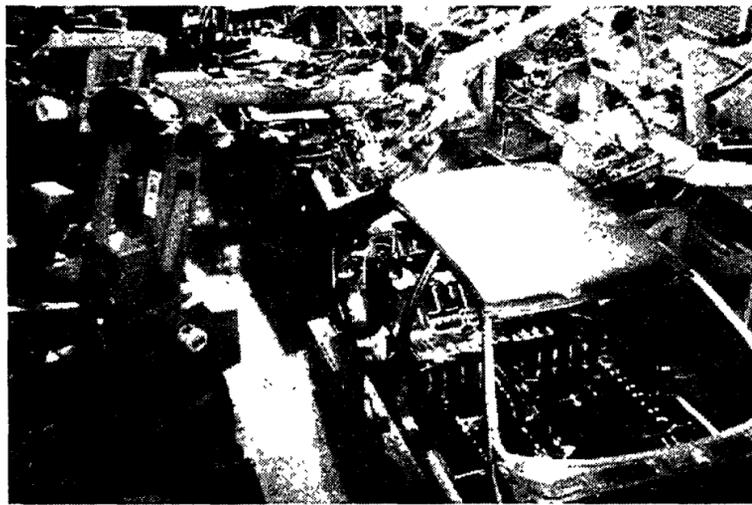


Sud Corea, l'industria dell'auto traina lo sviluppo economico. Obiettivo: 4° paese produttore mondiale



Ulsan: robot all'opera sulla linea di saldatura e assemblaggio della carrozzeria. Sotto, la nuova Accent.

Nel 2000 Italia fuori dai «Top ten»?

Prodotore	1991	1993	2000*
1) Giappone	13.245	11.228	13.155
2) Stati Uniti	8.811	10.868	12.975
3) Germania	5.034	3.990	4.256
4) Francia	3.611	3.172	4.063
5) Spagna	2.082	2.238	3.667
6) Canada	1.888	2.050	3.154
7) Italia	1.878	1.780	2.922
8) Urss	1.715	1.570	2.809
9) Corea	1.498	1.391	2.560
10) G.B.	1.454	1.300	2.420

* Proiezione Hyundai Motor Company (Dati in migliaia)

Accent! Hyundai in alta quota

■ SEOUL. La «Accent», moderna berlina tre volumi erede della Pony, doveva essere la vera protagonista. Ma l'invito della Hyundai in Sud Corea per festeggiare l'importante evento si è trasformato in una vera scoperta e del paese e della sua maggiore casa automobilistica (rappresentata da noi da Hyundai Italia del gruppo Koelliker).

Molto più avanzata rispetto all'idea che ce ne eravamo fatta sulle immagini rilanciate dalle Olimpiadi dell'88, la Corea del Sud ha saputo approfittare della propria posizione strategica nell'area del Pacifico: basti pensare a quell'enorme mercato potenziale che è la Cina, giusto a due passi dai confini. Venticinquesimo lo scorso anno nella classifica mondiale unificata dei paesi sviluppati e in via di sviluppo, sta marciando a tappe forzate verso un'industrializzazione di tipo occidentale, europeo-statunitense. Già, questa è forse la sorpresa maggiore. Un modello, credevamo, culturalmente lontano, ma che di fatto si riscontra anche nei modi di essere, di lavorare e di colloquiare con gli altri del popolo coreano, autenticamente cortese e sempre disponibile.

Niente a che vedere, insomma, con i vicini giapponesi. Ai quali i sudcoreani non hanno ancora perdonato la lunga e oppressiva occupazione che li ha tenuti soggiogati per 35 anni (1910-1945). Anche se, a onor del vero, la Corea ha approfittato di ricerche e tecnologie del Giappone finché non si è sentita in grado di camminare da sola. La stessa Hyundai è andata a braccetto per anni con Mitsubishi.

