

Saper guidare spesso non basta, bisogna farlo bene

Un corso «salvavita» Non è mai troppo tardi

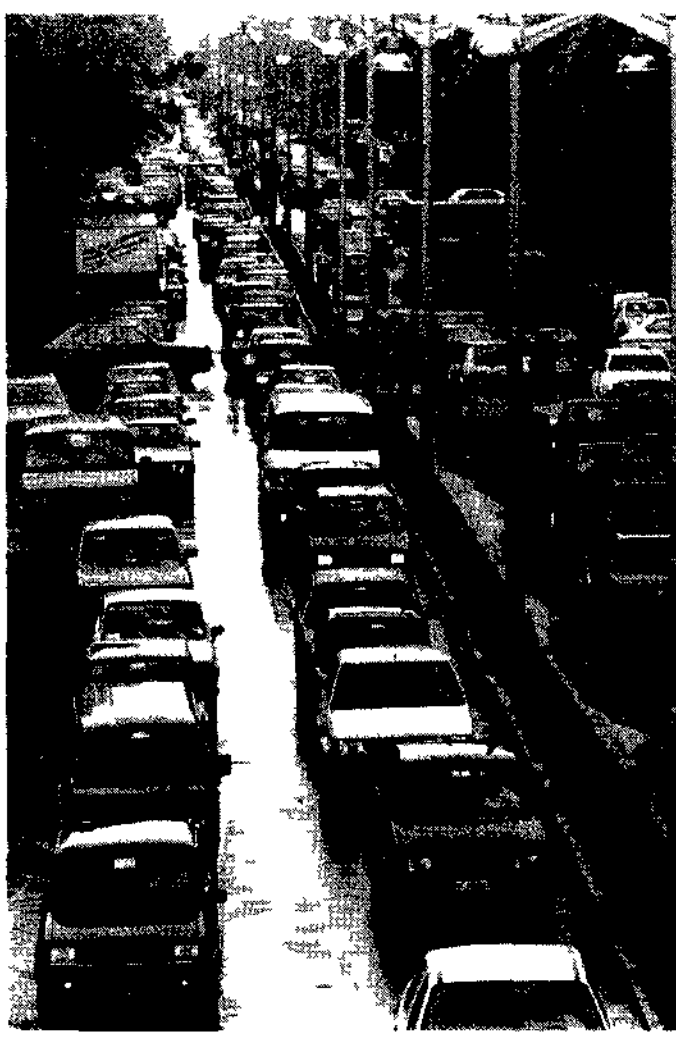
Le feste sono passate e la cronaca ha registrato ancora una volta una lunga serie di luttuosi incidenti sulle strade. La scarsa dinamicità con il traffico intenso, qualche sbalzo di troppo, la velocità elevata sono alcune delle cause all'origine di tali tragedie. Ma ci sono altri fattori, anche solo dimenticati, con i quali bisogna fare i conti. E non sempre il ci si affrettano. A volte la prudenza e l'uso delle cinture di sicurezza non bastano. Ce lo dimostra l'articolo a fianco

Il primo artefice dell'incolunità propria e altrui in auto mobile, è l'automobilista. E il miglior sistema di sicurezza attiva è saper guidare bene. Ma anche con una buona esperienza non sempre si sa affrontare al meglio un'emergenza. Noi abbiamo seguito il corso di guida sicura e sportiva di Siegfried Stohr a Misano Adriatico ed abbiamo avuto la prova che può salvare la vita. Non è mai troppo tardi per imparare a guidare bene

UOBBANO

■ MISANO ADRIATICO Guidare una macchina fa maggior parte di noi lo sa fare. Ma quanto bene lo facciamo non sempre ci è chiaro e quando lo veniamo a sapere spesso è troppo tardi. Noi ad esempio credevamo di guidare piuttosto bene sia per l'anzianità di guida sia per i motivi professionali che ci portano a trascorrere molte ore della nostra giornata su vetture diverse. E così per verificare le nostre capacità abbiamo deciso di seguire il «corso di guida sicura e sportiva» tenuto da Siegfried Stohr sulla pista di Misano Adriatico (Stohr come molti sanno è stato un valente pilota di Formula 3 e Formula Uno. Appena lasciato l'agonismo nell'82 ha pensato di mettere al servizio dell'utenza privata le sue experien-

