



FIAT&ECOLOGIA

Elettrica/benzina, la Multipla si sdoppia

NAPOLI È stato il sindaco Antonio Bassolino il primo cittadino a beneficiare della nuova Multipla Fiat Hybrid Power (l'evoluzione più spinta nel campo dei veicoli a minimo impatto ambientale), dieci esemplari sono stati infatti destinati al Comune di Napoli nell'ambito del Progetto Atena (Ambiente Traffico Telematica Napoli) per una sperimentazione cittadina.

È una risposta alle esigenze del traffico di domani perché la nuova Multipla Fiat Hybrid Power offre le nuove funzioni senza nulla togliere alle prestazioni della vettura di origine (comfort, abitabilità, sicurezza, velocità, autonomia). La vettura è frutto di un lavoro di ricerca e sviluppo dei progettisti di Fiat Auto che hanno sfruttato le possibilità offerte dalla doppia trazione (elettrica e termica) in modo originale ed innovativo. Per garantire da un lato alla vettura non solo consumi ridotti (6,8 l/100 km) ma anche - e soprattutto - emissioni decisamente inferiori: in media del 50% nel funzionamento in modalità ibrida e per assicurare una vera flessibilità di impiego.

Multipla Fiat Hybrid Power, infatti, è la prima vettura di questo tipo che, all'occorrenza, può viaggiare con la spinta del solo motore elettrico. In città si comporta come uno ZEV (Zero Emission Vehicle), ha una velocità massima di 80 km/h e un'autonomia superiore agli 80 km. Mentre sulle strade extraurbane e in autostrada, dove la propulsione è assicurata dal lavoro congiunto del propulsore termico e di quello elettrico, offre le stesse prestazioni (ma con emissioni assai minori) di

qualsiasi vettura tradizionale: velocità massima di oltre 155 km/h, 400 km di autonomia. Dal punto di vista tecnico, questi risultati sono stati ottenuti mettendo a punto un sofisticato sistema elettronico che gestisce (e sfrutta al meglio, secondo le necessità) i due propulsori: il 1.6 16V Torque a benzina, caratterizzato da una potenza di 76 kW (103 CV) e da una coppia di 14,7 kgm (144 Nm); e il motore elettrico (asincrono trifase) a corrente alternata che ha una potenza massima di 30 kW (15 kW quella continuativa) e una coppia massima di 130 Nm (13,02 kgm).



Auto



& dintorni

LA NUOVA ALMERA

Dalla Nissan con furore Una Super - Utility nel segno dell'Europa

Maneggevolezza, tecnologia, bellezza: le caratteristiche della nuova Almera, quelle sulle quali punta la Nissan nel 2000, sono queste. Così la nuova vettura si appresta al lancio ufficiale sul mercato italiano, il 31 marzo prossimo, presentandosi in tutta la sua accattivante veste. E in realtà, la nuova Almera è attraente, ha un design a onda di mare, ha bei colori (garantiti per un periodo doppio rispetto ai tradizionali) ha motorizzazioni tecnologicamente avanzate, a modesto impatto ambientale. E un abitacolo interessante, pieno di vani, sportelli, reti divisorie, portaocchiali, portaombrelli, cinghie, e una presa elettrica a 12 volt, oltre ai tradizionali optional. Non sembra ma sono tutte cose che servono, elementi segnalati da un attento sondaggio effettuato dalla Nissan sui propri clienti. Così, sull'abitacolo gli ingegneri si sono soffermati molto attentamente. La cura particolare è dovuta - hanno spiegato alla presentazione della vettura, alla Nissan di Roma - dalla volontà di presentare un prodotto piacevole, attraente e funzionale. Lo scopo dichiarato è quello di «sentirsi comodi, come a casa propria». Il concetto? Quello di «Super Utility». Qualsiasi prodotto si basa sulle fondamenta che nel caso di una macchina sono rappresentate dalla struttura della scocca e dal motore. La struttura è rinforzata attraverso le speciali che irrobustiscono i verticali ed appaiono come di una resistenza fortissima. I motori, sia a benzina, sia diesel sono scattanti, a consumi ragionevoli, limitate emissioni e rumorosità. Può essere dotata



