

MOTO

Il boom degli scooteroni salva le due ruote

DALL'INVIATO
MAURIZIO COLANTONI

BOLOGNA L'anno che si sta chiudendo per il settore moto non è stato troppo positivo: dopo la forte spinta arrivata nel '97/'98 grazie agli incentivi alla rottamazione, quella delle agevolazioni statali (in vigore fino al 21 maggio scorso) non ha portato i risultati sperati. In numeri dicono che il mercato di ciclomotori e scooter è calato del 18%,

in un anno sono stati venduti 565 mila mezzi. Sopra il 50cc le immatricolazioni crescono del 70% (260 mila unità). Per le moto con la «M» mauscola invece le vendite arriveranno ai 110 mila pezzi, con un incremento del 28%. Il settore in piena crisi, quello dei ciclomotori tradizionali e degli scooter 50cc, paga l'entrata in vigore della nuova legge (giustissima) del casco obbligatorio (dal 1 gennaio 2000). Chi salgono nella «Hit» sono gli scooteroni,

il vero fenomeno del momento. Chi acquista questo mezzo (da 125cc a due tempi fino a 400cc quattro tempi) ne apprezza le caratteristiche - sicurezza e praticità - che garantiscono anche sui percorsi misti spostamenti soddisfacenti per chi guida e per il suo passeggero. Al passo con i tempi il «Motor Show '99» pone particolare accento appunto su sicurezza e ambiente: un filo conduttore che trova pronte all'appuntamento tutte le case co-

struttrici attraverso prodotti e scelte tecnologiche per una mobilità evoluta, più sicura e rispettosa dell'ambiente. È cosa proponere il mercato. La Piaggio presenta la seconda generazione dello Zip con quattro motorizzazioni inedite. Due versioni 50cc, con il primo quattro tempi mai prodotto da un costruttore europeo. Si affiancano lo Zip 125 e la versione «zero inquinamento» a motore elettrico spinto da tre batterie al Ni-Cd da 6V-100 Ah.

Poi la gamma Liberty (50, 125 e 150cc) e i segmenti Gran Turismo con l'X9, quattro tempi, 250 di cilindrata. Infine il SuperHexagon nei modelli Gtx125, Gtx180 e Gtx250 dotati dei nuovi motori quattro tempi Piaggio Leader. In casa Aprilia apre con un'assoluta novità: la sperimentazione del sistema Ditech, un motore (50, due tempi) a iniezione diretta elettronica in grado di abbattere i consumi di benzina di circa il 50% e di ridurre l'emissione inquinante del 80% (sarà prodotto nel 2000). In più lo Scarabeo 100cc e lo Scarabeo 125 e 150 Scarabeo Touring che si contraddistinguono per il massimo comfort. In Ducati innovativa la vendita su Inter-

net dell'«MH900 evoluzione». A partire dal 1 gennaio 2000 collegandosi al sito Ducati (www.ducati.com) alla pagina dedicata alla «MH900» si potranno trovare foto e tutto ciò che c'è da sapere su questo nuovo modello e poi, semplicemente premendo un bottone, si potrà prenotarla. Alla conferma la prenotazione verrà automaticamente inserita nel Registro ufficiale dei Proprietari di MH900 evoluzione, che apparirà sul sito Ducati. Una volta costruita, la MH900e verrà spedita al concessionario Ducati autorizzato in una particolare cassa protettiva e questi provvederà ad effettuare gli ultimi controlli e la consegna delle chiavi.

ZIG ZAG

ALFA ROMEO La 156 Sport Wagon la prima del 2000

Il Duemila del gruppo Fiat si aprirà all'insegna del «Biscione». Sarà infatti l'Alfa Romeo 156 in versione Sport Wagon a inaugurare il terzo millennio del Costruttore italiano. La nuova, attesa «famigliare», secondo quanto annunciato dall'amministratore delegato Roberto Testore, sarà presentata la prossima primavera. Testore, in occasione del Motor Show, non ha celato la sua soddisfazione per l'andamento commerciale delle ultime nate del gruppo: la nuova Punto, ha detto, a fine novembre aveva raccolto 300 mila ordini e la Lancia Lybra 30 mila.

