

Alla monovolume di Fiat Auto e PSA
il compito di frenare le mire americane

Sul Vetturone salgono in quattro

Non sarà la panacea dei mali Fiat, così come certo non può esserlo lo sviluppo dell'auto elettrica, ma il «Vetturone» presentato nei giorni scorsi a Ginevra in anteprima mondiale permetterà al Gruppo torinese di essere presente in un settore finora inesplorato - quello delle monovolume - e potrebbe contribuire a contenere le mire espansionistiche più che delle giapponesi, soprattutto delle Case americane.

In questo comparto, infatti, la Renault Espace - cui si deve lo sviluppo delle monovolume

in Italia e Europa - incomincia a mostrare le rughe dell'età tanto che, pur mantenendosi a stretto contatto, sul nostro mercato è stata scabata dal trono dall'emergente Voyager della Chrysler. Questa deve il suo successo al fatto di essere più moderna, avere costi competitivi, una motorizzazione Diesel fuori dal mirino del Fisco (monta il 2.5 turbo dell'italiana VM preferita da 3432 acquirenti su un totale di 3702 consegne), ed essere costruita in Austria. Cosa che invece non possono vantare le giapponesi Mitsubishi Space Runner e Wagon, e la Toyota Pre-



Il «Vetturone» secondo Citroën, Fiat, Peugeot e Lancia: diversi i frontali e gli allestimenti interni

via, e anche l'americana Pontiac Trans Sport (gruppo GM) penalizzata dai limiti Cee sulle importazioni. Fuori dalle pance è anche la Nissan Serena prodotta in Spagna che riscuote un discreto successo. Ebbene in questa competizione si inserisce a cavallo dell'estate il «Vetturone» (il cui nome, come abbiamo scritto, si saprà solo dopo il Salone di Ginevra di marzo) prodotto dalla Sevelnord, nuova fabbrica in terra di Francia della società paritetica tra Fiat Auto e Gruppo PSA. Fra le sue carte vanta diversi assi: la possibilità di sfruttare al meglio le «siner-

gie» tra i due Gruppi, due colaudatissime e potenti motorizzazioni benzina Peugeot-Citroën di 2.0 litri a iniezione elettronica multipoint (123 cv di potenza e 18,7 km di coppia massima nella versione aspirata, 150 cv e 24,7 km in quella sovralimentata), e non ultima la commercializzazione con quattro diversi Marchi - Fiat, Lancia, Citroën e Peugeot - differenziati tra loro nel frontale (mascherina e cofano motore), nei gruppi ottici e negli allestimenti degli interni, più o meno accessoriati. A prima vista l'estetica è abbastanza accattivante, specie a

nostro avviso quella aggressiva e imponente della Lancia, e le dimensioni ben proporzionate: 4454 mm di lunghezza, 1812 mm di larghezza (2184 coi retrovisori), 1710 mm di altezza. Grazie al passo lungo (2823 mm) e alle carreggiate sopra il metro e mezzo (1540 mm anteriore, 1520 posteriore) l'abitacolo può ospitare comodamente da 5 a 8 persone su poltroncine singole ben sagomate in velluto o pregiate pelli e alcantara. Originale la soluzione delle cinque porte con quelle laterali posteriori scorrevoli. □ R.D.

A metà febbraio in Italia due nuove berline e station wagon della Volvo

Col turbo la 850 primeggia in cavalli

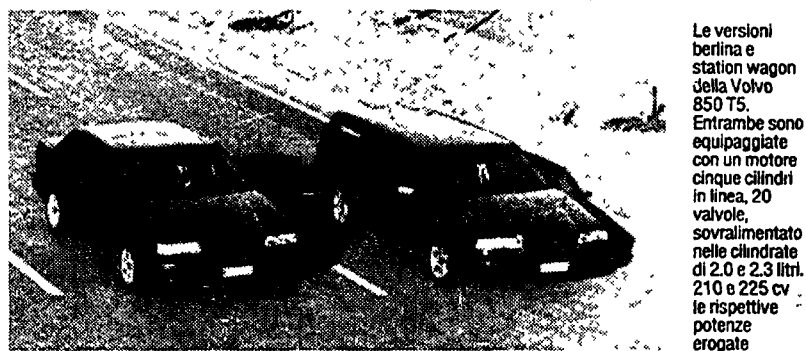
Dalla metà del prossimo febbraio la Volvo mette in vendita in Italia le 850 T5 berlina e station wagon con motori 5 cilindri di due e 2.3 litri, con potenze rispettivamente di 210 e 225 cv. Grazie alla sovralimentazione, la marca svedese primeggia così nella categoria oltre che per la sicurezza anche per le prestazioni. Pure i prezzi su strada, bloccati al contratto, si impongono su quelli della concorrenza.

