

Con la Ford tra novità di prodotto e ragionamenti sul mercato «sospeso»

## La 16v Ghia Pro riaccende la magia della Fiesta

FERNANDO STRAMBACI

ROMA. Da Roma ad Anagni - dove la nuova versione della Ford Fiesta ha potuto dimostrare tutta la sua guidabilità sulla pista dell'Isam - per provare su strada la Fiesta Ghia Pro e per sentire che cosa pensa del mercato automobilistico Massimo Ghenzer, presidente della Ford Italiana.

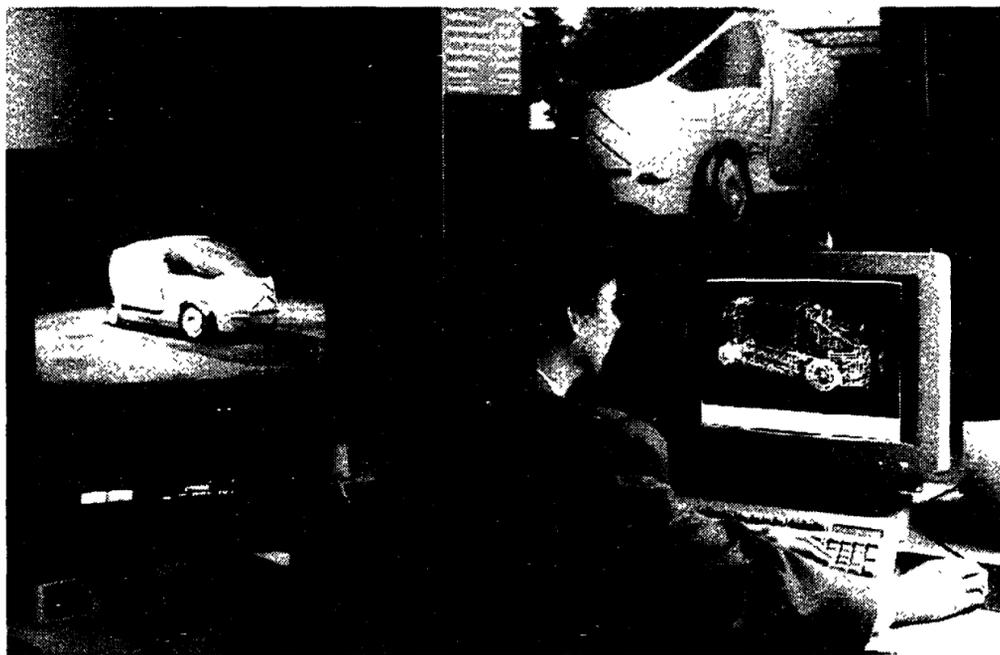
Il mercato, si sa, continua a non andare bene. La «ripresina» indicata dalle statistiche delle vendite (+7,53 per cento sul mese di maggio 1993, che aveva però scon-

tato una perdita del 27,5 per cento rispetto allo stesso mese del 1992) non è certo tale da entusiasmare, tanto più poi che, come è ormai risaputo, le statistiche delle vendite dichiarate spesso si discostano, al ribasso, da quelle delle immatricolazioni. Secondo Ghenzer un freno al mercato lo ha dato anche il governo, suscitando una «speranza nella bacchetta magica» (le promesse di facilitazioni sul nuovo per chi manda la vecchia auto alla rottamazione, di sospensione del «bollo» e della tassa di registrazione) che ha indotto a ritardare la decisione di acquisto.

Se qualcosa di magico c'è nel mercato dell'auto, per ora almeno, è questo restare nei livelli alti della classifica delle «top ten» della Ford Fiesta, un modello che ha anagraficamente sei anni ma la cui età è ben più matura. Una magia che si basa sulle tante iniziative che la Ford ha preso negli anni per rendere sempre più appetibili le Fiesta, a cominciare dall'offerta di versioni di diversa cilindrata allo stesso prezzo, per finire con una lungimirante «operazione sicurezza» che ha portato la piccola di casa Ford ad essere la sola vettura del segmento B in Europa provvista di serie anche di air-bag.

Con la versione presentata ad Anagni, la Ford rende ora ancor più completa la sua gamma di «piccole» (in Italia ne circolano già 700 mila) e lo fa «offrendo», a 18.670.000 lire per la tre porte e a 19.520.000 lire per la cinque porte, una Fiesta Ghia Pro (dove Pro sta, chissà perché, per «professionale» con caratteristiche ben superiori al segmento di appartenenza sia in fatto di prestazioni che in fatto di confort).

