tigra (fine anno); infine le annunciate Volkswagen Golf Ecomatic e Variant (gennaio/febbraio) e in autunno l'attesa sostituta della Polo.

Infine sono annunciate la Volvo 850 T5 (febbraio) con motore 5 cilindri 20 valvole di 2.3 litri da 210 cv; la nuova ammiraglia Mazda Xedos 9 (primavera) e la più temibile concorrente americana: la Chrysler Neon tre volumi 4 porte vera «testa d'ariete» dello sbarco americano in Europa nel segmento delle 2.0 litri.

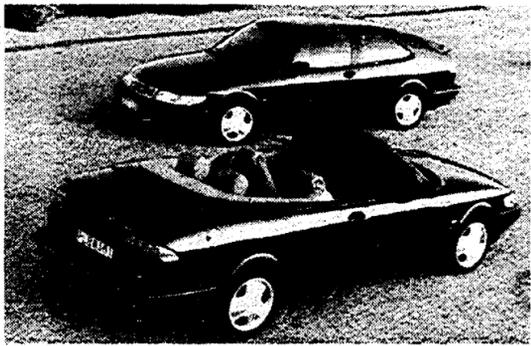


Ecco alcune novità del 1994. Dall'alto e da sinistra: la Lancia Dedra S.W. (foto Penri-AutoDoc), la Bmw 316i Compacta; la Opel Tigra e la Citroën ZX Break. Sotto, le Saab 900 Coupé e Convertibile esposte a Detroit

Detroit e Los Angeles Riparte l'attacco Usa

Gli Usa hanno vissuto e superato la crisi dell'automobile prima di noi e già nel 1993 il mercato americano ha mostrato evidenti segni di ripresa. Rinforzati dai risultati e dal sorpasso sulle temibili giapponesi, i tre grandi colossi di Detroit si lanciano nel nuovo anno con maggiore grinta. Proprio nella capitale mondiale dell'auto l'annuale Auto Show, che si apre oggi - seguito fra tre giorni dall'esposizione di Los Angeles - vede le «Big Three» in lizza con 15

novità assolute. A «turbare» la festa a stelle e strisce ci saranno però anche alcune novità europee tra le quali spiccano le Saab 900 Coupé 3 porte e 300 Convertibile. Nella città californiana, accanto alla nuova Camaro Callaway e alle altre novità «made in Usa» saranno soprattutto le marche giapponesi a coprire il ruolo di guardafeste, con in evidenza la Subaru che, in omaggio alle vittorie rallistiche, ha scelto questa occasione per presentare una originale versione Coupé della Impreza.



Rinnovata la gamma del monovolume

Voyager al raddoppio

La Chrysler Jeep Italia Importazioni ha strappato con il Voyager il primo posto alla Renault nella classifica dei monovolumi più venduti sul nostro mercato. Ora punta al raddoppio delle vendite entro il 1997. Per raggiungere l'obiettivo una gamma sempre più aggiornata. Tra i punti di forza i livelli produttivi della marca americana che consentono prezzi concorrenziali e i turbodiesel della VM.

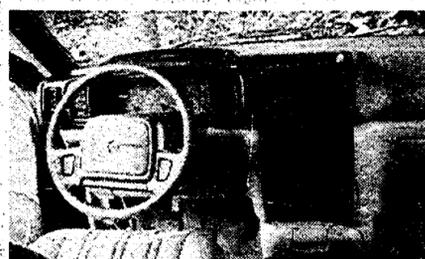
FERNANDO STRAMBACI

L'obiettivo della Chrysler Jeep Italia Importazioni - una delle società del Gruppo Koelliker, che commercializza da noi i veicoli della marca americana - è quello di giungere, di qui al 1997, quasi al raddoppio del numero dei Voyager e dei Grand Voyager venduti in Italia. Strappato nel 1993 (con 3.426 pezzi) alla Renault Espace il primato del monovolume più venduto in Italia, si parla di 6.500 unità come obiettivo di vendita di qui a quattro anni per una rete di successo commerciale, che, anche perché contenuta sotto le 100 unità, dovrebbe vedere triplicato il fatturato.

Il traguardo può apparire ambizioso, ma si basa su dati di fatto: il primo di questi è che i sette modelli di Voyager sono proposti sul nostro mercato a prezzi davvero concorrenziali (si pensi che il Voyager TD 2.5 SE da 118 cv e 173 km/h è offerto a sole 41.750.000 lire chiavi in mano), grazie al fatto che il veicolo, già prodotto in dieci anni in 4 milioni di esemplari, esce dalle linee di montaggio americane in quantità (1.350 minivan giornalieri) che, secondo i nostri parametri, sono ineccepibili. Il secondo dato di fatto è che i monovolumi stanno soppiantando

in Nord America la station wagon, tanto che nel '94 ne saranno venduti circa un milione e che la tendenza è avvertibile anche in Europa, dove i monovolumi venduti saranno oltre centomila. Il terzo dato di fatto è il costante aumento della percentuale di penetrazione del Voyager nel segmento dei monovolumi, percentuale che è arrivata al 50 sul mercato degli Stati Uniti ed al 22 per cento in Europa. Quarto dato di fatto: la motorizzazione a gasolio è la preferita dagli automobilisti europei e la Chrysler li acccontenta proponendo veicoli montati a Graz con propulsori turbodiesel prodotti dall'italiana VM di Pocco, nota per i suoi motori poco inquinanti e con rendimenti eccezionali. Il quarto dato di fatto è il continuo aggiornamento dei modelli Voyager.