di navigatore satellitare a 3 o a 5 porte. Insomma, nel complesso, si tratta di una buona macchina, con prestazioni di qualità, e che può coprire una fascia d'utenza estesa. Gli elementi per un buon esito delle vendite, quindi, ci sono tutti e molto dipenderà dai prezzi: ancora non sono stati stabiliti, anche se la piccola dovrebbe aggirarsi intorno ai 25 milioni. Con la Nuova Almera, vettura totalmente europea (come ideazione e realizzazione), la Nissan cerca di consolidarsi sul mercato italiano: grazie anche al successo della Micra, e infatti la prima tra le Case giapponesi punta a raggiungere il 3 per cento del totale delle vendite. Un obiettivo ambizioso, un obiettivo che la Nissan può raggiungere.

EMISSIONI E CONSUMI RIDOTTI

I motori della Nuova Almera: 1.8 e 1.5 a benzina e 2.2 turbodiesel. Quelli a benzina sono entrambi a 4 cilindri bialbero a camme in testa e 16 valvole con controllo della turbolenza, un dispositivo che permette di migliorare la combustione di ridurre le emissioni e i consumi di carburante. Il 1.8 è in grado di percorrere 100 km con 7,6 litri (autonomia di 800 km), il 1.5 è ai vertici di economicità della categoria. Il turbo 2.2 è ad iniezione diretta, 16 valvole e doppio albero a camme: quindi riduzione dei consumi (15% in meno garantiscono alla Nissan) e delle emissioni.

ZIG ZAG

Fiat Punto nel '99 sempre regina ma...

Un 1999 sempre in testa, mameo esaltante degli anni precedenti. La Fiat Punto si è confermata regina delle vendite, scendendo però dalle 288 mila immatricolazioni del '98 a 220 mila. Si sono avvicinate, così, la Panda (120 mila), la Seicento, la Lancia Y, prima tra le straniere, la Golf (passata da 60 mila a 78 mila). Nelle nicchie si impongono i monovolume. Le vendite di Renault Scenic (42 mila), Mercedes Classe A (21 mila) e Fiat Multipla (18 mila), sono cresciute in totale del 4,63% rispetto al '98. Aumento dell'1,67% anche per i monovolume grandi, con il Chrysler Voyager prima a 5.580 immatricolazioni, seguito dalla Ford Galaxy (5.471) e dall'Ulisse Fiat (4.913).

Arriva Smart Cdi «super risparmiosa»

Arriva la nuova Smart Cdi con motore turbodiesel. Dal 5 febbraio sarà disponibile presso tutti i rivenditori italiani autorizzati. Il consumo della Cdi è di 3,4 litri di gasolio ogni 100 km con emissioni di CO2 pari a soli 90 grammi per la stessa distanza. Al prezzo di 18.960.000 lire la Smart Cdi offre un allestimento completo: climatizzatore, doppio airbag, Abs, controllo della trazione.

A marzo la Wagon R+ targata Suzuki e Opel

Il primo prototipo della «Nuova Wagon R+», la compatta sviluppata dalla Suzuki in collaborazione con la Gm, è stato prodotto lunedì scorso in Ungheria nello stabilimento della Magyar Suzuki Corporation, a Esztergom. Le versioni Suzuki e Opel/Vauxhall della vettura saranno distribuite separatamente e lanciate con rispettivi marchi, sui mercati europei, a partire da marzo. L'iniziale volume produttivo è fissato in 30 mila unità l'anno. Il nuovo Wagon R+ cambia notevolmente rispetto alla versione attuale per design e rifiniture. Saranno disponibili differenti versioni con cambio manuale a 5 rapporti e automatico a 4 velocità, con trazione anteriore e integrale.

Autostrade investe sulla sicurezza

Autostrade ha messo a punto un piano per la sicurezza sulla rete in concessione con un preventivo di 1.000 miliardi di spesa in tre anni. Parola del presidente della società, Giancarlo Elia Valori. Autostrade ha già realizzato una banca dati di tutta la segnaletica esistente sulla sua rete ed ne ha avviato la razionalizzazione.