I segni della rapida crescita economica già si avvertono sorvolando il cielo di Seoul: una estensione impressionante di nuovi quartieri fatti di blocchi di alti caseggiati distinti tra loro dai diversi simboli dipinti sulle pareti degli edifici. Il fenomeno di inurbamento tipico delle fasi di transizione dall'economia rurale a quella industriale ha portato nella capitale sudcoreana

Hyundai ripone grandi ambizioni sulla Accent, moderna berlina tre volumi quattro porte «erede» della Pony. In buona parte a questa vettura è affidato l'obiettivo di entrare nei «top ten» dei Costruttori mondiali entro il Duemila. Ma è tutta la Corea del Sud a puntare sull'auto: con 5 produttori è oggi la sesta «potenza» e punta decisa al quarto posto. Un «viaggio» nel modello di sviluppo del paese, e nell'«impero» Hyundai di Ulsan.

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLO

Coreana al 100% In Italia a fine mese

■ CHEJU. Per l'erede della Pony i sudcoreani della Hyundai non hanno risparmiato capacità innovativa e investimenti (438 milioni di dollari). Intanto il nome, Accent - meglio pronunciato, come è scritto, altrimenti suonerebbe «Assen» - vuole sottolineare la nuova immagine dinamica della Casa. La Accent infatti è la prima vettura disegnata, progettata e costruita interamente all'interno della Hyundai Motor Company. In Italia sarà commercializzata alla fine del mese, per ora solo nella versione berlina 4 porte. I prezzi saranno svelati solo fra qualche giorno, ma a Cheju - l'isola coreana sulle cui strade l'abbiamo provata - le prime indiscrezioni parlano di 16-17 milioni per la versione «base».

oltre 10 milioni di anime. Ma se la «mente» del nuovo boom si trova a Seoul, il «cuore» dello sviluppo si trova a Ulsan, circa 600 chilometri a sud. Città prettamente industriale, è la sede delle due principali compagnie (48 in totale) dell'impero Hyundai: la Havy Industries coi suoi giganteschi cantieri navali dove prendono vita superpetroliere e consimili e i relativi ciclopici gruppi motore, e il gioiello Motor Company. Ulsan è il più grande stabilimen-

to automobilistico del mondo, capace da solo di sfornare quest'anno 1.161.000 vetture - poco meno dell'intera produzione italiana - ma passibile di ulteriori miglioramenti. La sua capacità produttiva è infatti di 1.270.000 unità/anno a pieno regime. Non si pensi, però, a ritmi di lavoro allucinati stile *Tempi moderni* di Charlie Chaplin, o a salari da fame (un normale operaio prende mediamente intorno ai due milioni al mese). Il lavoro si svolge su due turni di 44 ore setti-



Morbidamente aggressivo nel frontale, lo stile si banalizza nelle fiancate e nella parte posteriore. In complesso, comunque, la forma è gradevole. Stesso dicasi dell'abitacolo con plancia e rivestimenti forse un po' troppo «gigi» ma incompreso sorprendentemente spazioso, confortevole e luminoso (grazie all'ampia superficie vetrata). Rispetto alla Pony c'è un abisso. Più compatta e tondeggiante, ha dimensioni esterne contenute: è stata accorciata di ben 16,5 centimetri, mentre larghezza e passo aumentano leggermente (più 1,7 cm), e la carreggiata cresce di 30 mm davanti e 70 mm dietro. Il che migliora

l'aerodinamica e la tenuta di strada. I motori, a benzina della serie Alpha quattro cilindri e 12 valvole, assicurano prestazioni più che accettabili. Nella cilindrata di 1341 cc il propulsore a iniezione elettronica multipoint eroga una potenza di 82 cv e consente i 174 km/ora. I più esigenti possono contare sul 1495 cc da 91 cv e 176 km/ora. Fra dotazioni di serie e optional sulla Accent non manca nulla. In termini di sicurezza e confort offre di tutto, dall'airbag lato guida all'Abs, dal servosterzo al condizionatore, ai sedili riscaldabili.