FERNANDO STRAMBACI

BOLOGNA. Il nome Volvo viene ormai universalmente associato a «sicurezza», non è quindi un caso se proprio la filiazione italiana della marca svedese ha dato un importante contributo alla realizzazione di un eccellente programma di educazione stradale, in videocassetta, che l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna sta diffondendo in questi giorni nelle scuole, nelle autostrade e negli enti preposti al traffico. Ma da metà febbraio il nome Volvo potrà anche essere associato a «prestazioni»: dal 15 del prossimo mese, infatti, sarà commercializzata la Volvo 850 T5, in versione berlina e station wagon, il cui motore (210 cv per la cilindrata di 1.984 cc e 225 cv per la cilindrata di 2.319 cc) vanta la più elevata potenza specifica tra le due litri sul mercato.

Il merito di questa performance è di quel motore Volvo a 5 cilindri in linea che, con potenze di 143 e 170 cv, fece il suo debutto nell'estate del 1991 sulle Volvo 850 e che decretò il successo di questo modello. Con la sovralimentazione - tecnica alla quale la marca svedese non è nuova, avendola utilizzata già dal 1980 prima sulla 240 e poi, via via, sulle serie 700, 900 e 400 - la 850 fa un gran salto qualitativo, collocandosi al vertice della categoria per prestazioni e distanziandosi largamente, in positivo, per l'utente, dalle concorrenti per quel che riguarda i prezzi.

Una Volvo 850 T5 berlina con motore di 1984 cc e 210 cv costerà su strada (e il prezzo è bloccato in base alle norme del nuovo contratto Volvo di cui si è avuta occasione di parlare) 50.400.000 lire, ossia da



Le versioni berlina e station wagon della Volvo 850 T5. Entrambe sono equipaggiate con un motore cinque cilindri in linea, 20 valvole, sovralimentato nelle cilindrata di 2.0 e 2.3 litri. 210 e 225 cv le rispettive potenze erogate

2.028.000 lire a 15.101.000 lire meno delle concorrenti a parità di equipaggiamenti. Il divario sale ancor di più per la 850 T5 SW che, offerta su strada a 53.900.000 lire, si distanzia dalle concorrenti da un minimo di 5.213.000 lire ad un massimo di 17.825.000 lire. Più elevati, ma sempre molto interessanti anche se gravati dell'imposta straordinaria erariale di 5 milioni di lire, i prezzi delle Volvo 850 T5 2.3, offerte su strada a 59 milioni nella versione berlina e a 62.500.000 lire nella versione station wagon.

Per quel che riguarda i prezzi, resta da dire che le 850 T5 2.3 costano 2.300.000 lire in più se vengono richieste con

cambio automatico, dispostivo che per le 850 T5 di due litri sarà disponibile, allo stesso prezzo, soltanto da agosto, quando saranno lanciate le versioni anno modello 1995.

Dopo la conferenza stampa di presentazione di queste nuove Volvo - nel corso della quale i dirigenti di Volvo Italia hanno fatto il punto sulle immatricolazioni del 1993, spiegando che proprio l'attesa delle 850 ha contribuito a determinare, nella caduta generale del mercato, un calo del 28 per cento delle vendite della marca, che non si è però riflesso sul fatturato - abbiamo potuto saggiare su strada una berlina 850 T5. Per rispetto al Codice

