



Il disegno di Moschino per la sua Rover 111. T16.

Moschino e Rover: «Tié» all'Aids

La superstizione corre su quattro ruote. Moschino ha infatti ideato una Rover 111 contro il malocchio istonata da corna, ferri di cavallo, gatti neri e numen scotici. Solo una persona, tuttavia, potrà togliere la strada alla tetteratura con questa auto. Ribattezzata «Tié», la Rover 111 di Moschino è uno dei sette modelli unici che altrettanti stilisti hanno ideato per l'Anlaids (Associazione nazionale per la lotta contro l'Aids). Le vetture firmate saranno esposte al Salone di Torino. Quindi, verranno messe all'asta dalla Finarte e aggiudicate al miglior offerente sabato 30 aprile alle ore 17,30, all'interno del Salone stesso.

Il ricavato dell'operazione benefica - che comprende anche uno spettacolo televisivo in onda su Rai Uno e la vendita di un catalogo - andrà interamente all'Anlaids. Gli stilisti e i Costruttori che aderiscono all'iniziativa ideata da Franco Gambino e organizzata da Mirko Achilli? Sul fronte della moda si va dalla D di Dolce e Gabbana alla V di Versace. Mentre per la casa automobilistica sono in

corsa vetture che spaziano dalla Cinquecento Fiat alla Volkswagen Golf.

Gli abbinamenti tra le macchine messe a disposizione e gli stilisti disponibili a ridisegnarle sono stati estratti a sorte lo scorso marzo da Fiore Crespi, presidente della sezione lombarda dell'Anlaids. Così, a fine mese erano già pronti i primi modelli unici: la Opel Corsa di Versace, blu con una medusa d'oro sulla fiancata, la Rover scaramantica di Moschino, la Seat Cordoba di Dolce e Gabbana, tutta d'oro con tappezzeria di broccato color cardinalizio, la Golf di Krizia con interni di pitone e la Cinquecento di Gucci con le strisce verde-rosso-verde, tipiche dello storico marchio. La Suzuki Swift delle Fendi, a righe orizzontali tabacco e nero, propone un'inedita «verandina» in tinta per le soste. Mentre i Missoni che in passato avevano già firmato la city car Lancia ma nella versione di serie, stavolta propongono una Y10 color «verde prato inglese», con interni in juta e cotone. «Per una corsa - dicono - verso l'ecologia».

No interferenze tra airbag e telefonino

Una notizia diffusa alla vigilia di Pasqua ha lanciato l'allarme sulla possibilità che il segnale emesso dal telefono cellulare all'interno di una vettura faccia azionare l'airbag. Tale voce è stata prontamente smentita dalle Case automobilistiche, e in specie dalla Ford che difonde 5 milioni di airbag l'anno. Il funzionamento del cuscino protettivo dipende strettamente dai sensori, il più delle volte elettronico e meccanico in combinazione, e da particolari parametri di decelerazione e di regime di rotazione del motore. Solo quando la vettura subisce un impatto e inizia a deformarsi i sensori in colloquio con la centralina elettronica danno «assenso» all'esplosione dell'airbag.

Sabato a Bologna le selezioni Volvo Safe Driver

La svedese Volvo è notoriamente una delle più impegnate nella ricerca sulla sicurezza in automobile. Oltre a quanto sviluppato sulle proprie vetture, da quattro anni dà appuntamento agli automobilisti di dieci paesi europei su questo preciso tema. È il Volvo European Safe Driver che elegge l'automobilista più sicuro d'Europa. Sabato prossimo nella sede di Volvo Italia, a Bologna, la selezione nazionale, con quiz e prove pratiche di guida sicura. I tre migliori disputeranno la finale europea di giugno.

Ford Mondeo alla conquista del Giappone

Presentata con successo al Salone di Tokyo l'autunno scorso, la Ford Mondeo ha iniziato la sua avventura commerciale nel mercato giapponese. Un primo stock di 500 vetture è stato inviato via nave alla fine di marzo. Forte del titolo di «auto dell'anno 1994», che in Giappone viene tenuto in grande considerazione, Ford conta di vendere nel corso dell'anno agli utenti del Sol Levante 4000 Mondeo, tra berlina e wagon, con motori 1.8 e 2.0 Zetec 16 valvole benzina.