OPEL/1 «Prima» italiana per Astra Coupé

Sul mercato italiano arriverà nella primavera del Duemila, ma intanto si può ammirare nello stand Opel Bologna in «anteprima» nazionale. Si tratta della nuova Astra Coupé, già nominata «il più bel coupé dell'anno», cui la casa tedesca della General Motors affida l'eredità di successi segnati da Tigra e Calibra. Sportiva del segmento C, bella e aggressiva, l'Astra Coupé è stata disegnata in collaborazione con Bertone, che si occuperà anche dell'assemblaggio.

OPEL/2 Un treno-mostra per il Centenario

Un treno molto speciale è parcheggiato fino a domani sul binario 1 - Ovest della stazione Centrale di Bologna. È l'«Opel Millennium Express», convoglio di 14 vagoni che trasportano in giro per l'Europa un'originale esposizione sui cento anni di vita del marchio Opel. Alla fine del percorso, diverse postazioni computerizzate dove ogni visitatore potrà esprimere (nelle ore di ingresso libero: 10-13,30 e 14,30-20) i propri desideri per l'auto del Duemila. Visitatori illustri, oggi, del Millennium Express sarà l'intera squadra del Milan che si potrà incontrare nello stand Opel.

FILATELIA Cento anni Audi in 4 francobolli

Anche un'altra Casa tedesca celebra il centenario della nascita: è la Horch, dal nome del fondatore, nel 1899, August Horch. E oggi conosciamo in tutto il mondo come Audi. Per festeggiare l'importante compleanno, la Casa dei «quattro anelli» ha pensato a qualcosa di insolito: un foglietto di quattro francobolli celebrativi con l'annullo delle Poste della Repubblica di San Marino con abbinato un coupon, da spedire entro il 31 luglio 2000, con il quale si partecipa al concorso che mette in palio una Audi A3.



FIAT Ecobasic, la «microcar» del futuro

Il Gruppo Fiat spalanca le porte al futuro. Ecobasic è una concept-car che prefigura quella che sarà l'auto del domani, il mezzo che circolerà nelle nostre città. È un concentrato di soluzioni inedite: il nuovo prototipo Fiat, alcune delle quali saranno utilizzate in tempi brevi nella produzione di serie. Ed è stata progettata tenendo ben conto delle esigenze dei clienti stessi e dei loro desideri partendo da un presupposto: vettura dai costi lievi, dai bassi consumi e rispettosa dell'ambiente. Se uscirà fuori oggi dagli hangar della Fiat, Ecobasic sarebbe una «microcar»: consuma meno di tre litri di combustibile ogni cento km, pesa solo 750 kg e un piccolo motore turbodiesel 1.2 di seconda generazione e un cambio, badate bene, robotizzato. Una velocità di 160 kmh. Nasce, appunto, dalle esigenze dei clienti, perciò deve risolvere e non creare i problemi. Il cofano è sigillato (si può aprire solo in officina) e sul frontale presente sono uno sportellino dal quale - senza sporcarsi - fare i rabbocchi di liquido. Cosa di meglio della carrozzeria dell'Ecobasic in gran parte in pannelli in plastica in grado di resistere a graffi e ammaccature. Ecobasic è versatile, può adattarsi alle esigenze del cliente: può tramutarsi da due a



cinque sportelli, come gli interni modellabili a seconda dei passeggeri. Tra le ricercatezze, il cambio, abbiamo accennato, robotizzato abbinato al piccolo motore 1.2 turbodiesel. E a cinque rapporti, ma la vera novità non è costituita dal componente meccanico, ma dal software capace di integrare la logica della centralina che guida il motore con quella che dirige il cambio automatizzato. Coordina tutte e due e sceglie non solo la marcia da inserire ma anche il punto di funzionamento del motore.

La scheda tecnica

La prima caratteristica del propulsore è costituita proprio dalla piccola cilindrata: 1.2, quattro cilindri a iniezione diretta «Common Rail» (dispositivo d'iniezione diretta ad alta pressione con controllo elettronico che venne ideato e sviluppato dal Gruppo Fiat; poi passato nelle mani di Robert Bosch per la fase di industrializzazione). Il «mini» turbodiesel di Ecobasic è un prototipo già avanzato. Tra i vantaggi: bassi consumi, minor inquinamento e maggiore silenziosità con un incremento però delle prestazioni.

Ecobasic, il prototipo della Fiat. A sinistra un pit stop della Ferrari al Motor Show.