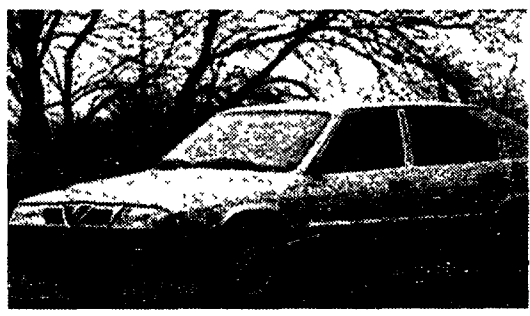
non ne abbiamo sfruttato al massimo la potenza (1210 cv a 5.000 giri consentono, secondo i dati di omologazione, una velocità massima di 230 km/h, che sale a 240 km/h per la 2.3), ma abbiamo potuto apprezzare al meglio la coppia che, grazie alla sovralimentazione, è di 30,5 kgm, di cui 30 sono sempre disponibili in un arco di regimi da 2.200 a 5.000 giri/minuto. Il tutto si traduce, a parte le partenze brucianti (7,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h) in grande elasticità di marcia, inutile soffermarsi sul confort e sulla sicurezza Volvo, garantiti da servosterzo, Abs, climatizzatore, protezione antiurto laterale (SIPS), airbag full-size.

Seat si riorganizza e Ibiza e Toledo ora costano meno

È costume che quando la domanda cala e la Lira si deprezza si attuino nazzi di listino per cercare di mantenere un margine di profitto. In generale questa regola vale anche per il campo automobilistico. Ci sono però delle eccezioni, quasi sempre legate al cambio di modello. Valga come esempio la promozione che Fiat sta facendo sulla Uno, in produzione ancora, così si dice, per quest'anno. In altri casi si preferisce aggiungere un accessorio importante, come può essere l'air-bag di serie su tutti i modelli venduti dalla Ford italiana, senza alcun sovrapprezzo pur di mantenere i volumi di vendite e le quote di mercato. È difficile però che una Casa decida unilateralmente di ribassare i listini prezzi di modelli appena usciti. Invece è proprio questa la strada imboccata da Seat Italia. Ibiza, Toledo e anche la vecchia Marbella dal 4 gennaio scorso

costano in media il 2,5% in meno. Sappiamo bene che la Marca spagnola del gruppo Volkswagen ha subito due contraccolpi dalla recessione in casa propria e su altri mercati europei, compreso il nostro (dove peraltro nel '93 è riuscita a contenere il calo delle vendite nell'ordine dell'8%, ben al di sotto cioè della media nazionale: -20,4%). Il problema principale della Seat era però strutturale e una volta risolto ha potuto procedere al ribasso. Seat Italia ci tiene infatti a far sapere che «non si tratta di una promozione», bensì del risultato della riorganizzazione della Casa madre attraverso una nuova politica delle forniture e la maggiore capacità produttiva dello stabilimento di Martorell (passata in sei mesi da 600 a 1300 unità giornaliere) che «ha permesso di abbassare i costi produttivi, a tutto vantaggio della clientela».

Sei Alfa 33 davvero speciali



La Alfa 33 1.3 «Hib», più convenienza a prezzi più bassi

In attesa dell'erede 133 prevista a maggio, l'Alfa Romeo propone sei nuove serie speciali della 33 berlina e Sport Wagon (tutte con motore boxer di 1351 cc da 90 cv e 11,8 kgm, con gestione integrata di iniezione multipoint e accensione elettronica) che sostituiscono tutte le precedenti serie speciali. La nuova offerta si orienta su tre filoni di motivazioni d'acquisto: convenienza economica dell'investimento; sportività; confort.

Al primo rispondono, «con dotazioni più ricche e prezzi ribassati», la 33 «Hib» che a fronte di 18.250.000 lire chiavi in mano (Ariet esclusa) offre di serie sedile posteriore sdoppiato, alzacristalli elettrici anteriori e chiusura centralizzata, e la Sport Wagon «Tender» che senza gli alzacristalli elettrici ma con la tendina copribagagli in più costa ora 19.350.000 lire. Per la sportività c'è la «fiora 3» (20 milioni) connotata, all'interno, da sedili sportivi e investimenti in alcantara nonché dall'adozione di autoradio con frontalino estraibile, chiusura centralizzata, sedile posteriore sdoppiato e tergicristallo. Infine al filone confort si ispirano la «Feeling» con aria condizionata (20.350.000 lire) e la Sport Wagon «Flag» a trazione anteriore e «Flag 4x4» a trazione integrale inseribile in marcia offerte a 22.650.000 e 24.850.000 lire comprensivi, tra l'altro, di condizionatore e idroguida.