■ R.D. Anche i prezzi, molto competitivi, dovrebbero fare la loro parte, visto che, a partire dal 16 settembre, data di commercializzazione, le rinnovate berline Dedra (in tutto nove versioni, comprese un'automatica e due turbodiesel) sono a listino a partire dai 27.650.000 lire della 1.6 LE (180 km/h la berlina e 175 km/h la «SW»), sino ai 37.050.000 lire della versione più prestazionale (210 km/h), che è la 2.0 16v LX. Prezzi concorrenziali anche per le nove Dedra Station Wagon che, come le berline, sono disponibili con quattro motori a benzina (c'è anche un 1.8) ed un turbodiesel per potenze da 90 a 139 cv. Si parte dai 29.650.000 lire della 1.6 LE e si arriva ai 46.450.000 lire della 2.0 Integrata, passando per i 39.050.000 lire della più prestazionale «familiare» (202 km/h), che è la 2.0 16v LX. Pure i prezzi del monovolume Lancia Z (offerto per il momento soltanto con motore a benzina di 1.998 cc, 4 cilindri sovralimentato da 147 cv e 195 km/h di velocità massima) sono interessanti: 48.800.000 lire per il sette posti e

Lancia forza i ritmi «Z» e Dedra S.W. iniziano l'avventura

FERNANDO STRAMBACI

■ COSTA SMERALDA. Andrà anche bene, risultati a parte, per gli incontri estivi dei politici governativi, ma di questa stagione la Costa Smeralda non ci sembra proprio essere il posto più indicato per la prova su strada di nuove vetture. Alla Fiat, per il lancio internazionale delle nuove Dedra e, soprattutto, delle Dedra Station Wagon e del monovolume Z, non hanno però resistito al fascino del luogo. Forse, una puntata in Salento, luogo di vacanza dei politici dell'opposizione, sarebbe stata più interessante per i giornalisti stranieri e avrebbe consentito di saggiare meglio, su strade meno affollate, le nuove Lancia che, comunque, hanno superato brillantemente la prova, confermando che questo è proprio un buon momento per le macchine del gruppo Fiat.

Dopo il successo commerciale di Punto, Coupé, Ulisse e le positive attese per Alfa 145, che nonostante la perdurante crisi del mercato italiano dell'automobile dovrebbero consentire a Fiat Auto di chiudere quest'anno il bilancio con qualche utile, anche le nuove Dedra, e in particolare le versioni station wagon, e il monovolume Z (che dell'Ulisse è parente strettissimo, salvo che per gli allestimenti che qui sono di gran lusso) sicuramente contribuiranno ai positivi risultati commerciali del gruppo. Lo faranno per la bellezza della linea delle station wagon, in primo luogo, ma anche per gli affinamenti apportati alla meccanica di tutta la gamma Dedra e per la grande confortevolezza del monovolume costruito, come si sa, in collaborazione con la francese PSA.

Anche i prezzi, molto competitivi, dovrebbero fare la loro parte, visto che, a partire dal 16 settembre, data di commercializzazione, le rinnovate berline Dedra (in tutto nove versioni, comprese un'automatica e due turbodiesel) sono a listino a partire dai 27.650.000 lire della 1.6 LE (180 km/h la berlina e 175 km/h la «SW»), sino ai 37.050.000 lire della versione più prestazionale (210 km/h), che è la 2.0 16v LX. Prezzi concorrenziali anche per le nove Dedra Station Wagon che, come le berline, sono disponibili con quattro motori a benzina (c'è anche un 1.8) ed un turbodiesel per potenze da 90 a 139 cv. Si parte dai 29.650.000 lire della 1.6 LE e si arriva ai 46.450.000 lire della 2.0 Integrata, passando per i 39.050.000 lire della più prestazionale «familiare» (202 km/h), che è la 2.0 16v LX. Pure i prezzi del monovolume Lancia Z (offerto per il momento soltanto con motore a benzina di 1.998 cc, 4 cilindri sovralimentato da 147 cv e 195 km/h di velocità massima) sono interessanti: 48.800.000 lire per il sette posti e

50.300.000 lire per il sei posti. Ma accenniamo ai nuovi contenuti tecnici, funzionali e stilistici comuni alle Dedra berlina e station wagon, che ci sono stati illustrati dal dottor Roberto Guarini, responsabile sviluppo prodotto per la Lancia.

