

Porte aperte fino a domenica 15 al 62° Salone di Ginevra

Una passerella di novità soprattutto «elettriche»

Fino a domenica porte aperte al pubblico del 62° Salone di Ginevra. Molte novità di marche occidentali e nipponiche. Particolare attenzione verso la propulsione elettrica, con la Cinquecento «Elettra» a fare da polo di attrazione. Non mancano proposte innovative dei carrozzieri italiani. Un prototipo rivoluzionario di Opel/GM per una compatta a «moduli guida intercambiabili».

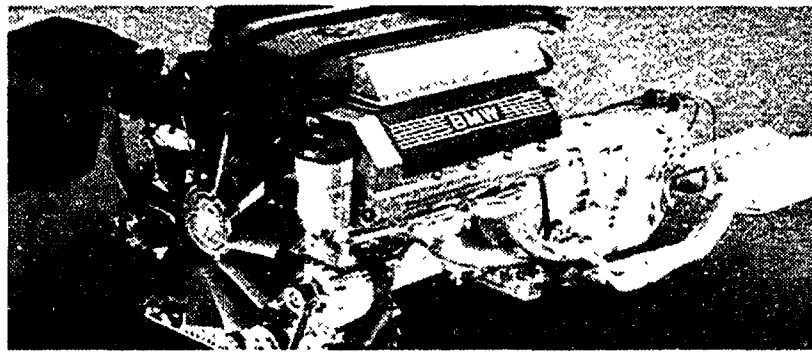
DAL NOSTRO INVIATO
ROSSSELLA DALLO

GINEVRA. Il «salottone» del Palaeppò di Ginevra, l'unico aperto a cadenza annuale al mondo dell'automobile, è un irrinunciabile momento di confronto diretto con un mercato, quello elvetico, molto particolare e selettivo. In questo paese, infatti, c'è la più alta concentrazione di «specialties». Basta dire che ben il 48,6% delle immatricolazioni del 1991 è composto da auto con cambio automatico (50.802 pari al 16,6%), da station wagon (47.456, 15,5%), da 4x4 (42.411, 13,8%) e da vetture sovralimentate (3.425, 2,7%). Proprio per questa ragione la Svizzera interessa molto, per esempio, al marchio Lancia che qui ha venduto lo scorso anno 1814 Deda (più 4% rispetto al 1990) di cui il 32% erano modelli in versione integrale e turbo gli ordini per la nuova Delta HF Integrale hanno già coperto la produzione dei primi sei mesi; la Y10 Selectronic ha raggiunto il 12% del totale Y10, quando in Italia il mercato delle auto con cambio automatico rappresenta soltanto il 2%. Ed ecco anche spiegato perché la 62esima edizione del Salone internazionale dell'automobile - che si chiuderà domenica - riserva al suo pubblico diverse sorprese.

Cominciamo dal Gruppo Fiat e dal suo marchio più prestigioso. La Ferrari espone in «prima europea» la 512 TR, la «berlina europea» con motore di 5 litri boxer 12 cilindri 48 valvole per una potenza di 428 cv, che va a sostituire la Testarossa. L'Alfa Romeo, non accen-