ze nelle competizioni e la laurea in psicologia ndr). Il programma del corso prevede due giornate nelle quali si vanno ad affrontare le situazioni critiche più comuni ma anche quelle meno frequenti che si possono presentare sulle strade. Si comincia con le prove di controllo della vettura sul bagnato nelle sbandate provocate da eccesso di potenza alle ruote motrici. A proposito delle vetture in dotazione sono tutte Bmw 325 con 192 cv di potenza massima. Una Bmw M3 da 286 cv è utilizzata durante il corso per ulteriori perfezionamenti nella guida sportiva. Naturalmente trattandosi di Bmw le auto sono tutte a trazione posteriore. In seguito si passa alle prove di frenata sull'asciutto in condizioni



Pozzanghere, traffico rallentato: quando piove i rischi aumentano. Testa/De Bellis

Patente: pacchetto esame per privatisti

Dal 1° gennaio di quest'anno anche i «privatisti» che vogliono conseguire la patente di guida devono eseguire la prova pratica su una vettura munita di doppi comandi. Difficile dunque da reperire tra amici e parenti. Una soluzione la offre l'Unasca (Unione nazionale autoscuole) offre un «pacchetto esame» alla tariffa di 250.000 lire. Esso comprende il noleggio dell'auto «regolamentare», l'assistenza di un istruttore professionista mezz'ora di prova pre-esame per prendere confidenza con la vettura, l'iscrizione nel registro dell'auto scuola e i canoni fiscali. L'iniziativa è stata presa in accordo con l'altra associazione delle autoscuole (Federtaa) per evitare fenomeni speculativi ai danni dei cittadini e per uniformare il costo della prestazione in tutta Italia.

Camion: arrivano gli antispruzzo col marchio Cee

Vi sarà capitato spesso specie in autostrada durante una giornata di pioggia di essere «accecati» dagli spruzzi di acqua polverizzata sollevati dalle ruote dei mezzi pesanti. Ora anche in Italia arrivano gli anti spruzzo per camion e rimorchi omologati col marchio comunitario. Con un decreto il ministro dei Trasporti ha infatti emanato le norme di attuazione della direttiva del Consiglio della Ue in base alla quale gli antispruzzo devono rispondere ai nuovi requisiti comunitari e ottenere l'omologazione europea.

Servizio mobile: riparazioni rapide Renault

Da poco meno di un mese Renault Italia ha reso operativo in una ventina di città italiane un «servizio mobile» in grado di garantire interventi di riparazione «sul posto» oppure il rimorchio al più vicino centro assistenza Renault. Personale specializzato e veicoli appositamente attrezzati a officina (gestiti da Europe Assistance) sono pronti a muoversi non appena un cliente Renault chiede un intervento di emergenza telefonando al numero verde 1678-20077. Il costo di tale servizio è di 110.000 lire più l'eventuale costo dei pezzi di ricambio. In base alle esperienze fatte in un precedente periodo di sperimentazione il 90 per cento degli interventi di riparazione con il servizio mobile si conclude «sul posto».

Honda Accord: motore 1800 per la berlina

Honda Italia ha vestito recentemente gli abiti di Babbo Natale mettendo in commercio sul nostro mercato alla vigilia delle festività una nuova versione della Accord berlina con motorizzazione 1.8 litri. Il propulsore derivato dal 2000 cc è un quattro cilindri monoalbero e iniezione elettronica di 1850 cc, 16 valvole. In grado di erogare una potenza massima di 115 cv a 5500 giri/minuto. Così equipaggiata la Accord 1.8 berlina può raggiungere i 195 km l'ora. L'allestimento ES di questa versione offre servosterzo, chiusura centralizzata con comando a distanza, dispositivo elettrico per retrovisori esterni, alzacristalli tetto apribile e regolazione in altezza del sedile di guida. Inoltre fanno parte delle dotazioni di serie anche lavafari aia condizionate vernice metallizzata Alus e airbag per conducente e passeggero. Il prezzo chiavi in mano della Accord 1.8 ES è 37.500.000 lire.