Per la gamma Dedra vengono utilizzati due nuovi motori a benzina. Si tratta dell'1.6 Multi-point (già usato per altri modelli Lancia, ma la cui potenza, e la si apprezza in ripresa, è stata portata a 90 cv, con un incremento del 18 per cento) e del 2.0 16 valvole aspirato da 139 cv. Sia questi motori che l'1.8 Multi-point e il turbodiesel sono già ora in linea con la norma «CEE fase 2» sui gas di scarico che entrerà in vigore nel 1997.

Di serie su tutte le Dedra troviamo: airbag lato guida, cinture anteriori con pretensionatore, appoggiatesta anatomiche ed impianto FPS di prevenzione incendi, oltre all'idroguida e ai vetni Solarcontrol ad alto assorbimento termico. Il sistema ABS di controllo della frenata, così come il climatizzatore, sono di serie soltanto sulle Dedra in allestimento LX, ma possono essere richiesti anche per tutti gli altri modelli.

Per assicurare il massimo confort di guida ed una elevata silenziosità di marcia, una frizione a comando idraulico è abbinata alle motorizzazioni 2.0 16 valvole e turbodiesel; per le Dedra a trazione anteriore e motorizzazione 2.0 16 valvole sono state adottate sospensioni con ammortizzatori a valvole lamellari.

Per quel che si riferisce ai contenuti stilistici basti segnalare: i nuovi rivestimenti interni, il nuovo disegno dei pannelli porta, l'inserito con il nome del modello e la sigla sul coperchio del vano posacenere, il rivestimento in pelle sulle LX per cuffia e pomello leva cambio, volante e cuffia leva freno, la griglia anteriore con barre verticali cromatiche, i gruppi ottici posteriori rivestiti, con zona di segnalazione a sviluppo orizzontale, le targhette laterali con il nome del modello e della cilindrata.

Il dottor Guarini ha giustificato come un contributo alla difesa della natura la rinuncia al legno di rosa, sostituito su plancia e moletto da inserti realizzati con una tecnica denominata «Cubic Printing System» di cui noi proprio non sentivamo la necessità.

Ancora un accenno alle station wagon, che hanno una parte posteriore davvero molto gradevole e la cui capacità di carico (il ruotino di scorta e gli attrezzi in dotazione sono nascosti dietro una paratia verticale e quindi facilmente accessibili anche a vettura carica) può arrivare a 1.338 dmc, pur conservando la SW la stessa lunghezza della berlina.

Autunno Peugeot 306: anche berlina 4 porte

FULVIO SCOVA

■ Peugeot lancia sul mercato nuove versioni dei suoi modelli di punta 106 e 306 e lo fa fomentando anche una visione chiara dello stato del mercato europeo e italiano dell'auto, non senza osservazioni polemiche sulla credibilità e sulla relativa lettura dei dati disponibili. Il dottor Chiarrappa, direttore commerciale di Peugeot Italia, parla di sostanziali segni di ripresa del mercato europeo che prevede per il '94 l'immatricolazione di 8 milioni e 500 mila veicoli con un incremento del 5% sul '93. Ma attenzione mercato europeo non significa tutti i Paesi europei; di segno contrario è infatti l'andamento di Portogallo, Grecia, Austria e infine Italia. Da noi timidi segnali di ripresa in agosto (mese comunque troppo anomalo per significare più di tanto) ma dati negativi sui primi sette mesi dell'anno (1.086.000 immatricolazioni contro 1.193.000 del '93 e il milione e 665mila del '92). Per la fine del '94 la stima parla di un risultato non superiore al milione 600mila con una flessione sul '92 di 800mila veicoli, cioè come se sparisse l'intero mercato spagnolo. Attenzione, i dati si riferiscono alle immatricolazioni e non alle dichiarazioni delle Case, che risultano sempre sovrastimate. Peugeot farà sempre riferimento, in proposito, ai dati del ministero dei Trasporti, per avere e offrire una visio-