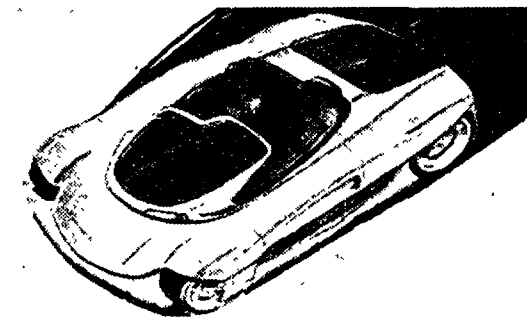
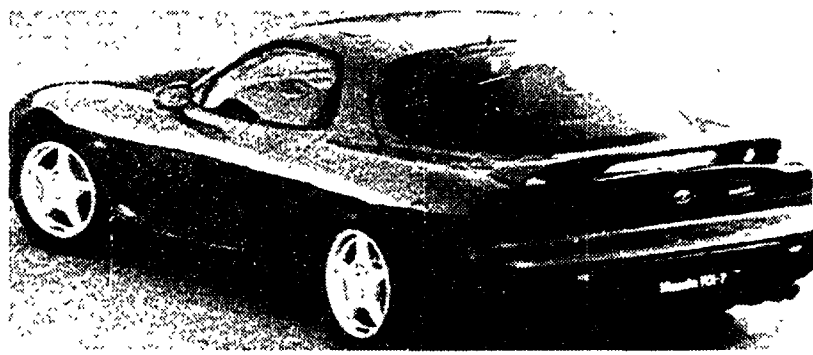
tendosi di avere presentato solo un mese fa la nuova gamma 155, porta in anteprima la supersportiva 155 GTA pronta a scendere in pista nel campionato CIVT (come possiamo leggere in questa pagina), derivata dalla versione Q4 a trazione integrale permanente, e spinta da un motore 4 cilindri 16 valvole sovralimentato. La Fiat fa la sua parte con la novità assoluta Tempa SW 4x4 che inaugura la trazione integrale permanente, mai adottata prima su vetture della Casa torinese. Fra le «medie» c'è un'inedita Tipo 2.0 i.e. con cambio automatico. Ma il polo d'attrazione Fiat è comunque la nuova Cinquecento (di cui sono appena stati annunciati i prezzi: 8.383.000 lire la 704 cc, 10.680.000 la 903 cc catalizzata), che a Ginevra fa il suo debutto espositivo. In particolare, le luci della ribalta sono puntate sulla versione «Elettra» (lire 27.130.215, chiavi in mano), seconda automobile a energia pulita prodotta in serie dalla Fiat insieme alla Panda già arrivata alla seconda generazione, e al commerciale Ducato Elettra.

Restiamo per un momento alla Cinquecento. Per la 903 cc la bolognese Diavia ha studiato uno speciale impianto di climatizzazione di cui vengono presentati in questa occasione i primi prototipi. Per giungere a un risultato ottimale in un'auto di costose ridotte dimensioni, tra l'altro, Diavia ha dovuto utilizzare componenti miniaturizzati. Nello stand si possono poi trovare climatizzatori e condi-



zionatori ideati per l'Alfa 155 (con uno speciale evaporatore che sfrutta le più avanzate tecnologie termodinamiche), per la nuovissima berlina di classe media Volkswagen Vento, per la esclusiva Bugatti EB 110 e per la Mercedes Serie S/W 140 (qui i nocivi CFC sono stati sostituiti dal nuovo refrigerante R134A).

Ancora dall'Italia scendono «in lizza» a Ginevra due tra i più apprezzati carrozzieri: Bertone e Italdesign. Del primo si possono ammirare un'anticipazione statica del fuoristrada «Freeclimber 2», dedicato agli ap-



Molte novità in «prima» mondiale o europea a Ginevra. Del giapponese della Mazda è la sport-car RX-7 (foto in alto); di Bertone è l'arvenistico prototipo Blitz mosso da un propulsore elettrico (qui sopra). Bmw invece sul nuovo motore 8 cilindri (a fianco) per la Serie 7. Ma il centro dell'attenzione sarà per tutti la Cinquecento Elettra (qui sopra a sinistra), regina tra la 704 cc e la 903 catalizzata.

passionati delle 4x4 eleganti, compatte e polyvalenti (prodotto da fine primavera in collaborazione con Daihatsu e Bmw di cui adotta il motore 4 cilindri di 1,6 litri, cui seguiranno il 1800 e 2000 cc). Sempre di Bertone è un prototipo non marciante estremamente innovativo: Blitz (dal tedesco «lampò»), spinto da un propulsore elettrico. Dell'Italdesign sono invece, a presenza già nota, la Naza M12 che debutta proprio a Ginevra nel '91, e una sua derivazione: Naza C12 (vista al Salone di Tokyo), progetto di una sport-car con

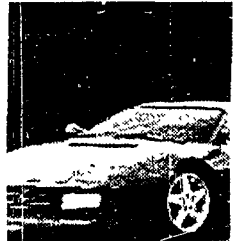
motore Bmw 12 cilindri (350 cv) elaborato dall'Alpina. A parte la giapponese, allo stand Toyota si può ammirare la prima «Canna» totalmente fabbricata in Gran Bretagna. La Nissan presenta una monovolume dall'involucro nome «Serena»; la Honda espone in «prima mondiale» la nuova CRX; di Mazda sono la sportiva RX-7 (con motore rotativo di 240 cv a 6500 giri che sarà in vendita in Europa a partire dalla prossima estate, e la elegante «sedan» Xedos-6 quattro porte, offerta sui nostri mercati