Il motore 16 valvole di 1.600 cc e 90 cv della Fiesta Ghia Pro non solo consente una velocità massima di 177 km/h, ma con la sua coppia di 134 Nm a 3.000 giri, si presenta come il più elastico tra quelli offerti per le auto del segmento B. Per la vettura che, ricordiamo, ha il servosterzo di serie, le sospensioni anteriori e posteriori sono state rivisitate; è stata adottata la doppia barra antirullo; le ruote sono state maggiorate; per l'intero sono stati scelti sedili ergonomici. Volante in pelle, nuovo frontale, nuovo fascione posteriore contribuiscono a dare a questa versione un ulteriore «tocco di classe» e sembra proprio un peccato che la Ford non abbia approfittato della commercializzazione di questa Fiesta Ghia Pro per offrire, magari in opzione come avviene per l'air-bag lato passeggero, il condizionatore.



Un parto della fantasia prende vita nella sezione CAO di Velizy.

## Dalla mitica Traction Avant stile e tecnica nel segno di Citroën Nella «fabbrica» delle idee

DALLA NOSTRA INVIATA ROSSELLA DALLÒ

PARIGI. Uno strano furgone più simile alla motrice del «TGV» che a un mezzo commerciale a quattro ruote prende vita sul videoterminale e il maxischermo della sezione CAO di Velizy. Siamo nel cuore del moderno Centro di Creazione Citroën alle porte di Parigi. Il furgone in questione è il semplice parto della fantasia di alcuni designer. Un «gioco» con il quale si traslucano la «seza-dopo-avere», terminata una giornata di lavoro al computer (il CAO è la sezione di Progettazione assistita dal calcolatore).

Dopo avere immagazzinato nel sistema tutti i dati numerici relativi al progetto, il calcolatore provvede durante la notte a trasformarli in immagine tridimensionale completa di movimento, luce solare, ambientazione. Proprio come se fosse il film di un oggetto reale.

giochi di luce - ci spiega un giovane designer - mettono in evidenza ciò che non va in una forma». A volte si parte da un modellino in scala ridotta (maquette, nel gergo), altre volte proprio come vi abbiamo descritto, giocando direttamente col computer grafico e il calcolatore: vogliamo un furgoncino con motore ibrido diesel-elettrico, per il trasporto merci in città (quello appunto che abbiamo visto animarsi al CAO). Detto e fatto. Non che Citroën sia l'unica ad utilizzare questi sofisticati sistemi informatici per progettare i propri modelli, ma certo che trovarsi per la prima volta davanti all'animazione di un'idea fa un notevole effetto. Tutto il resto sembra quasi banale. Dall'impianto (italiano) Alpha 3d che in 40 ore crea la banca dati di

un futuro modello misurandone (in circa 20.000 punti) la maquette in scala reale con un sensore laser, fino al Gruppo colore e materiali dove si studiano gli allestimenti degli interni e le vernici e i particolari della carrozzeria, sono tutte sezioni importantissime per il successo di una vettura. Ma solo il fatto che siano tutte donne a curarsi di arredi e colori e persino della grafica del «logo» per le Serie speciali (grazie alla particolare sensibilità femminile in materia, ci spiega la giovane responsabile del reparto) riesce a riaccendere il nostro interesse.

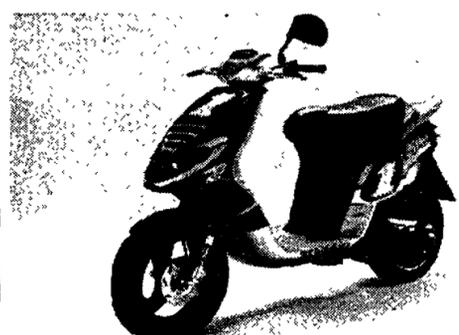
La forma e l'innovazione tecnica sono sempre stati il punto di forza della Citroën. Fin da quel giorno della primavera di 60 anni fa in cui fece la sua comparsa in Place de l'Europe a Parigi la «7A», la rivoluzionaria «Traction Avant». Fu la macchina della svolta, non solo

tecniche. La usarono i partigiani francesi per le loro scorrerie contro i nazisti occupanti, la utilizzò il generale De Gaulle per ispezionare giusto 50 anni fa le truppe vittoriose del «D-Day» in Normandia. Altri modelli tennero alto il nome Citroën come la mitica «DS» e la «2cv», altri invece non hanno riscosso lo stesso successo. Poi l'esigenza di avere un design meno «diverso» ha costretto la Casa francese a uniformarsi al resto dell'Europa.

«Ma oggi - ci dice il responsabile dello stile esterno per AX, ZX, veicoli utilitari e derivazioni sportive, Donato Cocco, un foggiano emigrato da piccolo in Francia dove si è laureato in architettura e nell'84 è stato assunto in Citroën - abbiamo recuperato in immagine di qualità e livello di fiducia dell'utenza. Siamo pronti per avere maggiore coraggio anche nello stile».