Peugeot 106 serie speciale Sergio Tacchini

In 30 mesi di commercializzazione la piccola Peugeot 106 è già stata venduta in Italia in 103.000 esemplari, circa il 20% della produzione totale. Proprio per l'importanza del mercato italiano, Peugeot Italia ha deciso di lanciare una serie speciale, di 5000 unità, abbinata a un nome di grande prestigio nel mondo dell'abbigliamento sportivo: Sergio Tacchini. A parte la scelta dei tessuti interni, a righe nere e azzurre, che potrebbe non piacere a tutti, la 106 Tacchini adotta di serie sedili avvolgenti di stile sportivo, alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata. Il motore di 1124 cc eroga 60 cv e consente una velocità di 165 km/h, con consumi molto ridotti (13,5 km/litro nel ciclo urbano). Sarà in vendita da maggio al prezzo di 15.550.000 lire.

Contratti chiari Peugeot Italia vara la sua Formula fiducia

Un anno fa il gruppo Fiat Auto varava un'iniziativa «rivoluzionaria» per la chiarezza dei rapporti fra chi vende e chi compra. Ai primi di aprile del 1993 entrava in vigore «Patto chiaro», una formula con la quale si stabilivano i diritti e i doveri delle due parti all'atto della vendita-acquisto di una vettura Fiat, Lancia o Alfa Romeo. In questi dodici mesi altre Case hanno percorso la stessa strada. La «glasnost» dei cosiddetti contratti annovera ora anche la rete vendita di Peugeot Italia, che ha varato «Formula Fiducia».

Come è ormai consuetudine, anche il «contratto» (ricordiamo che questo come gli altri non ha valore legale, ndr) messo a punto da Peugeot Italia specifica chiaramente tutti gli aspetti relativi alla vettura, al prezzo, all'anticipo (massimo 10% del prezzo di listino, chiavi in mano), ai tempi di consegna, alle possibilità di recesso dall'ordine, e infine alla valutazione dell'usato dato in permuta. Tutto perfettamente trasparente. Eppure due punti non ci convincono del tutto.

La data di messa a disposizione del veicolo è specificata sul «contratto». Se tutto va liscio, il cliente ha tempo 15 giorni dalla comunicazione per saldare il conto e ritirare la vettura. Ma potrebbe esserci un ritardo. In questo caso «Formula Fiducia» concede al concessionario ancora due mesi. È scritto infatti che se la nuova messa a disposizione non sarà comunicata al cliente entro 45 giorni lavorativi, questi potrà rinunciare e riavere la cifra depositata maggiorata degli interessi. Fatti i conti, il concessionario rischia di perdere l'affare, ma si assicura fino a cinque mesi di tempo per la consegna.

Altro punto. Il prezzo di listino è bloccato per 90 giorni dalla data dell'ordine dopo di che, se dovesse intervenire un aumento «superiore al 5%», il cliente ha diritto di risolvere il contratto e di vedersi restituire l'importo versato a garanzia. E se il rincaro è inferiore?

Il design filo conduttore del Salone fino al Duemila. Le novità della 65ª edizione

Spazio allo stile, Torino ci riprova

Lo Stile in grande stile. Il Salone di Torino (22 aprile-1º maggio) ci riprova. Ancora i Carrozzeri in primo piano con prototipi e «interpretazioni» della Fiat Punto. Ma rispetto a due anni fa spazio al design anche negli stand e nei convegni. Di nuovo numerose le assenze. Per il pubblico 50 novità, le prove sulla pista sopraelevata del Lingotto e uno straordinario «Museo della Nasa». Prezzi «popolari» e sconti su treni e aerei.

DALLA NOSTRA INVIATA ROSSELLA DALLO

TORINO. Parafrasando il titolo di un famoso film di Woody Allen potremmo dire «Provaci ancora Torino». Il Salone dell'automobile che si apre al pubblico il 22 aprile al Lingotto ripropone infatti il tema centrale del Design. Settore nel quale, come si sa, Torino ha un ruolo di primo piano.

Non è una «scoperta». Già due anni fa l'organizzatore Uica ne fece il suo cavallo di battaglia, alle-

stendo al centro del Salone uno spazio apposto per le proposte dei Carrozzeri italiani e stranieri, un mini-museo con i più famosi modelli «italian style», e le «interpretazioni» della Fiat Cinquecento. Oggi, al posto di Uica, ci riprova la Promotor, la stessa società organizzatrice del Motor Show.

Il futuro dell'esposizione torinese, sostiene il patron Alfredo Cazzola, sta nella specializzazione. E quale meglio dello stile potrebbe connotare Torino? Infatti almeno fino al Duemila - anno in cui scade il contratto con la Promotor - sarà questo appunto il filo conduttore. Dal 22 aprile al 1º maggio, dunque, ancora una volta ci saranno le «interpretazioni» dei Carrozzeri, ma relative alla Fiat Punto, e gli stand di tutti i più famosi designer italiani dell'auto con i loro modelli studiati per la produzione e i prototipi.