Come pescare nel mare dei «non catalizzati»

Mercato, obiettivi e strategie al Motor Show

DALL'INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

BOLOGNA «È un grande risultato», esordisce il direttore del Centro studi Promotor, Gian Primo Quagliano, riferendosi alle 2.320.000 vetture che si prevede saranno immatricolate a consumo 1999 e che confermano l'Italia quale secondo mercato europeo e quarto mondiale. Come ogni dicembre, il Motor Show bolognese (in corso alla Fiera fino a domenica 12) è l'occasione per tirare le somme di un anno di mercato e per fare pronostici e discutere i problemi aperti che avranno influenza nel successivo. E magari anche avanzare sottintese richieste al governo. Per esempio, nel convegno inaugurale su «Le sfide degli anni 2000», nessuno dei relatori ha invocato apertamente il rinnovo degli incentivi alla rottamazione. Ma la «parola magica» è rimasta sospesa nell'aria quando si è toccato il tasto dolente dei 15,2 milioni di auto non catalizzate circolanti in Italia.

Il clamore suscitato dalla prospettiva dell'imminente cessazio-

ne della vendita di benzina super «subito opportunamente ridimensionato» (com'è noto, il problema sussisterà solo per 1,5 milioni di auto per le quali non ci sono soluzioni tecniche né additivi applicabili), secondo il direttore del Csp ha però evidenziato un altro aspetto allarmante: «Queste auto (tutte le 15.200.000 vetture non catalizzate) hanno livelli di emissione di almeno 7 volte superiori a quelli delle auto nuove in commercio. Quindi tenderanno a farsi sempre più restrittive le limitazioni al traffico che riguardano».

Il che fa sorridere sotto i baffi l'intera industria automobilistica e quanto ruota attorno. Per poter evitare le restrizioni antismog che già ora limitano la circolazione in diverse città, crescerà notevolmente la «domanda di sostituzione». E questa, secondo le previsioni del Centro studi Promotor, è destinata a caratterizzare tutta la prima parte del decennio. Da qui rosee prospettive per il mercato italiano, che anche per il prossimo anno si stima sarà intorno a 2.280.000 unità. Sempre che, ed ecco l'appello, i signori di Roma

non provvedano con «nuovi incentivi alla rottamazione» che farebbero lievitare le previsioni di vendita. Senza contare - e qui si insinua il tarlo, peraltro più che giustificato - che ciò darebbe una mano non indifferente a tanta gente che potrebbe non essere in grado di affrontare la spesa per sostituire la vecchia auto superinquinante.

Sempre dietro le parole dette si può leggere lo stesso velato appello per quanto riguarda altre due alternative al nuovo. Un «sostegno», cioè, al mercato dell'usato (si chiede un contributo all'acqui-

sto di un usato catalizzato contro la vecchia auto da rottamare) tuttora fortemente penalizzato dall'aggressiva politica degli sconti applicati dalle Case e dai loro concessionari per tenere alte le vendite del nuovo; sconti che il Csp calcola mediamente intorno all'11% sul prezzo di listino. E perché no, analoga misura sull'usato «chilometri zero», ovvero quelle vetture nuove immatricolate dai concessionari (ufficialmente di 180 mila unità nel '99) e subito messe in vendita, per forza di cose, scontate mediamente del 19-20 per cento.

ROVER

Twenty Five apre la campagna d'Italia del 2000

Il 1999 è stato l'anno di avvio della «Seventy Five», il Duemila si aprirà con una importante doppietta per il gruppo inglese Rover: a fine gennaio verrà commercializzata la «Twenty Five» (la 25, nella foto) e in marzo toccherà alla «Forty Five» (la 45) con le quali si completa il rinnovamento di gamma. Altre novità arriveranno nel corso dell'anno, per esempio con il Freelander («il 4x4 più venduto in Italia») in versione commerciale, la MG F 1.8 con cambio sequenziale Steptronic sul volante, il Range Rover Diesel «Autobiography». L'apprezzamento della sterlina e il suo permanere al di fuori dell'Unione monetaria europea con tutta probabilità continuerà a creare notevoli fastidi al rilancio delle quattro marche (Rover, Land Rover, MG e Mini) del gruppo controllato da Bmw. Tuttavia Salvatore Pistola, presidente di Rover Italia, non ha dubbi: «Il Duemila è un anno di svolta. Inizia con le 25 e 45 il nuovo corso di Rover». È l'Italia, primo mercato di esportazione per il costruttore britannico, sarà ancora determinante: 43 mila vendite (di cui 16.500 Land Rover) previste a fine anno, e per il prossimo «crescita del 10%, in un mercato non lontano da quello del 1999». Compito che spetterà innanzitutto alla 25 e alla 45 visibili in questi giorni al Motor Show. Per entrambe un evidente trasferimento di innovazioni stilistiche (family feeling), tecniche e tecnologiche dalla 75. In particolare, la due volumi Twenty Five, 3 e 5 porte, presenta rispetto alla precedente serie 200 che andrà a sostituire, un 42% di componentistica tutta nuova, nuove motorizzazioni (inizialmente a benzina plurivalvole 1.4 da 84 e 103 cavalli, il 1.600 da 109 cv, cui si aggiungerà in primavera il 1800 da 117 cv con cambio automatico Steptronic, e il 2.0 turbodiesel da 101 cv), miglioramenti nei sistemi di sicurezza e negli allestimenti. Prezzo base per la 1.484 cv 22.950.000 lire chiavi in mano, sotto i 25 milioni la 103 cv con Abs e climatizzatore di serie. R.D.



