

Presente e futuro delle quattro ruote al Salone di Torino, aperto fino al 3 maggio

Parata di stelle grandi e piccole

E la city car diventa un lussuoso salotto

DALL'INVIATO
ROSSELLA DALLO

TORINO. Il Salone di Torino, in corso fino al 3 maggio al Lingotto Fiere, punta sui "sogni" concretizzati in prototipi di Carrozzeri e Costruttori accomunati nella ricerca di nuovi, più sicuri ed economici modelli di mobilità a quattro ruote. Ma non dimentica neppure la concretezza dell'oggi, rappresentata dalle auto di serie. Duecento espositori di 16 nazioni produttori di auto componenti e accessori, costituiscono una bella parata - anche se incompleta per l'assenza di una decina di marchi europei e giapponesi - di quanto di meglio offre oggi il settore. L'attenzione del pubblico è ugualmente attratta da macchine potenti e da piccole city car.

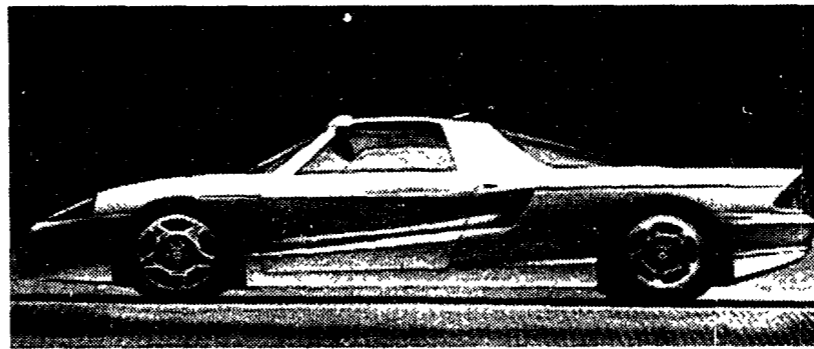
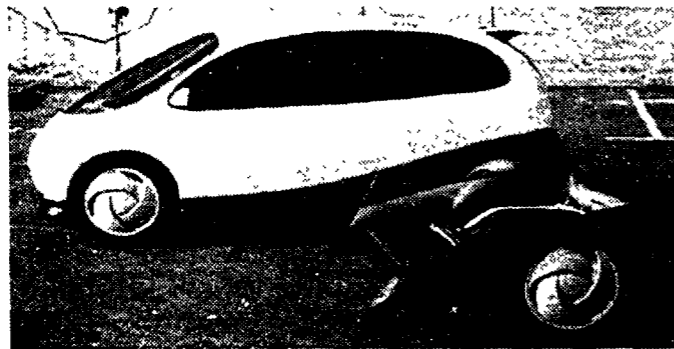
Cappannelli di cuoi si formano intorno ai prototipi, altri davanti alla nuova Maserati Ghibli presentata qui in prima mondiale, nonostante il terribile momento aziendale (ma i saloni non tengono conto delle lotte sindacali). L'aggressivo coupé vanta prestazioni eccezionali per una due litri (258 km orari, 5,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h) grazie al motore sei cilindri 24 valvole con due turbo e due intercooler; ha il cambio a sei marce, il differenziale - autobloccante. Su questa vettura - con i suoi 305 cv è la 2000 più potente proposta, a circa 77 milioni di lire, sul nostro mercato - la Maserati si gioca la sopravvivenza.

La folia si aggira ovunque ammirando ora le eleganti Mercedes, le potenti Bmw ora le ammiraglie di Fiat, Lancia e Citroen o le sportive vetture di Alfa Romeo e Honda. Tutte hanno il loro momento di gloria, tanto le grandi quanto le piccole cilindrata. Del resto il nostro è il secondo mercato europeo, dopo la Germania, e il quarto nel mondo: lo scorso anno gli italiani hanno acquistato auto e moto per complessivi 36.752 miliardi di lire. Ma è anche un mercato nel quale le vetture di segmento B occupano il 50% del totale. Gran parte di queste sono le cosiddette "city car", oggi non più semplici "utilitarie". Per quanto il prezzo di listino giochi tuttora un ruolo importante per molti, le moderne city car stanno sempre più diventando la seconda o terza macchina di famiglia, capaci di destreggiarsi nel traffico urbano con piglio sportivo, quanto di affrontare i lunghi percorsi garantendo un viaggio comodo e confortevole.