Tempo fino al 31 gennaio per pagare il «bollo» auto

Contrariamente a quanto stabilito lo scorso anno, per il 1994 i proprietari di veicoli con potenza fiscale superiore ai 9 cavalli hanno tempo fino al 31 gennaio per pagare l'annuale tassa di proprietà, il cosiddetto «bollo», senza incorrere nelle multe. Chi è in possesso del libretto fiscale della vettura può effettuare il pagamento alla posta, chi ne fosse privo deve rivolgersi a uno sportello dell'Ac. La stessa scadenza vale per i ciclomotori, le targhe prova e i motori fuoribordo. Dall'1 al 28 febbraio si pagherà invece per le vetture sotto i 9 cv fiscali, per gli autobus, gli autocam, i rimorchi e tutti i motoveicoli.

Il 65° Salone di Torino (22/4 - 1/5) punta sullo stile

La Promotor, cui è stato affidato il compito di organizzare il Salone di Torino da cui al Duemila, fornisce qualche anticipazione sulla 65ª edizione in programma da 22 aprile all'1 maggio al Lingotto. Tema centrale della rassegna è ancora lo «Stile». Questa chiave di lettura, afferma Promotor, «consentirà ai visitatori di capire quali auto si stanno elaborando per il domani, ma anche il «percorso» dell'automobile come si sviluppa il progetto, come si arriva al prodotto attraverso la scelta di colori, interni, nome, linee». Nell'area esterna del Lingotto, altri 5000 mq saranno dedicati ad attività promozionali di assistenza alla vendita. Ma la novità più «appetosa» è la possibilità di provare le vetture sul famoso anello della pista sopraelevata.



Prima mondiale a Bruxelles per la Bmw M3 Cabriolet

Regina del Salone internazionale dell'automobile in corso a Bruxelles (fino a domenica) è la Bmw M3 Cabriolet. La nuova «scoperta» della Casa bavarese sarà commercializzata a poco prima dell'estate e arricchirà l'offerta delle Serie 3 «en plein air». La nuova Cabrio si impongono solo per la linea pulita e il lussuoso livello di allestimento (interni in pelle) e di equipaggiamento (abs e air-bag al volante sono di serie), ma soprattutto per le prestazioni al vertice della categoria grazie ai 286 cv di potenza del suo motore sei cilindri di 3 U litri di cilindrata che le consente di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 6,2 secondi e di raggiungere la velocità «autolimitata» di 250 km/h.

Renault al Rally di Montecarlo con due Clio versione Williams

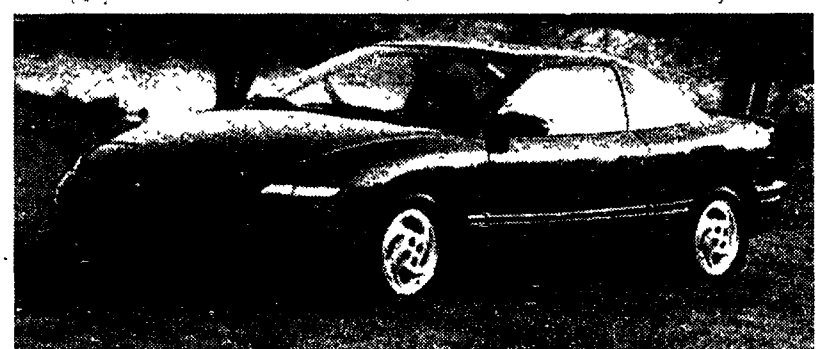
Renault scenderà in lizza al Rally di Montecarlo in programma dal 22 al 28 gennaio, prima prova del mondiale di categoria 1994. La Casa francese schiererà due Clio Williams del Team Diac, rispettivamente affidate agli equipaggi Jean Ragnotti-Gilles Thimoniere Alain Orelle-Jean Marc André. Si tratta delle stesse vetture, aggiornate, che hanno disputato il campionato di Francia 1993 con la supervisione della Simon Racing cui anche in questa occasione sono affidati revisione, preparazione e assistenza delle due Clio Williams.

