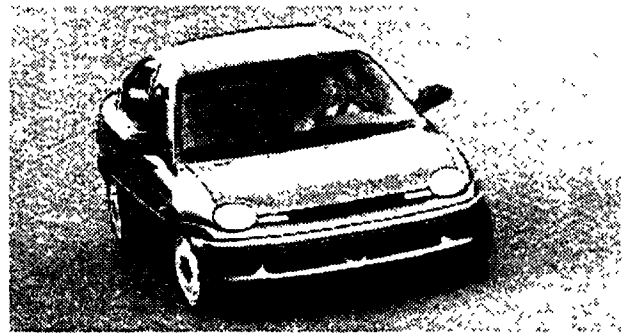


Il successo in Usa ritarda il «lancio» europeo. Arriverà in Italia a fine anno

E Chrysler si illumina di... Neon



La Neon, berlina «compatta» lunga 4,36 metri.

E' stato tale il successo della Chrysler Neon negli Stati Uniti che la Casa nordamericana ha dovuto ritardare la commercializzazione della berlina sui mercati europei. Da noi la Koelliker la importerà a fine anno in una versione la più accessoriata possibile. La «compatta» - almeno per gli standard Usa - lunga metri 4,36 ha contribuito non poco ai 5.000 miliardi di lire di utili realizzati in 6 mesi. L'asso nella manica: il «Platform Team».

FERNANDO STRAMBACI

NORIMBERGA. Doveva arrivare in Europa ai primi di ottobre, ma il lancio commerciale è stato ritardato perché la richiesta sul mercato nordamericano è stata molto più alta delle previsioni e 40 mila ordini, ad oggi, sono rimasti invariati. Stiamo parlando della Neon, la compatta della Chrysler (compatte per gli americani, naturalmente, visto che è lunga metri 4,36), che la Koelliker distribuirà da noi sul finire dell'anno.

Il fenomeno Neon (la produzione giornaliera di 1.000 vetture, rivela insufficiente, tanto che si è già corsi ai ripari per consentire allo stabilimento di Belvidere, in Illinois, di produrre 14 mila Neon in più l'anno) si accompagna al più generale fenomeno Chrysler che ha visto la Casa nordamericana, che qualche anno fa era in difficoltà, riprendersi sino ad arrivare a vantare nel primo semestre di quest'anno un utile di circa 5.000 miliardi di lire.

Durante la presentazione alla stampa europea della Neon, Ralph Sarotte, direttore della programmazione prodotto della Chrysler, ha spiegato il successo con il fatto che si è passati da un'organizzazione verticalizzata ad una orizzontale, composta da gruppi per lo sviluppo della produzione secondo il concetto della «piattaforma». E' come se la Chrysler non fosse una sola grande azienda, ma quattro aziende specializzate in vetture piccole, vetture grandi, monovolume, Jeep e autocarri, dirette da «Platform Team» in cui lavorano di concerto esperti nel design, nell'industrializzazione, nella produzione e nel marketing.

E' anche grazie a questa organizzazione che alla Chrysler (dove, secondo gli analisti, si produce con i più bassi costi al mondo) sono riusciti a realizzare la Neon in meno di tre anni, contro i 5 prima necessari per il passaggio alla produzione di una nuova vettura.

I tempi stretti, come si è potuto accertare durante una lunga prova nei dintorni di Norimberga, non so-

no andati a discapito della efficienza della vettura, che sembra essere destinata a consolidare anche in Europa il successo già registrato dalla marca statunitense. Nel 1993, infatti, la Chrysler, in un mercato in grave crisi come quello europeo, ha vantato, grazie soprattutto al Voyager, un incremento delle vendite del 35 per cento e la crescita non si è fermata neppure quest'anno, con un mercato europeo in ripresa nel quale, nei primi sei mesi, la Chrysler ha beneficiato di un'ulteriore crescita del 25 per cento, con un totale di 35.988 veicoli venduti nel Vecchio continente.