Per il '94, infatti, i Voyager, che già all'inizio del 1993 avevano beneficiato di rilevanti interventi di insonorizzazione oltre che di aggiornamenti alla meccanica, saranno ancor più silenziosi, grazie ad una rumo-



Un particolare del nuovo cruscotto del Chrysler Grand Voyager. La plancia è stata ridisegnata per contenere anche l'airbag lato passeggero

rosità interna diminuita di altri 3 decibel.

Ma non ci si è limitati a questo. Come si è fatto rilevare durante la presentazione del Voyager '94, che si è accompagnata al lancio in Italia della grande berlina Chrysler Vision, questi monovolumi hanno una plancia di nuovo disegno per ospitare l'airbag per il passeggero. Inoltre il sedile anteriore destro è ora regolabile longitudinalmente, mentre i sedili posteriori sono stati equipaggiati di poggiatesta regolabili. I retrovisori esterni sono di dimensioni maggiorate e, a fronte di dotazioni di serie in generale più ricche, si è fatta ancora più ampia l'offerta di

optional quali, ad esempio, l'Abs sulle versioni «L» e con interno in panno.

Se al basso della gamma Voyager c'è, come s'è detto, la versione 2.5 TD SE da circa 42 milioni, al top si colloca il modello a passo lungo Voyager 3.3 V6 LE AWD, a trazione integrale permanente il cui prezzo di 59.464.000 lire (comprensivo dei dieci milioni di imposta erariale straordinaria) è giustificato dall'altissimo livello di dotazioni che comprendono l'Abs, il condizionatore, il doppio airbag, l'autoradio stereo con sei altoparlanti, la chiusura con telecomando, il computer di bordo, la bussola elettronica e via elencando.

Prova. La nuova gamma Rover con motori 2.0 16v

Le carte in regola della 600

Con l'arrivo delle berline della serie 600, la Rover Italia ha completato la sua gamma con macchine che si possono definire «quasi ammiraglie». Tre le versioni disponibili, tutte con un solo propulsore sotto i due litri di cilindrata ma diverse nelle potenze e negli equipaggiamenti. Stile inglese con motore giapponese e, quindi, comfort e prestazioni. La piccola pecca del diametro di sterzata.

fosse il diametro di sterzata della macchina.

Un paio di centinaia di chilometri al volante - per raggiungere prima Palo Laziale e poi quel paese fuori dal tempo che è Civita (lo segnaliamo ai molti che affrontano viaggi intercontinentali per scoprire civiltà sepolte e trascurano tante bellezze di casa nostra a portata di mano) - quasi ci facevano dimenticare il nostro proposito, tanto è confortevole la Rover 600 nonostante un fruscio aerodinamico che ci ha accompagnati lungo tutto il viaggio.

E' stata la vana ricerca di qualche difetto (ormai, trovarli sulle macchine nuove senza guidarle al limite è impresa quasi disperata, se non ci si vuole fermare a posacenere inadeguati o, nel caso, all'assenza dello spesso inutilizzato bracciolo tra i sedili anteriori) che ci ha fatto rammentare il controllo di cui si è detto. Abbiamo così accertato che la Rover 600, che ha una eccel-

lente tenuta di strada ed un sistema frenante a quattro dischi molto efficiente, ha un diametro di sterzata di 11,35 metri, mentre le vetture concorrenti si accontentano di molto meno (metri 10,6 per la Lancia Thema, 10,5 per l'Alfa 155, 10,2 per la Volvo 850, per limitarci ad alcune rivali).

Ma non sono certo queste misure a decidere del successo di una macchina. Gli utenti, infatti, soprattutto in Italia come ha confermato una recente inchiesta, privilegiano il design, lo styling, le prestazioni, il comfort e i consumi e da tutti questi punti di vista le nuove Rover 600 hanno le carte più che in regola.

Design e styling sono di pura classe inglese; al comfort, esaltato dalla spaziosità della macchina, si è accennato; restano gli altri parametri di valutazione, piuttosto uniformi visto che in Italia non verranno importate, per ragioni fiscali, le Rover 600 di 2,3 litri.

Tutte le Rover 600 della gamma Italia montano infatti dei quattro cilindri di derivazione Honda di 1.997 cc. Tutti con 16 valvole, tutti monoalbero, tutti con doppi alberi di equilibratura. Sul modello base, identificato dalla sigla 620i e che viene offerto a 30 milioni, è montato un propulsore che eroga 115 cv e che consente di raggiungere (là dove i Codici lo permettono) i 197 km/h di velocità massima e di accelerare da 0 a 100 km/h in 10,9 secondi, con consumi medi di 8,7 litri per 100 km.