Cosa cambia allora rispetto alla passata edizione? Il «tema» non sarà più confinato in un preciso spazio - sostiene Cazzola - ma pervaderà tutto il Lingotto (che nel frattempo è stato in gran parte ristrutturato, aggiungendo altri padiglioni e un articolato centro congressi). Ci saranno ben tre scuole di design a confronto: il CCS di Detroit, l'Art Center College di Montreal, la Scuola d'arte applicata e di design di Torino. Sette grandi Costruttori dedicheranno parte dei

rispettivi stand ai propri Centri stile. Infine, uno dei tre grandi convegni previsti sarà un «Forum» internazionale sullo stile.

Sorge però, istintivo, il dubbio che tutto ciò sia concepito per interessare e coinvolgere più gli operatori (Promotor ne ha invitati 30.000 dedicando loro, per la prima volta, un'intera giornata, quella del 21) che il vasto pubblico. E come non bastasse anche quest'anno le assenze tra i Costruttori sono numerose e qualificate. Chi per ragioni contingenti di budget, chi per decisioni dall'alto, chi ancora per scelte di strategia aziendale, all'appello mancano Peugeot, Citroën (ma ricompare Renault), Volvo, Ford, Nissan, Toyota e Lexus, Honda, Rolls Royce. «È molto meno determinante la partecipazione globale, quanto invece la partecipazione attiva con novità e linee di tendenza», para il colpe Cazzola.

Fortunatamente, Torino '94 offre

al visitatore vari motivi di interesse: dalle oltre 50 novità di prodotto - tra le quali diverse anteprime assolute - ai «modelli unici» vestiti dagli stilisti della moda; dal prezzo «popolare» del biglietto (15.000 lire i feriali, 20.000 i festivi) agli sconti su aerei e treni. Ma i grandi catalizzatori di pubblico saranno senza dubbio «Motor city» e il «Museo della Nasa». La «città dei motori» dà la possibilità di guidare dei fuoristrada e di provare accanto ai collaudatori alcuni tra i più recenti modelli sulla mitica pista sopraelevata del Lingotto. Il secondo offre la possibilità, assolutamente inedita in Europa, di dare un'occhiata all'interno del LEM Eagle, di salire sul Lunar Rover - la vettura che gli astronauti Scott e Irwing usarono nel '71 per spostarsi sul suolo lunare -, e di farsi fotografare dentro la tuta spaziale con la quale Neil Armstrong nel 1959 mosse i primi passi sulla Luna.

Seat Ibiza si festeggia con una 1400 davvero Easy

FIRENZE. Buon compleanno Ibiza. Alla Seat, dove le cose incominciano a mettersi meglio grazie alla nuova serie Ibiza e alla media Cordoba, festeggiano alla grande i dieci anni dal lancio della prima Ibiza e il primo anniversario della sua seconda serie. Lo fanno regalando alla «famiglia» della berlina la prima versione di una nuova mini gamma con un'inedita motorizzazione 1400. Al colmo della generosità, e soprattutto guardando alle richieste del mercato italiano, questa primogenita delle Ibiza 1400 - che sarà presto seguita dagli altri allestimenti - è proprio la versione al «top». Tant'è che al posto della solita sigla le hanno dato un nome: Easy. Ovvero facile, come dicono in Seat Italia. «Da acquistare, da guidare e da vivere».

Le prerogative di questa vettura sono varie a incominciare dal motore - evoluzione del già commercializzato 1300 cc - che eroga

più potenza (da 55 passa a 60 cv), ha una maggiore coppia a regime più basso (11,7 kgm a 2800 giri anziché 10,4 kgm a 3200 giri), pur mantenendosi nei limiti previsti dal Codice per essere guidato dai neopatentati. Ma è soprattutto sull'allestimento, le dotazioni di serie e quelle opzionali, che la Easy gioca tutte le sue carte. Infatti, viene fornita con airbag per il conducente, servosterzo, volante regolabile in altezza, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici e, con un tocco di civetteria che strizza l'occhio al pubblico femminile, con rivestimenti dei sedili sfoderabili. Il tutto al prezzo, chiavi in mano, di lire 17.650.000. Ma se si volesse arricchirla ulteriormente si possono richiedere, con sovrapprezzo, anche l'Abs (1.780.000 lire) e il climatizzatore ecologico Diavia (1.880.000 lire).