HYUNDAI

Con «Atos Prime» la piccola gamma diventa di lusso

Stando ottenendo sul mercato italiano straordinari consensi al Motor Show di Bologna presenta la novità della gamma: la Atos Prime della Hyundai. Debutta - la fortunata City Car - non solo versione lusso, ma comoda e propria vettura dalla spiccata personalità stilistica e tecnica. Mantiene le caratteristiche fondamentali della Atos (21 mila vetture vendute nei primi dieci mesi del '99), ma offre maggiore qualità e scelta negli allestimenti. Nell'anteparte si differenzia dalla «base» per una mascherina cromata e per i paraurti con inserti in gomma e fendinebbia. Modificate le maniglie d'apertura e i cristalli posteriori. Tre metri e mezzo di funzionalità e razionalità per quanto riguarda lo spazio. Curati gli aspetti che riguardano la sicurezza: la robusta scocca a deformazione programmata, barre laterali antintrusione nelle portiere, di serie airbag guidatore e passeggero. Brillante motore quattro cilindri a tre valvole di 999 cc dai minimi consumi che si traduce in 142 km di velocità massima. I prezzi? Diciassette milioni e trecento mila per la versione «base» con servosterzo e doppio airbag. Con un milione e duecento mila in più si monta anche il climatizzatore. Meno di venti milioni per la versione Full Optional (con Abs). Ma.C.



NISSAN

È arrivata Almera con il «Birdview» che comandi a voce

Presentata in anteprima mondiale in settembre al Salone di Francoforte, debutta ora in Italia la nuova Almera (nella foto), centro di attrazione nello stand Nissan al Motor Show. Costruita su un pianale completamente nuovo la Almera seconda generazione mostra a prima vista l'enorme contributo stilistico dei centri stile Nissan europei, e in particolare la mano di alcuni designer italiani e tedeschi, che hanno conferito alla vettura un'impronta da elegante sportiva: frontale caratterizzato da gruppi ottici avvolgenti e calandra ad «ali», tetto curvilineo, e posteriormente le marcate linee ellittiche del lunotto e dei gruppi luce le attribuiscono una decisa personalità. Grazie al nuovo pianale, che insieme a un irrigidimento della struttura del 30% rispetto al modello precedente, Almera acquista in tenuta di strada, comfort di bordo - assicura il costruttore - in isolamento acustico. Inoltre, ha determinato una maggiorazione delle dimensioni. La nuova Almera, infatti, è più lunga di 6 centimetri, più larga di 2 e più alta di 5,5 cm a tutto beneficio dell'abitabilità. Quanto alle motorizzazioni è la prima Nissan costruita in Europa su cui viene montato un propulsore a gasolio a iniezione diretta di 2.2 litri turbocompresso, che oltre tutto si avvale di un innovativo sistema di «combustione modulata». I motori a benzina disponibili saranno i nuovi plurivalvole 1.5 litri e il 1.8 litri a fasatura variabile. Fra gli optional più interessanti, l'esclusivo sistema di navigazione assistita «Birdview» sviluppato con Hitachi, le cui funzioni possono essere attivate utilizzando i comandi vocali. Della nuova gamma, in Nissan puntano in particolare modo sulla versione Tino, una attraente monovolume (dietro, tre posti singoli modulabili in 24 diverse posizioni; i due laterali possono scorrere di 20 cm; capacità del bagagliaio da 440 a 1030 litri) con cui la Casa s'inscrive in questa promettente «nicchia» del segmento C. R.D.



Quesiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni» L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma

0669996297
FAX 066783502