## Piaggio NRG, «cinquantino» racing per giovani sportivi di città

Un appuntamento tra Burghy e Fiorucci in centro a Milano. Questi luoghi sono stati scelti apposta da Piaggio per farci provare il nuovissimo scooterino NRG, pensato appunto per i giovani e per l'uso urbano nonostante abbia tanta grinta da vendere (sottolineata dai cromattami supersportivi della carrozzeria). È un 50 cc «racing» nato nello speciale reparto Sport Series della Piaggio. Al di là del look aggressivo, l'NRG è dotato di una meccanica sofisticata e di un nuovo motore a due tempi raffreddato a liquido. La trasmissione è completamente automatica, con variatore e frizione centrifuga. Pur restando nei limiti di velocità imposti dal Codice, mostra i suoi bollenti spiriti fin dal primo colpo di acceleratore. Estremamente maneggevole, garantisce un buon livello di comfort e sicurezza grazie alla sospensione anteriore con forcella «pside down» di tipo motociclistico, al potente freno anteriore a disco e ai pneumatici ribassati da 13 pollici. Già disponibile in rete, costa «chiavi in mano» 3.880.000 lire nella versione standard e 3.990.000 con antifurto elettronico di serie.



Lo scooterino NRG, 50 cc «racing».

A Monza per scoprire la tecnologia dei motori Honda Vtec

## Il segreto della valvola alzata

MONZA. Civic, Crx, Prelude e Nsx, la gamma dei modelli Honda al completo ci attende davanti ai box di Monza, insieme a Shimpel Arakawa, fresco di nomina alla presidenza di Honda Italia. Non è un ritorno alle gare di Formula 1. Ma ad essa, o meglio all'esperienza maturata nel «Circus» si ispirano i motori Vtec che equipaggiano le versioni più prestazionali della famiglia Honda «stradale». Ed è proprio per parlarci di questi propulsori, dell'ultima evoluzione rivolta al contenimento dei consumi che i responsabili di Honda Italia hanno pensato al circuito monzese. Dove, meglio di qui, si può schiacciare a fondo l'acceleratore e «sentire» entrare in funzione il Vtec?

Dietro questa sigla si nasconde il segreto dei motori che hanno permesso alla Casa giapponese di imporre il proprio marchio sulle piste e sulla strada. Si tratta della originale applicazione del variatore di fase. «Il sistema Honda - dicono i tecnici della Casa - è, costruttiva-

mente, semplicissimo: l'albero a camme ha tre bilancieri al posto dei soliti due». Ma il punto è che il variatore permette al contempo di variare la fase e l'alzata delle valvole. Questo, in parole povere, consente di ottimizzare al massimo il rendimento del motore a tutti i livelli di regime di rotazione. In Honda cioè sono riusciti - è l'obiettivo che si pongono tutti i costruttori di motori - a conciliare le esigenze di massima potenza con una curva di coppia molto piatta dai bassissimi agli alti numeri di giri.

Il risultato più evidente è la grande variabilità dei modi di impiego dello stesso motore (tutti a 4 valvole per cilindro). Prendiamo, come esempio, il 1600 Vtec della Civic. Nella versione bialbero (Dohc) sviluppa la bellezza di 160 cavalli, ovvero la straordinaria potenza specifica di 100 cv/litro, e quindi assicura una guida sportiva, ad alte prestazioni (a questa categoria d'uso appartengono anche i motori 2.2 e 3.0 Vtec Dohc della Prelude

e della «top» Nsx). La versatilità d'impiego è invece la caratteristica del 1600 monoalbero (Sohc) per il quale, lavorando solo sull'aspirazione, i tecnici Honda sono riusciti a portare la potenza da 90 a 125 cv, abbinata a una curva di coppia piatta che rende disponibile il 90 per cento del valore massimo dai 2500 fino ai 7000 giri.

L'esigenza più recente dell'utenza è infine quella di avere dal motore buone prestazioni ma anche consumi ridotti di carburante. A questa domanda Honda risponde con il Vtec-E - dove E sta per Economy - un motore monoalbero quattro cilindri plurivalvole di 1500 cc. Qui gioca tutto il controllo dell'alzata delle valvole: fino a un regime di 2000 giri si apre una sola delle due valvole di aspirazione. Il motore, ci spiegano, funziona con una carburazione molto magra in cui la miscela aria-benzina è di 22 parti a 1 (contro le normali 17-1), aumentando l'efficienza della combustione. □R.D.