Non per niente le vetture esposte a Torino presentano allestimenti sempre più curati e completi di accessori importanti come le sellerie in pelle, moderni climatizzatori e condizionatori d'aria, questi ultimi visti anche come elemento di sicurezza perché consentono di tenere i finestrini chiusi. (A questo proposito, il carrozziere Marazzi presenta la Y10 "Certa", venduta a meno di 24 milioni, dotata di vetri che resistono all'urto di una mazza di 10 chili.) Versioni di questo genere, studiate si dice soprattutto per le donne - il fatto è stato contestato durante un vivace convegno sul rapporto tra donna e auto tenuto al Salone e sul quale ci proponiamo di riferire ampiamente - le troviamo nello stand Lancia che ripropone la Y10 Mia con interni in Alcantara, e in quello Fiat che presenta qui le Uno e Tipo, ma anche le Tempra berlina e SW, in allestimento "Suite" con largo uso della pelle e il condizionatore d'aria di serie, accessorio sempre più richiesto di cui sarà presto dotata anche la Cinquecento.

TORINO. Il problema dello smog assilla molte città del mondo. Fra i maggiori imputati c'è il traffico urbano sempre più caotico. Alcune amministrazioni pubbliche, come quelle californiane, hanno provveduto per tempo a programmare le soluzioni possibili, altre arrancano ancora nel buio. Premesso che per arrivare ad una coesistenza praticabile tra esigenze ambientali e mobilità bisognerebbe poter contare un reale integrazione tra trasporto pubblico e privato, con una marcata predominanza del primo, già molti costruttori d'automobili si sono mossi alla ricerca di sistemi propulsivi alternativi ai motori a benzina e Diesel. E' evidente a tutti, infatti, che la semplice adozione delle marmitte catalitiche e di altri dispositivi per abbattere i fumi nocivi non è la panacea per ogni male.

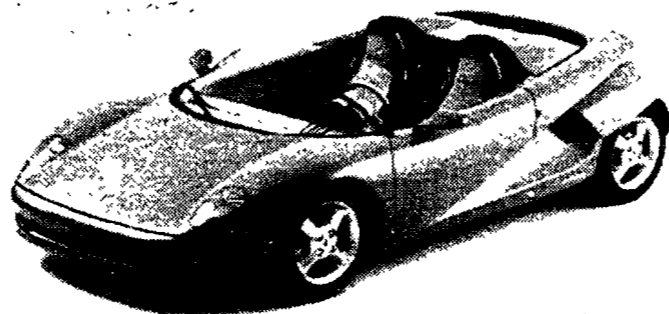
Un'idea di come si stia evolvendo la ricerca in campo automobilistico ce l'ha data il recente Salone di Ginevra, e oggi possiamo riscoprirlo girando per i padiglioni del Lingotto Fiere a Torino dove sono esposti diversi prototipi di vetture elettriche e a propulsione ibrida o ancora "intermedie", come nel caso della Twin Opel, ovvero con due parti posteriori facilmente inter-



Fra i tanti "sogni" dei carrozzieri, sono esposti a Torino anche i "laboratori" marciante dei costruttori. Ecco due: la Twin della Opel/GM con due motori intercambiabili, tradizionale e elettrico (a sinistra) e la sportissima C 112 della Mercedes Benz

Ethos, la 2 tempi alluminio-plastica rispetta la natura

Oltre alle vetture di grande serie che recano la sua firma, la Pininfarina ha presentato al Salone di Torino un prototipo di pick-up sulla base della nuova Fiat Cinquecento ed una proposta di spider molto innovativo che è stato chiamato Ethos. Si tratta di una via di mezzo tra una moto e un'auto, caratterizzata dalla quasi totale riciclabilità delle sue componenti e da un motore a due tempi assai poco inquinante.



La Ethos è frutto di una partnership tra Pininfarina, GE Plastics e l'australiana Orbital. Può essere messa in produzione anche subito: per diecimila pezzi avrebbe un prezzo inferiore ai 30 milioni

FERNANDO STRAMBACI

TORINO. Al Lingotto la Pininfarina ha presentato ben due novità assolute. A parte le vetture di serie, dalla Ferrari 512 TR alla Lancia Thema SW, che recano la firma della carrozzeria torinese (ma è ancora giusto usare il termine carrozzeria per un'azienda con queste caratteristiche e di queste dimensioni?), la Pininfarina ha infatti esposto al Salone una proposta di pick-up realizzata sulla base della Fiat Cinquecento ed una "barchetta" che già dal nome greco, Ethos, indica quali erano le finalità dei

progettisti. Se il significato di ethos è carattere, costume, etica e, per estensione, ambiente e natura, il nome non poteva essere più appropriato per una vettura che ha un motore assai poco inquinante, che è costruita con materiali completamente riciclabili e che consente di viaggiare (come è per le moto) a più diretto contatto con la natura.