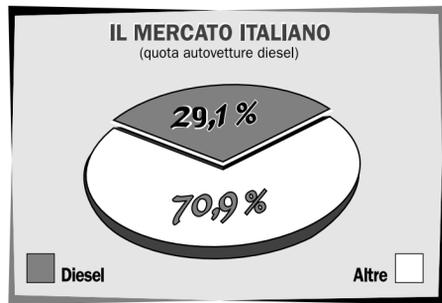
Bolzano, guida sicura su neve e ghiaccio

L'Ac di Bolzano ha organizzato dei corsi di guida sicura su neve e ghiaccio e asfalto bagnato con lezioni teoriche e pratiche. L'iniziativa, con un massimo di dieci iscritti per corso, è rivolta prevalentemente ai giovani per insegnare loro come controllare l'auto nelle situazioni di pericolo.

Duraterm Chromium candela di lunga vita

La Bosch amplia la propria gamma di candele ad incandescenza con l'introduzione di Duraterm Chromium. Come le altre candele della casa tedesca, il nuovo prodotto è in grado di raggiungere la temperatura di 850 gradi, necessaria per le partenze a freddo dei motori diesel, in soli 4 secondi, ma presenta una durata doppia rispetto al normale.

Gasolio, carburante senza frontiere Il diesel, liberato dai superbolli, conquisterà il 40% del mercato



ROSSELLA DALLÒ

MILANO «I love gasolio». È certamente questo uno dei leit motiv del mercato automobilistico italiano dello scorso anno, destinato a continuare anche nel 2000. Si parla di un mercato tra il 35 e il 40%. Le motorizzazioni Diesel, finalmente non più penalizzate da superbolli e sovrapprezzi, sono uscite dal letargo in cui erano state relegate per tutti gli anni Ottanta e quasi tutto il decennio Novanta. Ora conquistano con facilità il cuore degli italiani. E non solo di quelli cosiddetti

«grandi stradisti» che per necessità professionali percorrono dai 25 mila ai 40 mila chilometri l'anno. Innanzitutto la quota di Diesel copre il 29,1 per cento delle vendite totali di nuove vetture. Di questo terzo circa, le marche estere si aggiudicano il 73,8 per cento. Si può dire che non ci sia fascia di mercato priva di offerte. Ma il dato più interessante è che da qualche tempo le vetture con motore a gasolio conquistano clienti ed estimatori anche nei segmenti medio-bassi del mercato, grazie anche a una maggiore attenzione (e a una migliore base reddituale) delle case

costruttrici. Basta dare un'occhiata alla classifica delle più vendute nel '99 per constatare quanto questo nuovo trend commerciale sia cresciuto e si sia diffuso. Tra le prime dieci figurano infatti modelli dei segmenti B e C, con in testa Opel Astra seguita, nell'ordine, da Volkswagen Golf, dalle Fiat Punto, Bravo/a e Marea, da Ford Focus, Vw Passat, Alfa 156, Renault Megane e Fiat Palio. Per trovare auto di segmento superiore - fino all'altro ieri praticamente monopoliste del mercato Diesel - bisogna scendere di diverse posizioni. È significativo, infatti, che

mentre nel segmento «E» (alta gamma) le vendite di Diesel siano cresciute negli ultimi quattro anni di 13 punti partendo da una base già molto alta del 39,86%, nei segmenti inferiori, i raddoppiamenti e anche più la domanda. Il «D» è passato dal 27,54 al 56,6%. Ancora più impressionante l'incremento nel segmento «C» che da meno del 20% ha toccato lo scorso anno il 41%. Infine, anche le cosiddette «city car» compatte (Punto e sue concorrenti, per intenderci) che fino al '97 non arrivavano al 10% del mix, ora sfiorano il 15 per cento.