Grazie ad una linea che «spinge» in avanti l'abitacolo, la Neon si distingue subito tra le altre berline e vanta una grande abitabilità interna. Il suo motore, 4 cilindri plurivalvole di 1.976 cc, eroga una potenza di 132 cv a 5.850 giri e consente alla Neon di toccare i 200 orari, ormai possibili soltanto in pista o in corti tratti autostradali della Germania, dove non a caso si sono svolte le prove. 17,8 km di coppia massima a 5.000 giri sono quanto basta a rendere brillante la guida, con soli 9 secondi necessari per passare da 0 a 100 km/h.

Una certa rumorosità del motore, in contrasto con le più recenti tendenze europee, che privilegia la silenziosità di marcia delle vetture dei segmenti C/D nei quali questa americana si colloca, è accentuata se si guida una Neon con rapporti al cambio corti (sono disponibili due diversi tipi di rapporti). La guida diventa però più divertente, soprattutto sul misto, grazie alla precisione e alla rapidità di innesto del cambio a 5 rapporti (naturalmente c'è anche la Neon automatica, visto che questo tipo di trasmissione è la più richiesta negli Stati Uniti).

Tra le dotazioni di serie (l'Abs è in opzione in Europa, ma sarà di serie in Italia) la Neon vanta ben due airbag, dispone invece soltanto di cinture senza pretensionatore, che gli americani non reputano necessario.



Per presentare la Civic 5 porte alla stampa europea si è scomodato lo stesso presidente della Honda, Nobuhiko Kawamoto (a destra).

Civic 5 porte per l'Europa

«Civic 5 porte», berlina due volumi e mezzo lunga 4315 mm, è il modello su cui Honda punta per il primo vero tentativo di conquista del mercato (europeo) di massa. Studio specifico: qualità e innovazione secondo la miglior tradizione della Casa giapponese. In Italia arriverà la seconda metà di gennaio in nove versioni. Sei motorizzazioni, due con propulsori VTec. E prezzi, secondo indiscrezioni, davvero concorrenziali.

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLO

PARIGI. Come sfruttare il successo di un modello al di là del modello stesso? Costruendone un altro, che in comune ha solo il pianale, e dandogli lo stesso nome. E quanto hanno escogitato i giapponesi della Honda che per la erede della Concerto - nota al mercato casalingo come «Domani» - hanno rispolverato il nome Civic (8 milioni di vetture circolanti nel mondo, 1 milione in Europa). E «Civic 3 porte» - non si poteva essere meno originali di così - si chiama infatti la nuova berlina, due volumi e mezzo lunga 4315 mm, presentata a pompa magna al Louvre di Parigi

e che correrà sulle nostre strade dalla seconda metà di gennaio 1995. Stile gradevole, alto livello qualitativo di materiali e assemblaggi, giusta dose di innovazione tecnologica - ad esempio le sospensioni posteriori a doppi bracci trasversali o il roll-bar posteriore incorporato - e completezza delle dotazioni, secondo la migliore tradizione Honda, si sposano con un'ampia gamma di scelta. Nove versioni (due «automatiche»), quattro motori a iniezione elettronica multi-point di cui due VTec (1.5 VTec a basso consumo di carburante: in

media 15,6 km/litro; 1.6 SR VTec al top della gamma e delle prestazioni) e, si vociferi, prezzi persino inferiori a quelli della Concerto: la versione d'attacco 1.4 litri (1396 cc, 90 cv) dovrebbe costare, chiavi in mano, 22-23 milioni di lire, mentre la intermedia (VTec-E di 1493 cc e 90 cv) intorno ai 24 milioni.

Perché tanta magnanimità? «La Civic 5 porte rappresenta per Honda il primo vero tentativo di conquista del mercato di massa», spiega il presidente di Honda Motor Europe, Kazuo Ito, che fissa l'obiettivo per il Duemila a 300.000 consegne, pari al 2 per cento di un mercato europeo stimato per quella data in 15 milioni di unità. Ma soprattutto, in Giappone gli affari non vanno tanto bene. Meglio dunque puntare su mercati più fruttiferi, dove i margini di crescita in volume e in profitto sono maggiori, e potenziare i «transplants» (le fabbriche all'estero). Ad affermarlo senza timori è lo stesso presidente della Honda, Nobuhiko Kawamoto, volato a Parigi per l'occasione.