Dalla prova su 2500 km le qualità della Seat Cordoba turbodiesel

## L'arte di trasformare i difetti in pregi

Non è un fulmine di guerra e nemmeno vuole esserlo. Ma a dispetto dell'impressione che ne avevamo riportata quando ci fu presentata la prima volta in Spagna, la Seat Cordoba (sulla quale non abbiamo però mutato il giudizio estetico: troppo pesante e tozza), provata con calma su 2500 chilometri di strade e autostrade in Italia e mezza Europa, ha tutti i diritti aspettarsi una discreta fortuna commerciale. Specie la versione 1.9 turbodiesel (catalizzata con dispositivo ossidante) con la quale abbiamo girato per quasi un mese in città, in montagna, sui misti veloci e quelli più impegnativi delle autostrade dei Fiori e della Cisa.

La nostra opinione è che sia una vettura ben equilibrata tra prestazioni, comfort, consumi e sicurezza. Anche se, ad onore del vero, abbiamo avuto la fortuna di incappare in un allestimento GLX - cioè comprensivo di servosterzo, chiusura centralizzata, vetri elettrici, volante regolabile in altezza - con



l'aggiunta di tutti optional disponibili, quali l'autoradio, il climatizzatore e l'insostituibile Abs che aiuta non poco un impianto frenante misto dischi-tamburi.

A parte la capacità di carico del bagagliaio (da 455 a 762 litri a sedile posteriore, frazionabile, ribaltato) che è uno dei cavalli di battaglia di tutti i modelli Seat, e l'abitabilità interna che assicura ampio spazio anche ai passeggeri poste-

riori, ci hanno sorpreso il comfort di guida e di viaggio. Innanzitutto colpisce il basso livello di rumorosità del motore quattro cilindri sovralimentato di 1896 cc. Per accenderlo bastano pochi attimi dopo il primo giro di chiave (grazie alle candelelette di preriscaldamento), e subito l'iniziale borbottio tipico dei propulsori a gasolio si smorza.

Notevole è poi il grado di servovassistenza dello sterzo che con-

## Alcolometro «fal da te» in Francia

Una vecchia canzone popolare milanese recita: «chi dice che il vino fa male, è tutta gente dell'ospedale». Purtroppo però l'eccesso di alcolici è una delle cause frequenti di incidenti stradali. In Francia addirittura a vino, birra e liquori viene addebitato l'82,5 per cento degli incidenti registrati su tutto il territorio nel 1992. Per questo in Francia è partita in questi giorni una nuova iniziativa di prevenzione che fa leva sull'«autocontrollo» degli utenti. Per la modica cifra di 20 franchi (5000 lire) si può acquistare in tutti i bar-tabacchi e nella sede dell'Automobile Club un piccolo aggeggio con il quale misurarsi il tasso alcolico. Le istruzioni per l'uso sono scritte in francese, inglese, tedesco, italiano, spagnolo e portoghese. Si soffia nel palloncino (è simile a quello in dotazione alle forze dell'ordine) e se si colora di verde, è meglio andare a piedi. Inoltre, il governo francese, anche in vista dell'intensificazione del traffico nel periodo estivo, ha deciso di abbassare il limite alcolemico a 0,7 gradi, inasprire le sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza, e intensificare i controlli. Si rischia come minimo il ritiro della patente; il carcere e la confisca della vettura qualora si provochi un incidente mortale. (G.C.Lora)

## Auto e sport: un settimanale tv su Odeon

Mercoledì scorso ha preso avvio su Odeon Tv una nuova rubrica motoristica interamente dedicata all'automobilismo sportivo. Si chiama «Racing Time», ha cadenza settimanale ogni mercoledì alle 23,40 con replica il sabato alle ore 18,15. Immagini spettacolari di gare d'ogni genere - Formula 3000, rally, Turismo, trofei monomarca, fuoristrada - sono intercalate in studio da interventi di personaggi famosi dello sport a quattro ruote: piloti, tecnici e giornalisti. Racing Time propone inoltre le prove in video dei modelli sportivi, con particolare attenzione al mondo delle elaborazioni e dei preparatori, e servizi sul collezionismo e le competizioni per auto storiche. Conducono la trasmissione il nostro collaboratore Carlo Braccini, Giorgio Bungaro e Maurizio Toma.

## Anni di viaggi in auto raccolti in un libro

Alberti Schieppati è un nome noto ai lettori di riviste specializzate e pagine motori dei quotidiani. Da anni gira per il mondo in automobile raccontando paesi, usi e costumi, e dando utili consigli su percorsi, itinerari e quanto necessario per affrontare con tranquillità un viaggio in terra straniera. Ora ha raccolto in un libro di 150 pagine e 36 immagini a colori «la parte culturale» delle sue numerose avventure automobilistiche. Il «Libro dei viaggi» si può acquistare per sole 20.000 lire alle librerie dell'Automobile delle sedi Aci di Milano, Roma e Torino, oppure richiedere in spedizione postale alla Consulenti srl, p/o Box 171, 20095 Cusano Milanino (Milano).