ne realistica del mercato, il cui artificioso «abbellimento» può tra l'altro fornire comodi alibi all'inerzia governativa in materia di incentivazioni legislative per gli acquirenti.

È in questo contesto che arrivano i nuovi modelli della 106 e della 306 - veri e propri cavalli di battaglia da noi come in Francia - che dovrebbero portare la quota di mercato della casa francese nel nostro Paese dal 4,5 al 4,7%, consolidando la settima posizione tra i costruttori d'auto (la quinta tra gli stranieri).

La 106XSi si presenta oggi con un nuovo motore di 1.600 cc, 105 cavalli e una velocità massima di 195 km/h: c'è quanto basta per accontentare chi ama una guida molto brillante se non addirittura sportiva. Non per questo si è voluto dar vita a una versione «cattiva» di questo modello; eleganza e confort restano i tratti salienti di questa vettura. Servosterzo di serie e prezzi da 14 milioni e mezzo a 20 milioni e mezzo per le varie versioni.

Cresce infine l'offerta della 306, così come continua a crescere il suo successo di vendita con mezzo milione di esemplari prodotti e venduti. Da autunno nuove versioni e soprattutto 5 nuove 306 nella veste berlina tre volumi 4 porte, lunghe 24 cm più del modello precedente, e quattro motorizzazioni (1.4 e 1.6 benzina e 1.9 a gasolio, atmosferico e turbo). Anche qui servosterzo di serie e prezzi da 20 milioni 900 mila a 26 milioni 800mila.

Twingo «anti-stress» senza il pedale frizione

UGO DAHO

■ PARIGI. Renault ha commercializzato la Twingo in Italia in giugno dell'anno scorso e non si può dire che sia stato subito un successo. Successivamente le vendite sono andate meglio, grazie alla versione dotata di «pack elettrico», che comprende gli alzacristalli, gli specchi retrovisivi e la chiusura centralizzata con telecomando ad infrarossi. La versione «Spring» dotata di aria condizionata ha dato un ulteriore impulso, conquistando il 40% delle vendite totali della piccola monovolume francese.

La Twingo è una vettura indubbiamente originale, sia per le scelte estetiche, che per quelle più spiccatamente improntate alla massima funzionalità. In questa logica si inserisce la nuova versione «Easy», commercializzata dal mese prossimo al prezzo di lire 15.700.000. Twingo Easy offre la grande comodità di un cambio con frizione pilotata, ovvero: non c'è il pedale della frizione - che viene comandata attraverso sensori e attuatori da un computer -, ma rimane presente la leva del cambio a cinque marce. Il tutto si traduce in semplicità di guida, che si apprezza appena ci si abitua - e avviene molto presto - a usare il piede sinistro per frenare o a non usarlo affatto. Le partenze si effettuano senza strappi e altrettanto succede con i cambi di marcia

e le manovre di parcheggio. Inoltre, è facilitata la partenza in salita e sono esclusi gli spengimenti accidentali del motore. È possibile, altresì, utilizzare il freno motore scalando i rapporti e immobilizzare il veicolo - a motore fermo - inserendo una marcia. In quanto all'affidabilità di tutto il sistema frizione soltanto una prova di decine di migliaia di chilometri potrebbe confermare quanto affermato dalla Casa francese.