La politica del «produrre dove si

commercializza», frutto di una felice intuizione del fondatore Soichiro Honda, già 30 anni fa, è sempre stata l'asso nella manica della Casa giapponese che oggi conta su 70 centri produttivi sparsi nel mondo. «Il Giappone è un'isola. Ha una cultura. L'Europa è un insieme di tante culture diverse, di abitudini e gusti differenti da paese a paese», ammette, per la prima volta pubblicamente, Kenzo Suzuki responsabile del progetto Civic 5 porte.

Ecco dunque perché la nuova Civic presenta peculiarità tutte europee - il propulsore 1.4 litri così come componentistica, tarature e rapporti al cambio, mentre frontale, cofano, mascherina, portiere anteriori e motori VTec sono quelli comuni alla «Domani» - e le prove di guida si sono svolte tutte in Europa. Ed anche perché nello stabilimento inglese di Swindon - dove la 5 porte viene prodotta - sono stati investiti altri 825 miliardi di lire (1.750 miliardi fino ad oggi) per portare la capacità produttiva a 100.000 unità il prossimo anno (60 mila Civic e 40 mila Accord) e a 150.000 entro il Duemila.

Accent, parte oggi l'avventura italiana

Hyundai fa piani bellicosi d'espansione a macchia d'olio

La Accent, nuova berlina 4 porte - ne abbiamo riferito la scorsa settimana - sulla quale Hyundai Motor Company ripone grandi speranze di conquista dei mercati occidentali, da oggi è una realtà anche per l'Italia. In vendita con quattro versioni, due livelli di allestimento per motorizzazioni (i propulsori sono i quattro cilindri 12 valvole 1.3 e 1.5 litri della collaudata serie Alpha), sferra l'attacco alle concorrenti Opel Astra, Renault 19, Ford Escort e Peugeot 306 con una politica di prezzi vincente.

Premesso che su tutte la struttura rinforzata, piantone dello sterzo collapsabile, vetri atermici, sedile posteriore frazionato ribaltabile e predisposizione autoradio sono standard, la versione «base» 1.3 LS costa 17.410.000 lire chiavi in mano. Per 18 milioni e 990.000 lire la GLS offre di serie chiusura centralizzata, specchietti esterni e vetri anteriori elettrici. Salendo di cilindrata e di livello di equipaggiamento, la 1.5 GLSA (21.400.000 lire) aggiunge servosterzo e aria condizionata; mentre la 1.5 HS, al top della gamma, adotta anche Abs a quattro canali e airbag «full size» al volante per un prezzo chiavi in mano di 23.890.000 lire. Come tutte le Hyundai vendute in Italia, veicoli commerciali compresi, la Accent gode della garanzia totale di 3 anni, che garantisce anche il rimorchio della vettura in panne, e di 6 anni sulla vernice.

SEOUL. Il lancio commerciale della Accent in Europa - per ora nella versione berlina, ma già a fine novembre arriveranno, anche in Italia, le due volumi a 3 e 5 porte - è il primo passo della lunga marcia di avvicinamento al Duemila. A quella data, infatti, la Hyundai Motor Company si è prefissa di entrare nel gotha delle prime dieci case automobilistiche mondiali, e con essa la Corea del Sud di passare dal sesto al quarto posto nella classifica dei paesi produttori.

Alla luce dei fatti, entrambi gli obiettivi appaiono tanto ambiziosi quanto possibili. Basti pensare infatti che in Sud Corea il reddito pro capite dei 44 milioni di abitanti, per quanto ancora modesto (7850 dollari stimati per quest'anno), è in costante crescita, e il prodotto interno lordo è aumentato del 5,1 per cento nel 1992, del 5,6 per cento nel 1993 e si prevede che quest'anno salga dell'8,3 per cento, ovvero quasi tre volte tanto il tasso italiano. Il che dà la misura dell'impulso che è stato dato negli ultimi tempi al comparto industriale. Che sull'automobile fonda il suo modello di sviluppo: 1.592.669 vetture prodotte nel 1993, cinque grandi costruttori con un fatturato medio annuo di 100.000 miliardi di lire.