L'EVOLUZIONE

La svolta con «l'iniezione diretta» Propulsori ecologici dai bassi consumi

MILANO Dopo gli anni bui delle percentuali a una cifra, l'abolizione del superbollo decisa con la Finanziaria 1996 ha dato il «la» a una crescita costante del settore dieselistico. La «liberazione» fiscale e la successiva ('99) rimodulazione della tassa di possesso sulla base della potenza effettiva premiante per i Diesel, sono state poi supportate da un deciso miglioramento dei motori. Oltre a consumare e inquinare di meno, in termini di efficienza e prestazioni oggi i valori sono molto simili a quelli dei propulsori a benzina. È opinione comune che proprio questa evoluzione abbia spostato l'asse dell'interesse delle Case e del mercato, contribuendo così ad allargare l'offerta a fasce di clientela con minore capacità di spesa, e a ridurre il gap del prezzo di vendita. Oggi, afferma l'ing. Tardella dell'Unrae, «con 7-8 mila chilometri si ammortizza il differenziale di prezzo d'acquisto tra una vettura a gasolio e la corrispondente a benzina, e i costi di manutenzione sono molto bassi perché - spiega -

il motore Diesel è meno raffinato e impegnativo, e più «duraturo». Se a ciò si aggiunge l'escalation del prezzo della benzina...

Un deciso impulso ai Diesel è certamente venuto dall'introduzione dell'iniezione diretta. Una vera «rivoluzione» tecnologica targata Fiat, cui si deve il brevetto del JTD Common rail, poi ripreso da gran parte della concorrenza. «È un grosso successo di mercato», è l'inevitabile, orgoglioso commento del gruppo torinese. «Il JTD ha spostato il valore del Diesel molto in alto (più del 26% delle vendite totali '99 è «made in Fiat Auto», ndr). Poi c'è stata anche una nostra capacità, dopo l'Alfa 156, nel trasferire questa tecnologia su tutte le gamme Fiat, Alfa e Lancia (unica esclusa la Y) nel breve arco di un anno e mezzo». Dal quartiere generale del Lingotto dicono che, una volta fatto provare, «è stato facile convincere la rete commerciale» a spingere il prodotto. «Con quello che si risparmia, le prestazioni, i consumi, l'ecologia», assicurano, non ci sono

state difficoltà a vendere. Certo, ammettono, «su Punto c'è ancora una differenza di prezzo evidente. Ma più si sale più si riduce il gap», tant'è che le 156 1.8 16V a benzina e il 1900 turbodiesel a iniezione diretta costano uguali.

L'iniezione diretta ha portato benefici anche in casa Peugeot. E come noto, i francesi vantano una lunghissima tradizione nel Diesel. Lo scorso anno più di una vettura su quattro vendute da Peugeot Italia era a gasolio (28.847 unità), compresa la versione HD della 206 che grazie all'iniezione diretta è molto più scattante, «pulita» e «risparmiosa» di prima. E il prezzo è decisamente competitivo «perché lo stesso mercato delle auto a gasolio - sostengono dall'ufficio stampa - è più competitivo, e la domanda è aumentata». Una crescita, ricorda l'Unrae, che fa prevedere un trend 2000 intorno al 40% del mix, lo stesso che «un vecchio studio Cee dei primi anni Settanta - dice Tardella - aveva dato come obiettivo del Duemila per tutti i Paesi della Comunità». R.D.



OPEL, ASTRA TURBODIESEL ORA SOLO A 16 VALVOLE

Dalla gamma Opel Astra scompaiono i motori a due valvole per cilindro. Anche il 1700 Turbodiesel diventa plurivalvole grazie all'inedito bialbero a iniezione diretta, che guadagna un 10% in potenza (75 cv) rispetto al predecessore, e il doppio in coppia massima (16,8 kgm) a parità di giri

(1800/min). Che si traduce in una maggiore fluidità di funzionamento e in una consistente riduzione dei consumi: 20,8 km con un litro di gasolio. Da questa 1.7 DTI 16V in Opel Italia contano di bissare il successo della vecchia 1700, la Diesel più venduta (38.894) sul mercato italiano '99.



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



066996297 FAX 066783502