comprendono moto, trasmissione e ponte posteriore, da scegliere e montare nella parte posteriore (senza penalizzare la capacità del bagagliaio) in pochi minuti a seconda del percorso da affrontare. La scelta si pone tra un 3 cilindri a benzina da 34 cv e la propulsione elettrica con due motori da 14 cv/10 kw ciascuno. Tante ancora le novità che è impossibile elencare tutte. La britannica Rover pone al centro del proprio stand la nuovissima ammiraglia Rover 800 e una inedita versione cabriolet per la Serie 200. La Ford presenta un sostanziale restyling della gamma Scorpio; la Lamborghini una stupenda versione scoperta della Diablo; e tra le «marche tedesche», una «Avant» della Audi 80 e le potenti versioni sportive AMG delle Mercedes.

Al motori è rivolto l'impegno della tedesca Bmw che espone - oltre a tutta la gamma di modelli - compresa la «neonata coupé Serie 3 e la nuova M5 - un propulsore 3000, otto cilindri a V bialbero 32 valvole con 225 cavalli di potenza, e un 4.0 litri da 270 cv, destinati inizialmente ad equipaggiare alcuni modelli della Serie 7, e dal 1993 anche la Serie 5.

Infine, dalla Francia la novità Renault: l'ammiraglia Safrane proposta con sette differenti motorizzazioni benzina e Diesel ecologiche. Tra queste, merita particolare attenzione la Safrane tipo Baccara, con motore tre litri turbodiesel. Curiosità di questa vettura che si inserirà presto al vertice della gamma, è la sua base motoristica presa dall'Alpine A610 e quindi rielaborata e potenziata (260 cv a 5500 giri) secondo i metodi della Formula 1.

Pirelli a Ginevra con un P Zero 18" di serie per la Ferrari 512 TR



A Ginevra non poteva mancare una novità di Casa Pirelli. La grande industria di pneumatici si presenta infatti con il meglio del meglio per una vettura da sogno: l'ultrabassato P Zero da 18 pollici - il primo in questo cassetto - montato di serie sulla Ferrari 512 TR (nella foto). Questo pneumatico, nella serie /40 e /35, grazie al suo disegno particolare garantisce ottima stabilità alla nuova Ferrari che, ricordiamo, raggiunge velocità superiori ai 300 km/h e produce accelerazioni da 0 a 100 in meno di 5 secondi.

Da 21 milioni i prezzi della nuova berlina Volkswagen Vento

iniziata da noi lunedì prossimo. Questi i prezzi «chiavi in mano»: 1.8 CL (75 cv) lire 20.932.100; 1.8 GL (75 cv) 21.687.750; 1.8 GL (90 cv) 22.389.850; 1.8 GL automatica (90 cv) 23.776.200; 2.0 GT (115 cv) 27.084.400; 2.8 VR6 (174 cv) 43.601.100; 1.9 CL TD (75 cv) 22.502.900 lire.

Nostalgia di seconda serie Golf: ecco la «Function»

Distribuita da Autogerma, la Volkswagen Golf «Function» cinque porte, versione speciale della seconda serie Golf (ancora in produzione a Wolfsburg). Le motorizzazioni a benzina di 1.3 e 1.6 litri che erogano rispettivamente 55 e 70 cv, sono catalizzate di serie con marmitta «trivalente» e sonda lambda. La «Function» è equipaggiata di serie, tra l'altro, di sedile conducente regolabile anche in altezza, volante sportivo, tettuccio apribile manualmente, servosterzo (per la 1.6), cerchi in acciaio 14" con pneumatici 185/60 R 14, vetri atermici verdi, profilo protettivo ai parafranghi (tipo GTI) e predisposizione radio con antenna. I prezzi, chiavi in mano, sono di lire 15.594.950 la 1.3, e lire 16.963.450 la 1.6 litri.

Tutti i Diesel Peugeot sono esenti da superbollo

Dal 26 febbraio tutti i veicoli Peugeot con motore Diesel, compresa la nuovissima 205 turbodiesel commercializzata da pochi giorni in Italia, sono esenti da superbollo per autorizzazione ministeriale. Complessivamente sono 11 modelli che coprono l'intera gamma della Casa francese: due versioni della 205 e della 309, quattro della 405 (due berlina e due station wagon) e tre dell'ammiraglia 605. La nuova 205 a gasolio ha un motore di 1769 cc turbocompresso, «pulito all'origine», cioè già rispondente alla normativa Cee 91/441 ed esente da superbollo. È disponibile in due versioni, a 3 porte (lire 18.267.000 chiavi in mano) e 5 porte (lire 18.967.000). Le dotazioni di serie annoverano la chiusura centralizzata, i vetri elettrici e i fari supplementari.