Volkswagen '95 in tournée con i Rolling Stones

La Casa tedesca Volkswagen prosegue anche quest'anno la sua strategia «musicale» sponsorizzando la tournée europea di un altro grande gruppo rock. Dopo i Genesis e i Pink Floyd il marchio di Wolfsburg sarà abbinato niente meno che ai mitici Rolling Stones. La tappa italiana del famoso gruppo rock è in cartellone il 27 giugno allo stadio Meazza (San Siro) di Milano. È dunque probabile che il 1995 vedrà l'arrivo di una «speciale versione Rolling Stones». Lo scorso anno della GM Pink Floyd sono stati venduti in Italia 19.000 esemplari di cui diecimila «Air» e 500 Cabrio.

PIANETA USA. Mentre il mercato continua a crescere, i big americani e giapponesi si sfidano sul terreno dei «light truck»

A colpi di monovolume

Al Salone di Detroit scoppia la guerra dei minivan. Americani e giapponesi si sfidano a suon di monovolume sempre più innovative nel design e negli allestimenti. In «prima» assoluta i nuovi Chrysler Grand Voyager e Honda Odyssey, presto anche in Italia. La ridisegnata Ford Taurus prefigura la futura Mondeo. Molte novità ma soprattutto tanti affollamenti di modelli già in commercio. I tre colossi Usa tirano il fiato mentre il mercato continua a crescere

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLO



La Chevrolet Cavalier Z24 coupé presentata a Detroit

■ DETROIT L'industria americana dell'auto ha fatto uno sforzo sovranazionale per affermare a suon di nuovi prodotti la propria supremazia sul mercato interno conquistando per il terzo anno consecutivo a scapito dei giapponesi l'alloro della vettura più venduta (ancora una volta la Ford Taurus). Ed ora le Tre Big si concedono una pausa per consolidare la propria posizione. E questa impressione che si ha girando per il Naaas (ovvero il North American International Auto Show più semplicemente il Salone di Detroit) (aperto al pubblico dal 1 dicembre) che nonostante una diacreta mole di novità, quest'anno sembra puntare soprattutto sugli affinamenti tecnologici stilistici e di allestimento di modelli già in commercio.

Il mercato cresce ancora a conferma che la grande crisi della fine anni Ottanta inizio Novanta del «made in Usa» è stata superata e che l'utente americano è tornato ad avere fiducia nei costruttori nazionali o ad avere voglia di spendere (ne parliamo qui accanto ndr).

E dunque il momento giusto per rallentare il ritmo pur vigilando la postazione. E portare avanti i grandi processi di riorganizzazione e ristrutturazione avviati tre anni fa - e costati gravi tagli all'occupazione - che passano attraverso la «globalizzazione» dei prodotti (basti vedere la nuova Ford Taurus, anche quest'anno la più venduta in Usa che già prefigura la nuova Mondeo o la Opel Omega che diventa Cadillac LSE in America) e della fornitura di componentistica. Ma torniamo al Salone e alla sua parata di vetture e «light truck» per cercare di mettere a fuoco cosa sta muovendo e in che direzione. Visto che prima o poi le tendenze in atto negli Stati Uniti vengono adottate anche in Europa. Cio che balza all'occhio è l'ulteriore incremento di «light truck» nelle vendite hanno superato i 6 milioni di unità e raggiunto la quota del 44 per cento sul mercato totale. Con questo termine si indica quel particolare settore di veicoli da lavoro come i pick up (lungoni col cassone aperto) e i commerciali leggeri che con il tempo si sono via via tra-

sformati divenendo sempre più simili a vere e proprie vetture sempre più avanzate nel design confortevoli e pluricaccionate tanto da essere spesso «alternative» per uno alle auto di lusso. Fra i truck infatti si annoverano anche i fuoristrada e i minivan che da noi si chiamano molto più logicamente monovolume non avendo ormai più nulla del mezzo da lavoro. Ebbene l'edizione '95 del Naaas passerà forse alla storia come il Salone della «guerra dei minivan». Più o meno tutte le marche presenti sul mercato Usa ne hanno presentato uno o più di uno. Per il Gruppo General Motors oltre al Jimmy appena eletto «truck dell'anno» GMC lancia lo Yukon (4x4 passo lungo cinque porte che con due porte di meno e qualche diversità di allestimento diventa Chevrolet Tahoe (un po' più grande e lussuoso del Blazer che conosciamo anche in Italia) Ford rilancia l'Explorer e il monovolume Windstar Chrysler risponde a sua volta con una serie di minivan di grandi dimensioni fra le quali il nuovo Grand Voyager (altra nostra conoscenza) piace