In questo contesto la bilancia tra import e export è pressoché pari (126.400 miliardi di lire contro 129.600), con l'anomalia di uno sbilanciamento forte a favore dell'Italia da cui importa per

un valore di 2236 miliardi contro un'esportazione (nel nostro paese) pari a 970 miliardi di lire.

Nello sviluppo del paese la Hyundai Motor Company ha un ruolo guida. A questo scopo la Corea si è data un programma molto impegnativo di investimenti industriali, di ricerca e di prodotto. Settemila miliardi di lire sono stati investiti per tre nuovi centri produttivi coreani - a Chonju, Asan e Yulchon - che da qui al Duemila affiancheranno il mega-stabilimento di Ulsan per costruire 70.000 camion e 800.000 vetture l'anno. Di queste, 300.000 (Asan) saranno auto del segmento «B». E inoltre, anche se i dirigenti coreani cercano di mantenere il nerbo, si sa che è in cantiere uno stabilimento per una «city-car» in Cina. Nella ricerca - Hyundai ha 4 centri in Corea e uno in Usa - viene reinvestito annualmente il 5 per cento del fatturato, che per quest'anno si stima raggiunga i 111.000 miliardi di lire.

Ma tutto ciò non sarebbe sufficiente senza prodotti validi, capaci di imporsi su tutti i mercati mondiali (Hyundai esporta il 58 per cento della sua produzione veicolare in 170 paesi) e sempre al passo con i tempi. E infatti il rinnovamento dei modelli ha un calendario molto stretto: il prossimo anno la nuova Lantira, anche in versione station wagon; nel 1996 il coupé erede della Scoop su pianale Lantira; nel 1997 la nuova ammiraglia erede della Sonica, e quasi certamente anche la prima monovolume su pianale Lantira; infine, già nel 1998, anche la freschissima Accent avrà la sua sostituta. □ R.D.

L'Occidente nel mirino di giapponesi e coreani

Maxima QX Così Nissan punta al top

Un altro presidente, di un'altra Casa giapponese, si appresta a raggiungere a sua volta la capitale francese per presentare ai giornalisti europei il modello di punta, portabandiera della qualità e del livello tecnologico della marca. Il 3 ottobre, giusto alla vigilia del Salone internazionale dell'automobile (4-5 giornate per la stampa, dal 6 al 16 apertura al pubblico), Yoshitomi Tsuji, numero uno di Nissan Motor Company, toglierà il velo dalla nuova berlina di lusso Maxima QX. La cui vendita in Italia è prevista per la prossima primavera.

Con questa «ammiraglia» la Casa si propone di diventare «il nuovo punto di riferimento» nella categoria delle vetture executive. E proprio per questo dalla Nissan assicurano che la Maxima QX è stata progettata «con lo scopo di ottenere livelli mai raggiunti in precedenza in tema di comfort di guida». Cosicché, invece di sfruttare la tecnologia già esistente - è sempre Nissan a spiegare - si è deciso di sviluppare un progetto totalmente nuovo che ha interessato il propulsore, il telaio, le sospensioni posteriori e l'equipaggiamento di serie.

Maxima QX sarà dunque la prima Nissan venduta in Europa ad adottare i nuovi propulsori della serie VQ, tutti a sei cilindri a «V» 24 valvole. Secondo le prime informazioni divulgate dalla Casa, i motori hanno cilindrata di 2.0 e 3.0 litri rispettivamente con 140 e 193 cavalli di potenza. Per le sospensioni posteriori Nissan ha brevettato un sistema capace di garantire «livelli superiori di maneggevolezza e comfort di guida». E quanto agli equipaggiamenti, per il momento, si svela soltanto che saranno forniti di serie l'airbag, i pretensionatori delle cinture e un sistema antifurto studiato espressamente dai progettisti Nissan per quest'auto.

E' facile intuire che la Casa giapponese riponga nella Maxima QX la speranza di emulare in Europa il successo ottenuto dalle «gemelle» Cefiro in Giappone e Infiniti I30 negli Usa. Con queste, peraltro, la nuova ammiraglia condivide il pianale e le motorizzazioni. Mentre gli allestimenti, ovviamente, si differenziano in funzione delle diverse esigenze di mercato.