Semaforo «verde» e più sicurezza per la gamma Nissan Primera

Dal primo gennaio tutta la produzione della gamma Nissan Primera è catalizzata al 100%, ovvero dispone di catalizzatore trivalente e sonda lambda di serie. E come da pochi giorni in Italia, sono esenti da superbollo per autorizzazione ministeriale. Complessivamente sono 11 modelli che coprono l'intera gamma della Casa francese: due versioni della 205 e della 309, quattro della 405 (due berlina e due station wagon) e tre dell'ammiraglia 605. La nuova 205 a gasolio ha un motore di 1769 cc turbocompresso, «pulito all'origine», cioè già rispondente alla normativa Cee 91/441 ed esente da superbollo. È disponibile in due versioni, a 3 porte (lire 18.267.000 chiavi in mano) e 5 porte (lire 18.967.000). Le dotazioni di serie annoverano la chiusura centralizzata, i vetri elettrici e i fari supplementari.

E con Nannini scende in lizza l'Alfa 155 GTA



La potente 155 GTA conta sui suoi 400 cv per battere la Bmw M3.

LODOVICO BASALU

MODENA. Il vestito, elegante ma grintoso, è quello che sfoggiano sulle strade di tutti i giorni. Il cuore, invece, ha subito un sensibile aumento degli impulsi: tanti bei cavalli in più. Sono le Alfa Romeo e Bmw che tra pochi giorni (il 22 a Monza) scendono in lizza per il titolo nel campionato italiano super turismo. È questo un appuntamento molto atteso dalla Casa italiana che punta tutto sulla neonata 155 in versione GTA - esposta in anteprima al Salone di Ginevra - e su due «driver» del calibro di Alessandro Nannini e Nicola Larini. Oltre 400 cavalli dovrebbero bastare al quattro cilindri di Aresè per arginare la temibile M3 della Bmw, vincitrice del titolo nel 1991 con Roberto Ravaglia.

Ma non si pensi che siano cose per inguaribili assatanati della domenica. I costruttori puntano su un ritmo di immagine - magari non come quello della irraggiungibile Formula 1 - sufficiente ad indurre il «signor Rossi» ad acquistare la vettura che trionfa sulle piste, e per di più con tanto di portiere, cofani e portabagagli. La Casa (commissione sportiva), insieme alla Salerno Corsa, ha presentato giovedì a Modena il campionato 1992. «Queste gare hanno dimostrato a cinque anni in qua - ha

spiegato Fabrizio Serena, presidente Casa - un alto contenuto agonistico e un importante riflesso sul mercato dell'automobile», aggiungendo poi per buona pace di tutti che «non mancheranno i controlli, come quelli sul rumore (non oltre i 110 decibel da un metro di distanza) e sui carburanti, con periodici e opportuni prelievi». Per parte sua, il campionato super turismo e turismo snocciola cifre di tutto riguardo: 473 piloti iscritti tra tutte le categorie e 2152 presenze nelle dieci gare della stagione '91. Il piatto forte di quest'anno, ovviamente, porta il nome di Nannini. Il toscano non demorde e, dopo avere inanellato record su record durante i test invernali a Monza e al Mugello, intende usare la sua 155 GTA come «cavallo di Troia» per tentare un non impossibile ritorno nel «circus» della F.I. «Il braccio è quasi a posto - ha dichiarato da Siena - ma l'importante è il piede, e quello non è cambiato. A fargli compagnia sono altri esponenti della massima formula come il romano Emanuele Pirro e l'abruzzese Gabriele Tarquini, entrambi su Bmw M3. Ci saranno pure quei due emule di Giovanni Amati: Tamara Vidali al volante di un'Alfa 75 del Jolly Club, Alessandra Persichetti su Volkswagen Golf Gli.

La Citroen dopo il successo della ZX ne commercializza una versione con motore a gasolio

Un Diesel per l'«Auto Europa 92»

Periodo di vento in poppa per la Citroen. Un grosso contributo l'ha dato la ZX, alla quale in questi giorni è stato consegnato il premio «Auto Europa 92». Ora la Casa francese commercializza in Italia, in un momento particolarmente favorevole dopo il decreto del 1° febbraio, una versione con motore Diesel della vettura premiata. Il modello risponde largamente alle norme CEE sulle emissioni.