vole sotto il profilo stilistico a quattro porte con le due laterali posteriori a scorcio e pieno di nuove soluzioni funzionali e ricche allestimenti. A questa guerra dei minivan partecipano anche i giapponesi. Honda ha giustamente scelto Detroit per presentare la Odyssey - che sarà lanciata quest'anno anche in Italia - monovolume a cinque porte dal bel design filante ottima abitabilità e gran cura nei particolari che possono rendere piacevole la vita a bordo a sei persone. Suzuki interviene con l'X90 piccolo fuoristrada due porte con hard top che può muoversi agevolmente anche in città. E infine dalla Isuzu (che però rientra sotto l'ala della GM) arriva per ora solo un prototipo che è però la proposta più innovativa sotto tutti gli aspetti. Si tratta dell'XU1 una sport utility a quattro ruote motrici dal design avveniristico con portiere e portellone apribili in varie direzioni, scocca con i suoi sei airbag (due frontali e quattro laterali) e provvista di una zionone computerizzata per la navigazione assistita da satellite.

Tre su quattro sono made in Usa Europee «su»

■ DETROIT Il primo appuntamento per chi arriva nella capitale mondiale dell'automobile. Detroit è con quell'enorme cartello luminoso che campeggia a metà strada fra l'aeroporto e il centro città lampeggiando aggiorna in continuazione i dati di produzione di veicoli negli Stati Uniti. E per il terzo anno consecutivo dice che l'industria automobilistica americana va forte. Nel 1994 sono stati prodotti 15.709.628 veicoli. E il mercato interno conferma la crescita 15.086.637 vendite. Quasi un milione di unità 18,4 per cento in più rispetto al 1993 che con 14,1 milioni di veicoli venduti era stato un anno molto positivo avendo guadagnato 7 punti sul quadro di euforia generale. I tre colossi di Detroit cantano vittoria. La campagna «buy american» (compra americano) lanciata tra il 1991 e il '92 per battere i giapponesi - che mantengono comunque circa un quarto del mercato esattamente il 23,3 per cento - e una grande capacità competitiva nonostante lo yen forte - ha lasciato il segno anche se non c'è più un gran baitage in questo senso. In percentuale le «Big Three» ottengono il 73,2 per cento incrementando il volume di vendite di 700.000 unità. Le nuove vetture su quattro porte dunque sono General Motors Ford e Chrysler.

Nonostante la schiacciante superiorità del prodotto targato Detroit anche le Case estere rafforzano la loro presenza. In totale solo tanto dello 0,8% ma scomponendo il dato si ha ad esempio che il 30 per cento di aumento di ben il 30 per cento. Con l'unica eccezione almeno dell'Alfa Romeo ridotta al lumicino (è calata del 58%) la Volkswagen quasi raddoppia le vendite (più 83%) e diventa la prima marca europea in Usa. La fanno da damigelle Volvo (più 14,3%) Bmw (più 8,3%) che ha appena inaugurato una fabbrica di assemblaggio in Sud Carolina e Mercedes (più 21,4%). Seguono poi con incrementi maggiori ma volumi inferiori la Saab (più 19%) la Land Rover (più 134%) e la Porsche (più 54%).

La GM non teme il sorpasso dalla Ford

■ DETROIT Alex Trotman presidente della Ford Motor Company assicura che se le cose vanno come pensa lui entro il Duemila gli derà il sorpasso sulla General Motors. Ma Jack Smith non se ne cura. Dalla sua posizione di numero uno della più grande industria automobilistica del mondo bene gli occhi bene aperti e si limita a tracciare a grandi linee gli sviluppi futuri. Lo fa nel tradizionale incontro con la stampa internazionale in un albergo di Detroit. In quel momento i dati definitivi Usa non sono ancora disponibili ipotizza un mercato intorno ai 15,4 milioni di unità vendute nel 1994 e prevede una crescita a 15,6-15,8 milioni per il '95. Dribla lo scoglio della scomposizione tra auto e truck e relative percentuali. Ma poi spara un «oltre 5 milioni di vendite totali GM (e ovviamente il consumo gli dà ragione)». E la prima volta dal 1989. E non nasce a scendere la sua soddisfazione per l'ottimo risultato raggiunto. «GM resta saldamente il Numero Uno nel mercato Usa», Gongola è logico, e va oltre. «Oltre un milione di unità in più del migliore concorrente ca salingo». Il riferimento, malinteso, è solitamente a Ford. Last, at all, molto con grande margine.