Renault assicura consumi analoghi a quelli delle Twingo con frizione tradizionale: 5,1 lt/100km a 90 km/h, 7,0 lt/100km a 120 km/h, 7,4 lt/100km nel ciclo urbano. La velocità massima dichiarata è di 150 km/h. La grande innovazione della frizione pilotata non ha impedito a Renault di curare sulla Easy altri aspetti legati alla comodità e all'estetica. Sono di serie, infatti, il «pack elettrico», le cinture con pretensionatore a controllo elettronico, appoggiatesta con bloccaggio di sicurezza, barre antintrusione nelle portiere, selline in velluto, pulsante interno per l'apertura del portellone. Nuovi i quattro colori opachi e uno dei quattro metallizzati disponibili: nuove le sellerie (due) e i pulsanti e comandi interni colorati in blu.

Sono, infine, disponibili alcuni accessori opzionali: ana condizionata, «Abs» della Teves a tre sensori, tetto apribile, vernice metallizzata e infine - da gennaio '95 - airbag lato conducente.

Profuma di rally iridato la nuova Impreza Turbo

■ RIMINI. La Subaru si è sentita poco in quest'ultimo anno in Italia. Il settimo costruttore giapponese, noto per l'alto livello tecnologico dei suoi prodotti tutti a trazione integrale, è stato costretto fare i conti con lo «spaventoso» aumento dello yen (80% in due anni) e con la carenza di prodotto dovuta al totale rinnovamento della gamma. «Ma ora il peggio è passato», assicura Serenella Artoli, presidente (caso raro in questo ambiente) di Subaru Italia e amministratore delegato della filiale della coreana Kia (importa la berlina Sephia e presto il fuoristrada Sportage).

Subaru Italia è dunque pronta al rilancio e si fa forte anche delle imprese sportive di Carlos Sainz e Colin McRae nel Mondiale Rally. La riscossa, infatti, parte proprio dalla vettura dei due campioni, la Impreza (nome profetico), che da alcuni giorni viene commercializzata con due nuove motorizzazioni quattro cilindri boxer plurivalvole, a completare la gamma «in alto». Inutile dirlo, anche queste abbinata alla trazione integrale permanente, e disponibili su entrambe le versioni di carrozzeria: berlina a quattro porte e Compact Wagon, originale via di mezzo tra una due volumi compatta e una familiare.

Decisamente più equilibrata della 1600 finora in vendita, la versione 1.8 litri monta un motore di 1820 cc che grazie a una buona dose di cavalli (103) e di

coppia motrice (oltre 16 kgm a 4400 giri/minuto) consente una guida brillante pur se non sportivissima (177 km/ora la velocità raggiungibile dalla berlina e 174 dalla Compact Wagon, 11,2 secondi per passare da 0 a 100 km/h). Elegante e ben dotata, ha anche un prezzo, chiavi in mano, molto interessante per una quattro ruote motrici: 31 milioni di lire (32,2 la C.W.). La piccola «famigliare» è disponibile, su richiesta, anche con riduttore di marce, e con cambio automatico.

Versione di punta e diretta emanazione dell'auto indata è la «cattivissima» 2.0 Turbo. Il suo motore di 1994 cc - raffredato ad ana e con scambiatore di calore - eroga una potenza di 211 cavalli e ha una coppia di 29,7 kgm a 4800 g/min. Da vertice sportivo le prestazioni: 230 oran e accelerazione 0-100 km/h in 6,6 secondi della berlina, 225 l'ora e 6,9 secondi della Compact Wagon.

Nonostante questi dati possano fare impressione (prezzi in linea, ma concorrenziali rispetto alle altre integrali: 49,2 e 51,2 milioni), il senso di sicurezza nella guida è davvero straordinario, grazie allo schema di trasmissione (tre differenziali, il centrale con giunto autobloccante viscoso sull'asse posteriore) ancora perfezionato, all'ottima taratura delle sospensioni a quattro ruote indipendenti, e all'efficace Abs montato di serie. Unica pecca il cambio un po' troppo duro

■ R.D.