FERNANDO STRAMBACI

MILANO. La Citroen Italia non aveva mai fissato tanti appuntamenti alla stampa in un lasso di tempo così breve: in quindici giorni un incontro per il lancio nel nostro Paese della versione break dell'ammiraglia XM; una riunione con M. Roché, direttore generale della Citroen, per la consegna del premio «Auto Europa 1992», che i giornalisti italiani aderenti all'U.I.C.A. assegnano ogni anno al nuovo modello ritenuto più interessante tecnicamente ed economicamente e che è andato alla ZX; la prova su strada di una nuova versione della vettura premiata, la ZX 1.9 Diesel EGR in allestimento Avantage.

Il lancio in Italia di questo nuovo modello ZX avviene in un momento particolarmente favorevole per la Citroen. La marca francese, infatti, grazie anche alla ZX, ha registrato



Anche la versione a gasolio della ZX mantiene la linea piacevole e moderna che il Centro stile della Citroen ha realizzato in collaborazione con Bertone

l'anno scorso in Europa una progressione nelle vendite del 24 per cento, il che non solo ha consentito alla Citroen di elevare dal 4,3 al 5,2 per cento la sua quota di mercato, ma ha permesso al gruppo PSA, di cui fa parte con la Peugeot, di collocarsi, con il 12,9 per cento, al secondo posto nella graduatoria dei maggiori costruttori europei.

L'arrivo sui mercati europei della ZX 1.9 Diesel contribuirà certamente a rafforzare questa posizione, anche perché un contributo non indifferente verrà proprio dall'Italia. Durante la presentazione alla stampa della nuova versione, Walter Brugnotti, portavoce della filiale italiana della Casa, non ha fatto mistero del fatto che, contro una previsione iniziale di 2.000 ZX 1.9 Diesel da vendersi in un anno, ora a Milano

puntano su 6.000 unità vendute nello stesso arco di tempo. A parte la concorrenzialità del prezzo della ZX 1.9 Diesel (18.201.050 lire, chiavi in mano, compresa la vernice metallizzata e una lunga serie di accessori) giocano a favore del nuovo modello - oltre ad alcune peculiarità della gamma, quali il retrotreno con effetto autoridirezionale programmato e il sedile posteriore scorrevole, frazionabile e ribaltabile - l'esenzione per tre anni dalla sovrattassa sulle vetture a gasolio e la possibilità, per chi possiede una ZX Diesel, di circolare anche in caso di limitazioni al traffico.

Il motore «XUD9 Y» da 65 cv a 4600 giri/minuto che equipaggia questa versione della ZX, infatti, non solo è conforme a quanto previsto dal decreto legge n. 47 dell'1/2/1992, ma le sue emissioni sono molto al di sotto dei limiti CEE che indicano valori in grammi/chilometro di 2,72 per il monossido di carbonio (e la ZX emette soltanto 0,06 di CO), di 0,97 per gli idrocarburi incombusti e gli ossidi di azoto (HC più NOx 0,42 per la ZX) e di 0,14 per il particolato (g0,124 per la ZX). Il merito va allo schema costruttivo di questo Diesel, le cui particolarità sarebbero troppo lunghe elencare, ed all'adozione dell'EGR per il riciclo dei gas di scarico.

La ZX 1.9 Diesel EGR su strada non appare penalizzata dal lavoro fatto per contenere le emissioni ed ha consumi molto accettabili, in attesa che un turbocompressore le vivacizzi. I consumi sono generalmente inferiori a quelli delle auto Diesel concorrenti (4,4 litri per 100 km ai 90 orari, 5,9 litri ai 120, 6,6 litri nel ciclo urbano); allineate le prestazioni (161 km/h la «velocità massima»; 18,5 secondi per passare da 0 a 100 km/h). Rumorosità da auto a benzina.