E a Le Mans nella «24 Ore» scendono in pista tre Honda Nsx

Honda parteciperà quest'anno alla «24 Ore» di Le Mans con tre Nsx iscritte nella classe «GT». La base per la Nsx Le Mans sarà l'auto che è attualmente in preparazione per l'Adac GT Cup 1994 che si terrà in Germania. Le vetture sono preparate da Kremer Racing Team di Colonia che vanta molti anni di esperienza proprio su questo circuito e sarà partner di Honda anche per il campionato Adac. Le tre Nsx saranno affidate a un equipaggio giapponese, a uno europeo, mentre il terzo è ancora da definire.

Pianeta America

Il coupé Saturn SC2 con motore bialbero 16v da 124 cv. A destra, il Maggiolino «Concept 1» della Volkswagen a propulsione ibrida, solo elettrica, o TDI



Originale società «autonoma» del Gruppo G.M. cogestita dai lavoratori

Viaggio operaio su Saturno

Saturn il nome scelto per il più avanzato e originale esperimento di gestione fra management e lavoratori che funziona già dal 1985. Nel cuore del Tennessee, la «classe operaia va in Paradiso», ma deve sobbarcarsi qualche sacrificio. Il ruolo delle «Unità di funzione», 6500 dipendenti coinvolti in un mega lavoro di gruppo. I corsi di formazione e 100 ore l'anno per l'aggiornamento.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

NASHVILLE. Per la loro fabbrica di automobili, la più moderna e originale d'America, hanno scelto il nome di un pianeta: Saturn. Saturno in italiano. Presuntuosi? Beh, gli americani non difettano certo di questo vizio. Però, in questo caso hanno proprio ragione. La Saturn di Spring Hill (qualche decina di chilometri da Nashville, nel cuore del Tennessee. Ma in Usa la distanza Milano-Bergamo fa lo stesso effetto di una corsa in tram da piazza Duomo a Quarto Oggiaro) è la società, anzi la corporation, «modello» del gruppo General Motors ma «auto-

nome» da esso, come ci sottolinea più volte il gruppetto di uomini in maglione che risulta essere non un raccogli-cio comitato di benvenuto, bensì parte del «management» Ve lo immaginate Gianni Agnelli, o anche Ferdinand Piech (Gruppo Volkswagen) in braghe e pullover non firmati aggirarsi per la fabbrica, fare da Cicerone a uno stuolo di curiosi giornalisti, mangiare in mensa (moderna, luminosa e si mangia bene) con tutti gli altri? Lasciamo perdere. Ebbene, quel maglione rosso con la scritta Saturn bianca, o bianco con la scritta rossa, è

l'emblema della diversità della Saturn. Si perché in questa società, in questa fabbrica, i lavoratori partecipano direttamente, e ai livelli più alti attraverso i loro rappresentanti sindacali, a tutte le scelte strategiche, tattiche e operative. E si badi bene, questa scelta da fantascienza è stata fatta niente meno che negli anni Ottanta. «I lavoratori sono impegnati nei livelli decisionali fin dal 1985», ci assicura un uomo in rosso, attraverso 30 Unità di funzione (sorta di comitati o gruppi di lavoro, ndr) che decidono, dirimono controversie, gestiscono, controllano, pianificano. Come i Quattro Moschettieri: «tutti per uno, uno per tutti». Solo che a Spring Hill ci sono ben 6500 Moschettieri originari di 38 Stati e 186 località. Il 75% dei tecnici è di formazione G.M., il restante 25% proviene da altre realtà industriali; il 43% dei lavoratori appartiene a minoranze etniche. «Tutti per uno, si diceva. E infatti il sindacato non assume atteggiamenti antagonisti a priori». L'armonia, si direbbe, regna sovrana. Tant'è che l'av-

Le Case Usa mettono in naftalina le «elettriche»

A Detroit fa capolino un Maggiolino «ibrido»



