

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 marce del gruppo Fiat Auto sono in primo piano.

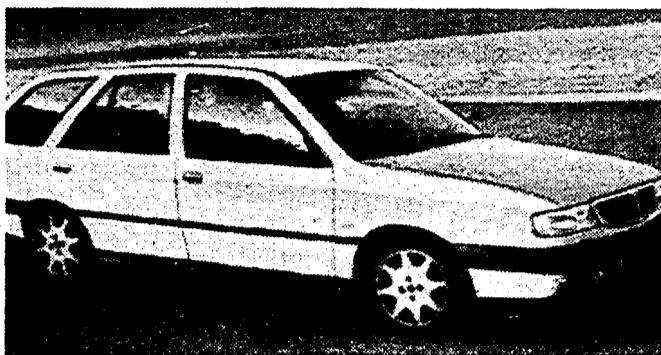
Ad aprire la danza delle novità italiane sarà l'annuncio arrivo sul mercato, a fine mese, della Fiat Coupé nella versione più sportiva, la 2000 Turbo 16v di 195 cv offerta a 40 e 43,5 milioni di lire chiavi in mano rispettivamente nell'allestimento base e Plus. A questa si aggungerà, più avanti, la 2.0 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 designata da Giugiaro e prodotta da Bertone, la sportiva 16v e l'automatica Selecta.

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.

In fine 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.

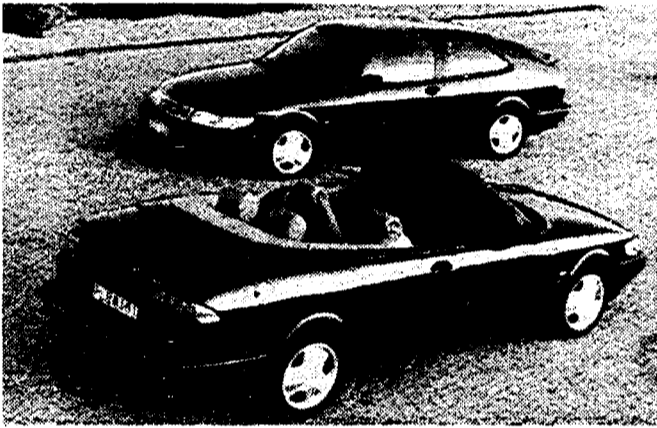


Ecco alcune novità del 1994. Dall'alto e da sinistra: la Lancia Dedra S.W. (foto Penni-AutoDoc), la Bmw 316i Compacta; la Opel Tigra e la Citroën ZX Break. Sotto: la Saab 900 Coupé e Convertibile esposte a Detroit

## 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

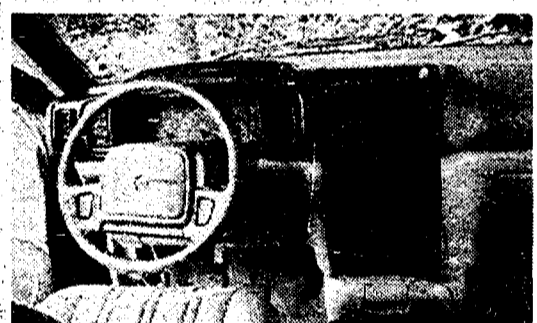
L'obiettivo della Chrysler Jeep Italia Importazioni - una delle società del Gruppo Koelliker, che commercializza da noi i veicoli della marca americana - è quello di giungere, di qui al 1997, quasi al raddoppio del numero dei Voyager e dei Grand Voyager venduti in Italia. Strappato nel 1993 (con 3.426 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.

È difficile su una Subaru Impreza come su altre vetture giapponesi, ma non solo, dell'ultima generazione individuare le specifiche ragioni che producono un livello così alto di compattezza, comfort, docilità alla guida, silenzio, spaziosità degli interni, comodità della posizione di guida. Certi risultati si raggiungono attraverso la somma di una quantità di fattori che solo il costruttore è in grado di raccontarci analiticamente. Per noi che abbiamo fatto una lunga prova per alcune migliaia di chilometri sulle autostrade europee e in città quello che conta sono gli effetti che decine, centinaia di piccoli accorgimenti hanno sul «cliente», cioè sul guidatore o sul passeggero che siede davanti o dietro. E gli effetti sono che chi viaggia su una Impreza 1600 Compact Wagon a cinque porte a trazione integrale permanente si accorge della differenza.