Assoauto propone un pool di revisioni

MILANO. Non ci (più) sono dubbi. La nuova legge sulle attività di autoperazione non esclude gli interventi di manutenzione da parte del proprietario del veicolo. Si riservano invece all'officina specializzata, inserita in apposito registro, le riparazioni straordinarie che comportano revisioni ufficiali. A sciogliere gli equivoci è stato il vicepresidente della Camera e firmatario della legge, Aldo Aniasi, intervenuto a Milano ad un convegno di Assoauto sul tema: «Cultura della manuten-

zione, anno zero». Se è vero che il 12 per cento degli incidenti stradali è causato da cattiva manutenzione dell'auto - ha precisato Aniasi - credo che questi interventi, inevitabili in queste perplessità degli operatori. Chi sarà idoneo ad entrare nell'elenco, come dovranno essere attrezzate le officine? La Motorizzazione civile la sapere che solo le norme di attuazione potranno dare le risposte. Una ipotesi di «libertà» l'ha già messa a punto invece,

la stessa Assoauto (rinuncia imprese e automobilisti). La proposta prevede un analogo «pool» di 20.000 officine specializzate provviste di macchinari moderni per la diagnostica e la «cura» dei guasti. La revisione, inoltre, deve essere periodica (magari abbreviata, specie per i gruppi meccanici che incidono sulla sicurezza del veicolo) e differenziata: impianto frenante, organi di guida, sospensioni, visibilità e illuminazione, sicurezza passiva ed ecologia, carrozzeria ed

identificazione, pneumatici e ruote. Ogni auto, poi, sarà corredata di apposito libretto di manutenzione sul quale, per ognuno dei sette interventi previsti, lo «specialista» apporrà un contrassegno, personalizzato con gli identificativi del veicolo e dell'operatore, che ne attesti l'avvenuta riparazione/controllo. Ma non si inquieti l'automobilista, la riparazione fatta prima della scadenza di revisione avrà comunque validità biennale. □RD

Cagiva Prima un cinquantino da Gran Premio

CARLO BACCINI

Il ciclomotore, ormai prossimo al mezzo secolo di vita, ha da tempo abbandonato il mondo del più essenziale ed economico tra i mezzi di locomozione per essere, almeno nella cosiddetta «produzione di punta», quelli di una vera e propria motocicletta per i quattordicenni. Direttamente derivati dalle 125 pistole delle ultime generazioni, i ciclomotori sportivi ne mantengono inalterate le caratteristiche fondamentali: carenatura integrale, pneumatici di generose dimensioni, ciclistica supersofisticata.

Esposta in anteprima all'ultimo Salone del ciclo e motociclo di Milano, la Cagiva Prima 50 segna per la Casa varesina il debutto in questo combattuto settore, cambiando una evidente parentela tecnica e stilistica con il bestseller Mito 125. Senza scordare la C 591 di Eddie Lawson, l'impressione è proprio quella di trovarsi al cospetto di una moto da Gran Premio. Sulla piccola Cagiva non mancano soluzioni funzionali e innovative, a cominciare dall'utile vano portacasco ricavato sotto il finto serbatoio. Quello vero è alloggiato al centro del telaio e si raggiunge direttamente dal codice posteriore. Materiali, finiture e assemblaggi sono ai vertici della categoria. Il cuore della Prima è un moderno monocilindrico due tempi dotato di raffreddamento ad acqua, ammissione lamellare, lubrificazione separata e accensione elettronica.

Benché i quattordicenni di oggi siano in genere molto dotati sul piano fisico, la posizione che si assume in sella sembra favorire decisamente i lantini. Si siede molto carcati sul manubrio del tipo in due pezzi come si conviene a una vera sportiva - col corpo in posizione distesa e le gambe alte e contratte. Da una «moto» così dotata sul piano ciclistico e dal peso tanto contenuto (90 kg a secco) è fin troppo scontato attendersi una risposta ai comandi del pilota facile e precisa, soprattutto sicura, con i tre freni a disco (la coppia anteriore addirittura servita da pin-

Retrofit pronti per le Fiat Alfa e Lancia

I clienti di Fiat, Lancia e Alfa Romeo che hanno acquistato vetture non catalizzate di queste Case, ora possono stare tranquilli. I kit di montaggio dei retrofit catalitici sono disponibili presso tutta la rete di vendita dei tre marchi. All'installazione, cui può provvedere la rete stessa, sono abilitate le vetture costruite dopo il primo gennaio 1988, i cui motori possono essere alimentati con benzina senza piombo. I retrofit sono regolarmente omologati dal ministero dei Trasporti e sono prodotti dalla Giardini con marchi Cromodora e Descam. Riducendo le emissioni di oltre il 50%, questi catalizzatori consentono la circolazione nei centri urbani anche in caso di limitazione al traffico. Il costo di un retrofit, iva montaggio e messa a punto compresa, varia da 600.000 lire a 1.200.000/1.400.000. La garanzia fornita da Fiat sul retrofit ha una durata di 12 mesi dalla data di installazione.