Un diverso profilo dell'albero a camme, una diversa programmazione della centralina di accensione e di alimentazione e un rapporto di compressione più elevato portano a 131 cv delle versioni 620 Si (prezzo di circa 32 milioni di lire) e 620 Si Lusso (40 milioni), ma si hanno di serie: condizionatore, sellerie in cuoio, Abs, e conseguenti 200 km/h di velocità massima e 9,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h, ma sempre con consumi limitati a 9,3 litri per 100 km in media.

Disponibili versioni con un sofisticato cambio automatico; ancora un anno di attesa per chi vuole l'air-bag. □ F.S.

Impreza compact wagon, elogio dell'equilibrio

gero, di una climatizzazione robusta e ben regolabile, o quando si va via veloci per ore nei viaggi lunghi. E, anche in questo secondo caso, la Impreza dimostra subito molto di più di quanto si sarebbe disposti a riconoscerle al primo incontro: la tenuta di strada e il comfort su diversi tipi di fondo, dall'asfalto delle nostre strade al cemento granulato di quelle tedesche, l'assetto di marcia sono tali da garantire la confortevolezza di una berlina di categoria superiore.

Si tratta in concreto della qualità del controllo della vettura alle velocità più alte, della man-

Migliaia di chilometri in città e sulle autostrade d'Europa laureano a pieni voti la Subaru Impreza 1600 Compact Wagon. Un mix di maneggevolezza, comfort di viaggio e prestazioni in straordinario equilibrio. I benefici della trazione integrale permanente, la curiosità del dispositivo antiartemamento mutuato dalla Legacy. Disponibile anche con il riduttore di marce.

GIUSEPPE VITTORI



La Impreza 1600 Compact Wagon è una vettura di grande contenuto tecnologico. Trazione integrale permanente sofisticato impianto di trasmissione dispositivo antiartemamento

canza di vibrazioni, della regolarità del canto leggero del motore, di quella situazione per cui se avete la radio o lo stereo accessi ad alta velocità non avete bisogno di abbassare il volume quando vi fermate o viceversa.

Il costruttore vi assicurerà nelle sue descrizioni tecniche che l'insieme di queste prestazioni è il risultato di ricerche sulla sicurezza, sul risparmio di energia, sull'ambiente, sull'analisi delle vibrazioni e del rumore. E vi spiegherà dettagliatamente che è anche l'effetto della forma del telaio, degli studi ergonomici sui sedili, della qualità dei materiali; oppure del tipo di motore «boxer» a cilindri contrapposti che bilanciano le masse rotanti e consentono un centro di gravità particolarmente basso. E vi descriverà anche i meriti del tubo di scario e della sua particolare forma, o del tipo di trasmissione adottato in questa 4WD attraverso un sistema a due alberi coassiali di cui quello esterno (cavo) aziona il differenziale centrale, il quale, a sua volta, tramite l'altro albero interno, aziona il differenziale anteriore. Tutto questo è vero, ma ad impressionare il «cliente» più che le promesse degli ingegneri Subaru che hanno progettato la Impreza è la prova dei fatti, che sembrano dar loro ragione a tutti gli effetti.

Tra le curiosità che ci capita di incontrare per la prima volta su un'auto a nostra disposizione è il dispositivo antiartemamento (lo Hill-holder), che la Subaru in verità ha già montato sulla Le-

gacy e su altri modelli della Casa. E' un sistema che, dopo aver frenato, vi tiene bloccata la vettura a frizione schiacciata, consentendovi di partire in salita con grande semplicità. In pratica è molto più facile usare che spiegarlo e, senza bisogno di alcuna altra raccomandazione, potete semplicemente mettervi in moto su una strada in pendenza senza ricorrere al freno a mano. Unico leggero inconveniente, se siete abituati a frequenti retromarcie e manovre per parcheggiare in città, ogni tanto vi troverete con la vettura frenata, se arretrate con la frizione premuta.

La Impreza (un'auto della quale l'unica cosa discutibile è forse il nome, del quale ci piacerebbe apprezzare le risonanze che può avere nella testa di chi l'ha inventato, e che in italiano risulta freddo e vagamente esotico) è un modello completamente nuovo, nelle versioni berlina, Compact Wagon cinque porte con e senza riduttore (cioè a dieci marce) e dovrà affermarsi in mercati certo già molto affollati. Ha comunque tutte le caratteristiche per riuscirci, compreso il prezzo, che va da 29.900.000 della berlina ai 31.500.000 della Compact con riduttore. Per l'aria condizionata e la climatizzazione bisogna aggiungere altri tre milioni. 2.500.000 per i freni Abs a quattro canali e quattro sensori. E un milione e mezzo per il tetto apribile elettrico.

□ F.S.