L'equilibrio che questa macchina raggiunge tra la maneggevolezza in città e la comodità nelle lunghe crociere (senza dimenticare il rapporto con il prezzo) è tra i più alti che ci sia capitato di verificare. Al primo incontro infatti l'impressione, dall'esterno, è quella di un'auto più piccola della Tipo o, per venire una generazione più in qua, della nostrana Alfa 155. Ma una volta dentro, ci si rende conto che, nonostante le forme di una simpata carrozzeria, che si restringe verso l'alto, gli spazi sono sorprendentemente ampi ed esaltati da una luminosità e visibilità eccezionali. La soddisfazione del «cliente» è destinata poi a crescere quando si affronta il traffico che ha bisogno, perché ci si possa sopravvivere bene, di una frenata dolce, di sospensioni che non ti facciano soffrire sul pavé o sulle irregolarità dell'asfalto, di uno sterzo leg-

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-



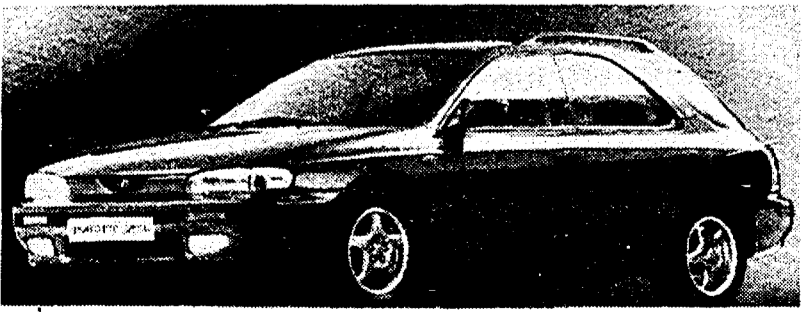
Un particolare del nuovo cruscotto del Chrysler Grand Voyager. La plancia è stata ridisegnata per contenere anche l'airbag lato passeggero

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.

## Impreza compact wagon, elogio dell'equilibrio

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

## 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.

CIVITA' DI BAGNOREGIO. L'appuntamento per la prova delle nuove Rover 600, che nella gamma della marca inglese si collocano, come suggerisce il numero, tra le 400 e le 800, era stato fissato al parcheggio multipiano di Fiumicino. Si tratta di un sito che ormai molte Case con sede a Roma scelgono quando c'è da far saggiare un nuovo modello nel dintorni della Capitale e si vuole però evitare che gli ospiti finiscano per restare intrappolati nel traffico dell'Urbe. E così che ci siamo accorti che questa nuova macchina

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. □/S.

Alberto Tomba «battezza» la Lancia Y10 «Sestrieres»



Il popolare campione dello sci Alberto Tomba è il «padrino» della Y10 «Sestrieres». Il «battesimo» (nella foto) è avvenuto pochi giorni fa sulle nevi della nota località piemontese da cui, appunto, prende il nome la nuova versione della «piccola ammiraglia» Lancia. La vetturessa, che sarà in vendita dal prossimo mese, è equipaggiata di serie con un sistema di trazione integrale inseribile anche in marcia ed è quindi particolarmente adatta all'impiego in percorsi montani e su fondi scivolosi. La Y10 «Sestrieres» è mossa dal collaudato motore Fire 1100 di 51 cv che consente una velocità massima di 142 km/h, e cioè guidabile anche dai neopatentati.

A Bruxelles in anteprima mondiale la Bmw M3 Cabriolet

La famiglia delle Bmw Serie 3 Cabrio sarà presto più numerosa. Il 12 gennaio, al Salone internazionale di Bruxelles, la Casa tedesca presenta infatti in anteprima mondiale la nuova M3 Cabriolet che sarà commercializzata a fine primavera. Come dice la sigla M3, la nuova «open air» della Bmw è una vettura potentissima (286 cv) capace di grandi prestazioni (250 km/h, 6,2 secondi per raggiungere i 100 km/h con partenza da fermo) grazie al suo motore 6 cilindri 24 valvole, a iniezione elettronica digitale, di 3.0 litri di cilindrata. Naturalmente meccanica e tecnologia sono ai massimi livelli, così come le dotazioni di sicurezza tra le quali annovera anche l'Abs e l'airbag per il guidatore.

Calendario Pirelli: 30 anni «in omaggio alle donne»

Può essere l'idea giusta per un regalo di prestigio. E chi lo riceverà vi perdonerà anche il ritardo. Parliamo del Calendario Pirelli che quest'anno festeggia il 30° compleanno. Da sempre preso di mira dai collezionisti - è «tirato» in un numero limitato di copie - il Calendario Pirelli festeggia il terzo decennio con un titolo che compendia tutta la filosofia di questa celebre pubblicazione: «In praise of women» (in omaggio alle donne). Per l'occasione quadro delle più famose top model - Cindy Crawford, Helena Christensen, Kate Moss e Karen Alexander - sono state immortalate da un mago della fotografia, il californiano Herb Ritts. Tema del Calendario 1994: il clima e lo stile del mondo femminile degli anni Novanta.

Guida «rossa» Michelin 1994: il meglio dell'Italia

Con l'edizione 1994, già disponibile nelle librerie, la Guida «rossa» Michelin arriva al numero 39. Nota per la serietà con la quale giudica gli esercizi della ristorazione e della ristorazione, la «rossa» Michelin è un utile strumento per chi viaggia in Italia e vuole conoscere il meglio. In questa edizione sono stati presi in esame 4287 hotel e 3409 ristoranti dei quali solo tre vengono fregiati del massimo riconoscimento, le tre stelle. Sono l'Antica Osteria del Ponte di Abbiategrasso (Milano), Gualtiero Marchesi di Erbusco (Bergamo) e l'Enoteca Pinchiorri di Firenze. Ben 19 invece gli esercizi consigliati lo scorso anno e che ora sono stati «bocciati» dalla severa giuria di esperti.