In America i nostri modelli spopolano», dice Jack Smith annunciando al titolo di «truck dell'anno 1995» assegnato proprio al Salone al suo Jimmy minivan della GMC. E calca la mano. «La domanda (in generale) eccede la nostra capacità produttiva». Anche sul fronte internazionale ha di che essere soddisfatto. Nella sola Europa occidentale (dove nel 1997 GM venderà una monovolume con marchio americano ma progettata insieme a Opel) calcola un aumento di vendite dei marchi Opel e Vauxhall del 5 per cento per un totale di circa 1 milione e mezzo di unità e di oltre il 50% nell'Europa centro-orientale e nell'area Asia Pacifico e in Africa e in America latina (qui grazie al boom del Brasile e al recupero in grande in Argentina dopo 15 anni di assenza). Le cose vanno bene persino in Giappone dove tra l'altro GM ha raggiunto un accordo con Toyota per produrre insieme una «piccola, tipo Saturn» e un minivan per il mercato nipponico. Anche in Cina oltre alle tre joint venture già operative si sta trattando per nuove azioni in comune sulla componentistica.

Auto «globale» forse, ma mai piccola

■ DETROIT In generale i auto americana non incontra i gusti degli europei. E giustamente Jack Smith grande capo della GM parlando di «globalizzazione» dei prodotti precisa che si discute di uguali pianale e gruppi di componentistica comune anche stesso design ma con particolari di carrozzeria interni e accessori di varia perché diverse sono le esigenze dei vari mercati. Tant'è vero ad esempio che la stessa Ford che porta avanti la bandiera dell'auto «globale» per bocca del suo massimo dirigente Alex Trotman afferma che non farà mai una Fiesta per altri mercati al di fuori dell'Europa. Mentre GM non è interessata a costruire una «mini car» del segmento B cioè più piccola della Corsa quanto semmai una «mediana a basso costo».

Intanto a Detroit dopo avere accorciato di poche decine di centimetri i nuovi modelli presentati lo scorso anno i tre colossi Usa hanno deciso che più piccole di così non si può. Ammiraglie europee come la Opel Omega o la Ford Scorpio insomma sono delle berline moderne in confronto alle misure delle americane più popolari. Così anche le novità del '95 giocano più sull'illusione ottica data dall'arrotondamento abbastanza generalizzato delle forme che non su una riduzione reale delle dimensioni. Ne sono una dimostrazione la Chevrolet Cavalier Z24 aggressiva e potente coupé moscia dall'innovativo motore Quad 4 di 2,3 litri e 150 cavalli (la berlina per la prima volta sarà commercializzata anche col marchio Toyota) o la Pontiac Grand Prix e Sunfire GT Coupé e la rich-

segnata Buick Riviera (tutte Gruppo GM) o ancora la Lincoln L2K (Ford) prototipo di cabriolet supersportiva che richiama alla lontana lo stile della controllata Jaguar. Ben diverso è il discorso sui prototipi. Qui tra supercar del Duemila completamente computerizzate e guidate da satellite - è il caso della berlina Buick XP 2000 e della Oldsmobile Astar - si trova anche qualche affinità europea come il caso di coupé «Anos» e «Vivace» guardati caso firmati Gialà e lo sport utility Fusion (un pick up giovane a 4 porte che richiama un po' il GM Scamp del '94) tutti targati Ford o per la Chrysler il Plymouth «Back Pack» simpatico al crocio fra una vettura due porte e un piccolo pick up per il tempo libero.

Il mercato Usa continua a crescere, i big americani e giapponesi si sfidano sul terreno dei «light truck». A colpi di monovolume. Al Salone di Detroit scoppia la guerra dei minivan. Americani e giapponesi si sfidano a suon di monovolume sempre più innovative nel design e negli allestimenti. In «prima» assoluta i nuovi Chrysler Grand Voyager e Honda Odyssey, presto anche in Italia. La ridisegnata Ford Taurus prefigura la futura Mondeo. Molte novità ma soprattutto tanti affollamenti di modelli già in commercio. I tre colossi Usa tirano il fiato mentre il mercato continua a crescere.