La «ricca» Explorer wagon ridisegna la gamma Escort

Ford cavalca la tigre station wagon. Dato che quasi un terzo (27%) delle famigliari vendute in Italia è «made in Ford» e che la domanda continua a crescere (quasi l'11% nel '93 e già il 13% nello scorso gennaio), Ford Italiana ha deciso di incrementare la propria offerta. Lo fa ampliando la gamma Escort, che più delle altre (Mondeo e Scorpio Wagon) fa volume sul nostro mercato (17% del mix Ford S.W.). Tra la versione base Navy, la più accessoriata Boston e la top-elegance Ghia si è infatti trovato lo spazio per la Explorer Wagon, in vendita da alcuni giorni.

Più sportveggianti delle prime due - fendinebbia integrati nello spoiler anteriore, pneumatici maggiorati, coprinuota specifici, strumentazione bianco luccicante delle Cosworth - la Explorer mette insieme un equipaggiamento piuttosto ricco con un

prezzo decisamente contenuto, che per la fase di «lancio» è stato concordato con i concessionari in 24.570.000 lire sia che monti il motore 1.6 litri 16 valvole di 90 cv, sia quello 1.8 litri, sempre plurivalvole, di 105 cavalli. Come tutte le Ford, è dotata di serie di airbag al volante (e dell'intero pacchetto di sicurezza passiva DSE), ma in più in questo prezzo comprende anche il climatizzatore e il servosterzo. Qualcosa come 3.095.000 lire in regalo. Finita, non si sa quando, la «fase di lancio», oltre a costare mezzo milione in più, questi due accessori saranno infatti disponibili solo su richiesta e con il suddetto sovrapprezzo.

Con questa novità in gamma, anche la Ghia ha subito un «riposizionamento»: pur costando solo 200.000 lire più di prima, offre di serie anche l'Abs finora fornito in opzione a 1.650.000 lire. Un bel vantaggio per i clienti.

Revisioni e sicurezza: allarme degli autoriparatori per assurde disposizioni ministeriali.

«Metti un geometra a dirigere l'officina»

ANDREA LIBERATORI

Impietose, le statistiche sulle cause degli incidenti stradali sono concordi: la responsabilità primaria è nostra, nasce dai nostri comportamenti. Le cause tecniche, attribuibili al mezzo che guidiamo, seguono a forte distanza. Nel binomio uomo-auto è il primo sotto accusa. A lui - a noi - vanno attribuiti i 50 mila morti l'anno che la guerra della strada costa nella sola Europa, con un costo sociale calcolato fra i 100 e i 150 mila miliardi.

Richiamata questa dura realtà, resta il fatto che una fetta degli incidenti è dovuta all'insicurezza dei veicoli. E qui le responsabilità si spartiscono fra case costruttrici e proprietari dei veicoli. Fra i Costruttori d'auto è in corso una gara per mettere sul mercato auto più robuste, più sicure. Lo ricomincia una clientela in cui cresce la coscienza della sicurezza.

Mentre le Case gareggiano, irrobustendo fiancate e «musi», per

darci auto più sicure, riportiamo l'attenzione sui nostri comportamenti. Anche di questo aspetto della sicurezza si è occupato il 17º Automotor di Torino. Non c'è innovazione, non c'è elettronica applicata al veicolo che possa supplire ad una manutenzione trascurata. Specie quando il veicolo ha già diversi anni. E il parco auto italiano, si sa, non è dei più giovani.

Parlare di manutenzione equivale a parlare di autoriparatori. A questa categoria è stato dedicato un convegno, organizzato dalla Confauto, che si è occupato di sicurezza e ambiente. La nuova legge 122/92 - ha ricordato Sergio D'Angelo, magistrato della Corte d'Appello di Milano - ha introdotto modifiche profonde nell'attività dell'autoriparatore. Al centro della legge, della sua normativa, c'è la qualificazione dei servizi secondo criteri innovativi.

Se la legge 122 arca qualche beneficio alla categoria, facendo fra l'altro dell'autoriparatore un formatore di nuovi comportamenti degli automobilisti, essa introduce anche obblighi e doveri. Ben più complicati che in passato: nuove condizioni per l'iscrizione al Registro speciale, responsabilità aggiuntive nei confronti dei clienti, della loro sicurezza.

E di sicurezza parla il nuovo Codice della strada in vigore dal 1º ottobre 1993. Dice l'art. 80: il ministro dei Trasporti stabilisce con propri decreti, criteri, tempi, modalità e tariffe (si parla di 80 mila lire) per la revisione dei veicoli onde accertare «che sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione».