Italjet continua a stupire: Formula

SALSOMAGGIORE (Parma). Mai prima d'ora lo scooter si era spinto tanto avanti sul piano della sportività e della tecnologia. Dopo aver suscitato stupore e ammirazione con le linee retrò del Velocifero, ispirate ai successi senza tempo degli anni Cinquanta, è ancora il costruttore bolognese Italjet a inaugurare un nuovo modo di pensare e vivere lo scooter.

«Formula» è il nome del «cinquantino» - che vediamo nella foto accanto - presentato nei giorni scorsi alla stampa in quel di Salsomaggiore. La cilindrata non tragga in inganno. Formula, infatti, si ispira decisamente al mondo dell'agonismo e delle competizioni e si distingue per alcune importanti innovazioni tecnologiche, al loro debutto su uno scooter: sospensione anteriore monobraccio con sistema Sis (Sistema Indipendente di Sterzata) con ruota montata a sbalzo

(come su un'automobile), due freni a disco (anteriore e posteriore) e ben sei brevetti esclusivi applicati per la prima volta su un veicolo del genere.

La meccanica di 50 cc, con trasmissione automatica, lo assimila di fatto a un qualunque ciclomotore, senza obbligo di patente né immatricolazione ordinaria, ma è molto probabile che Formula entrerà davvero in pista per correre un apposito campionato promozionale riservato ai più giovani.

Con lo stesso nome ma nella cilindrata di 125 cc, la dinamica Casa bolognese ha già quasi pronto addirittura uno scooter bicilindrico, capace di prestazioni inavvicinabili dalla concorrenza. Per il momento si conosce solo il prezzo del Formula 50 disponibile presso tutti i concessionari Italjet: 3.950.000 lire. □ C.B.



Transit «si veste» da auto

Trent'anni dopo il lancio del suo primo modello, il Transit, veicolo commerciale della Ford costruito fino ad ora in tre milioni di esemplari, si appresta ad affrontare il mercato italiano ed europeo in versione profondamente rinnovata. L'obiettivo è consolidare e sviluppare una presenza già prestigiosa anche sul nostro mercato, dove il Transit è secondo al solo Fiat Ducato. Il nuovo Transit si propone appunto di essere puntualmente attrezzato ai primi segnali di ripresa messi in luce dal mercato dei veicoli commerciali, calato nel '93 a poco più di 66 mila unità vendute contro le oltre 94 mila di soli due anni prima: le prime proiezioni parlano di un ritorno a quota 95 mila per il 1997.

La nuova generazione del Transit si offre alla clientela con una serie di innovazioni sostanziali che hanno richiesto la riprogettazione di ben 1.900 componenti su un totale di 3.400. Novità vere, quindi, ben visibili già dall'esterno con una nuova griglia ovale che consente tra l'altro l'alloggiamento del condensatore del climatizzatore disponibile su richiesta (come l'airbag lato guida e passeggero) su tutte le versioni del veicolo. Nuovi anche i parafranghi, gli specchi retrovisori e gli indicatori laterali integrati nei parafranghi anteriori. Sempre più simili a quelli di una automobile anche gli interni, con strumentazione tipo Mondeo, sedili con poggiatesta regolabili e rampe antiscivolo, e grande abbondanza di vani

portaoggetti. Da non dimenticare la maggiorazione della portata del sistema di ventilazione che consente il ricambio dell'aria ogni 50 secondi contro il precedente minimo di mezzo.

Da sempre bersagliato dai furti, il Transit si protegge ora con un nuovo sistema antifurto, il Pat (Passive Anti Theft System), direttamente connesso con la centralina elettronica e con un segnale memorizzato nella chiave con un codice scelto tra 4,3 miliardi di possibili combinazioni. La gamma Ford Transit propone due passi di 2.835 mm e 3.570 mm e cinque classi di portata da 8 a 19 quintali. Prezzi chiavi in mano da 30 a 34 milioni per il passo corto e da 34 a 39 milioni per il passo lungo. □ Fu Sco