«L'ibrido è un campo di ricerca ultradecennale anche di un'altra Casa stavolta europea, la Volkswagen, che ha già in corso diverse sperimentazioni su vetture affidate a grandi enti pubblici di Germania e Svezia. L'ultima novità, e uno dei pochi prototipi presentati a Detroit, viene appunto dalla Casa di Wolfsburg. E si tratta niente meno che di un modernissimo Maggiolino denominato «Concept 1» messo a punto dal Centro Design Volkswagen di Simi Valley in California. Linee essenziali, abitoacolo a quattro posti con tutto il confort possibile, unico display tondo per gli indicatori di velocità temperatura, livello carburante e spia di controllo luci. È predisposta per montare autoradio e lettore di CD, Abs, due air-bag e climatizzatore. La motorizzazione più significativa è un mix di propulsione elettrica e a gasolio (un Turbodiesel tre cilindri a iniezione diretta) che consente una velocità di 105 e 165 km/h. Sono però previsti anche eventuali bonus di un massimo del 20% e si toglie il 30% di tasse. Questa è la scelta della Saturn.

«L'ibrido è un campo di ricerca ultradecennale anche di un'altra Casa stavolta europea, la Volkswagen, che ha già in corso diverse sperimentazioni su vetture affidate a grandi enti pubblici di Germania e Svezia. L'ultima novità, e uno dei pochi prototipi presentati a Detroit, viene appunto dalla Casa di Wolfsburg. E si tratta niente meno che di un modernissimo Maggiolino denominato «Concept 1» messo a punto dal Centro Design Volkswagen di Simi Valley in California. Linee essenziali, abitoacolo a quattro posti con tutto il confort possibile, unico display tondo per gli indicatori di velocità temperatura, livello carburante e spia di controllo luci. È predisposta per montare autoradio e lettore di CD, Abs, due air-bag e climatizzatore. La motorizzazione più significativa è un mix di propulsione elettrica e a gasolio (un Turbodiesel tre cilindri a iniezione diretta) che consente una velocità di 105 e 165 km/h. Sono però previsti anche eventuali bonus di un massimo del 20% e si toglie il 30% di tasse. Questa è la scelta della Saturn.

«L'ibrido è un campo di ricerca ultradecennale anche di un'altra Casa stavolta europea, la Volkswagen, che ha già in corso diverse sperimentazioni su vetture affidate a grandi enti pubblici di Germania e Svezia. L'ultima novità, e uno dei pochi prototipi presentati a Detroit, viene appunto dalla Casa di Wolfsburg. E si tratta niente meno che di un modernissimo Maggiolino denominato «Concept 1» messo a punto dal Centro Design Volkswagen di Simi Valley in California. Linee essenziali, abitoacolo a quattro posti con tutto il confort possibile, unico display tondo per gli indicatori di velocità temperatura, livello carburante e spia di controllo luci. È predisposta per montare autoradio e lettore di CD, Abs, due air-bag e climatizzatore. La motorizzazione più significativa è un mix di propulsione elettrica e a gasolio (un Turbodiesel tre cilindri a iniezione diretta) che consente una velocità di 105 e 165 km/h. Sono però previsti anche eventuali bonus di un massimo del 20% e si toglie il 30% di tasse. Questa è la scelta della Saturn.

IL LEGALE

Ritiro della patente: cambiano le norme

Dal 1° ottobre sono entrate in vigore le modifiche apportate al vigente codice stradale. Fra queste, importante è quella riguardante la soppressione della facoltà finora concessa agli agenti della strada di ritirare immediatamente la patente nel caso in cui fossero denventati, anche di un solo giorno, ad una vittima di un sinistro stradale. Si sono così accolte le critiche - formulate anche da me in questa rubrica - mosse alla precedente formulazione da più parti. La disciplina ora introdotta (art. 222 e 223) ha innovato profondamente la precedente disciplina. La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente è così determinata: a) se la lesione personale colpita non supera i 40 giorni, la sospensione va da 15 giorni a tre mesi; se le lesioni superano i 40 giorni (lesioni gravi o gravissime) la sospensione va da uno a sei mesi; in caso di omicidio colposo la sospensione va da due mesi ad un anno (pena meno grave di quella prevista dal vecchio codice stradale). Se l'agente rilevatore del sinistro accerta che dallo stesso sono derivate lesioni o morte, è tenuto a trasmettere al prefetto entro dieci giorni copia del rapporto e della violazione contestata; il prefetto, ricevuti gli atti, sente il parere della Motorizzazione Civile (che deve esprimersi nei quindici giorni successivi a quelli di ricevi-