Alla revisione dovrebbe provvedere la Motorizzazione civile. Ma lo stesso art. 80, richiamata la legge 122/92, conclude: le revisioni possono essere affidate in concessione agli autoriparatori privati riuniti in consorzi o in società cooperative. È una necessità imposta dal numero crescente di veicoli da revisionare.

Oggi siamo intorno ai due milioni l'anno. Ma il nuovo Codice, recependo la direttiva della Comunità europea, stabilisce che le revisioni debbono avvenire, la prima volta, quattro anni dopo l'immatricolazione e, successivamente, ogni due anni. Questo, per l'Italia, vuol dire passare presto da 2 a 10 milioni di revisioni l'anno.

E qui scoppia la polemica della categoria. In una lettera «agli uffici e agli operatori» il ministro dei Trasporti Costa, in data 7 gennaio, scrive che sua preoccupazione è evitare che siano «escluse» (dalle revisioni, ndr) le imprese di piccole e medie dimensioni. Come si concilia questa preoccupazione col fatto che nel nuovo Registro degli autoriparatori, tenuto dalle Camere di Commercio, si preveda che, per aver la concessione della revisione, l'impresa debba essere iscritta a tutte e quattro le sezioni: motorista-meccanico; gommista; elettrout; carrozziere? Queste specializzazioni oggi, in Italia, sono

ben distinte. Le imprese inoltre debbono avere un responsabile tecnico «minimo almeno - scrive il ministro - del diploma di perito, geometra o di maturità scientifica».

Vada per il perito, ma gli altri due titoli di studio con l'autoriparazione cos'hanno a che fare? Quanto alle attrezzature che si richiederebbero alle piccole e medie imprese parla un allarmato telegramma indirizzato il 31 gennaio scorso al ministro Costa dalle tre grandi associazioni di autoriparatori. Fnam-Confartigianato, Aira-Cna, Fiam-Casa «esprimono viva preoccupazione per il testo disposto dagli uffici dell'Amministrazione in attuazione dell'art.3 della legge 122». Quel testo, se emanato, creerebbe «gravissimi problemi nell'assetto del settore». In concreto il testo, preparato senza sentire gli autoriparatori, non solo taglierebbe fuori gran parte delle aziende dalle revisioni, ma le costringerebbe a chiudere bottega.

Monroe equilibra il fuoristrada

Può un ammortizzatore cambiare la vita di un utente di fuoristrada? Alla Monroe sono pronti a giurare che la nuova linea Gas-Magnum 4x4 può farlo. A differenza dei prodotti tradizionali tarati sulla guida «off road», dicono, il nuovo Monroe nasce a coniugare il comfort stradale (è questa la modalità d'uso più frequente) con la massima efficienza ammortizzante possibile in presenza di terreni accidentati. Per dimostrarlo Monroe ha organizzato un «4x4 European Event» con sei differenti modelli fuoristrada tutti equipaggiati con i Gas-Magnum 4x4 e pneumatici Goodrich Radial All-Terrain T/A. Due le prove: slalom e frenate su asfalto (sembrava di essere su normali berline); un percorso tutto buche, dossi e ripide discese.

Sebbene sia difficile, senza un confronto diretto, stabilire la differenza tra un impianto tradizionale e il Gas-Magnum 4x4, qualche giro di questo percorso ci ha permesso di apprezzare l'efficienza del nuo-

vo Monroe: sbalottati a più non posso, ma senza mai picchiare testate sulla volta del padiglione. La valutazione è semplicistica ma certamente valida. Più scientifico è invece un test di usura fatto il giorno prima da esperti del settore: due diversi modelli di fuoristrada hanno girato sulla pista suddetta per oltre sei ore, alla fine delle quali - dopo centinaia di colpi - gli ammortizzatori sono stati smontati e confrontati con altri Gas-Magnum ancora non usati. Il risultato: nessun segno di affaticamento.

Il principio su cui si basano i nuovi Monroe è quello di evitare totalmente il contatto tra ana e fluido. O meglio, che si formi la schiuma quando l'ammortizzatore si surriscalda, impedendo il perfetto funzionamento delle valvole. Nei Gas-Magnum 4x4 infatti l'olio che defluisce nel tubo di riserva è protetto da un «cuscinetto» di gas inerte a bassa pressione. Ciò fa sì che l'olio ritorni velocemente nel cilindro in fase di decompressione.