La presentazione alla stampa della Ethos non è avvenuta al Lingotto, ma a Cambiano, un piccolo centro della cintura torinese dove

da dieci anni è la sede della Pininfarina Studi e Ricerche che ha realizzato il prototipo. Un modo per celebrare il decennale, per ricordare il ventennale della galleria del vento ed anche per dare il benvenuto all'ingegner Sergio Pininfarina, dopo il cambio della guardia alla Confindustria.

La Ethos è la dimostrazione di quel che si può fare quando ad uno stesso progetto lavorano, ben coordinati e con lo stesso obiettivo, specialisti nei vari campi. Così la "barchetta" è molto più di un prototipo e non soltanto per

ché ha già affrontato egregiamente il collaudo stradale. Per la Ethos, infatti, la Pininfarina ha realizzato pure uno studio di fattibilità che ha consentito di annunciare anche il prezzo di vendita di questa che potrebbe essere definita una via di mezzo tra un'auto e una moto (meno di 30 milioni di lire), nel caso qualcuno decidesse di produrla in serie ad un ritmo di 10 mila unità l'anno.

Dalla descrizione che ne è stata fatta, la "barchetta" risponde bene al suo nome. Questa sorta di scultura viaggiante ha un telaio a struttura reticolare realizzato con estrusi di alluminio riciclabile e della Hydro Aluminium. Recuperabile anche il materiale delle speciali ruote in lega della BBS. Completamente riciclabile la carrozzeria (metri 3,63 la lunghezza massima) realizzata con materiali termoplastici della GE Plastics.

L'Ethos ha un cambio semiautomatico a cinque rapporti della Morbidelli ed un motore molto innovativo, prodotto dall'australiana Orbital Engine Company dopo che questa ha abbandonato gli studi sul motore Wankel. Si tratta di un tre cilindri a due tempi (naturalmente catalizzato) con cilindrata di 1.196 cc e 95 cv che, a quanto è stato assicurato, ha emissioni nocive dieci volte inferiori ai massimi fissati dalla attuale normativa americana e che consumerebbe il 35 per cento in meno dei veicoli di pari peso (la Ethos pesa su strada 700 kg).

Due i posti disponibili su questo piccolo spider. In caso di pioggia si può proseguire il viaggio montando in pochi secondi una copertura di tela.

La città va stretta, il taxi si fa «mini»

ANDREA LIBERATORI

TORINO. Piccolo è bello, si diceva. Ma lo slogan, applicato alla circolazione nei centri urbani, ha bisogno di aggiornamenti: piccolo, nelle condizioni odierne di traffico - anche nei centri non grandi - è necessario, vitale. E questo sia per quanto attiene alla mobilità (parcheggio incluso), sia al risparmio energetico e all'inquinamento.

Le strade, le piazze, i viali si vanno riempiendo di auto che stiano o che si muovono sempre più lentamente mano a mano che il numero dei veicoli aumenta. Le dimensioni degli ambienti urbani in cui tutto questo avviene sono - in tempi brevi, almeno - pressoché immutabili. È logico, elementare cercare la soluzione del problema in altre direzioni praticabili: ridurre il numero dei veicoli, il che urta però contro resistenze di ordine pratico e psicologico.

Perché allora non cercare di ridurre le dimensioni dei veicoli? Potrebbe essere più facile, per questa via, superare anche gli ostacoli psicologici. Il mito dell'auto come status symbol pare stia lasciando il posto a considerazioni più mature. Vedremo. Intanto il 64° Salone di Torino questi problemi se li è posti ed offre le sue soluzioni. A cominciare dai taxi. Perché non può venire dall'auto pubblica il «la» per una nuova musica nel nostro traffico urbano? La Cinquecento, ultima nata della famiglia Fiat, ha consentito a otto fra le più

prestigiose firme del design italiano di esercitare la loro fantasia. I risultati costituiscono un angolo a sé del Salone su cui l'Unità ha già richiamato l'attenzione dei lettori.

Qui ci soffermiamo solo sulla soluzione scelta da Boneschi che ha prodotto il "Babytaxi" ribaltando quel concetto d'auto pubblica che ha avuto, forse, la sua materializzazione più famosa nei solenni taxi londinesi. Il taxi-minimo di Boneschi - naturalmente in versione catalitica - non solo abbandona al suo destino l'idea di taxi limousine, ma riduce il veicolo di città all'essenziale. Lo fa sia contando su un atteggiamento meno feticcistico verso l'auto, sia su un dato statistico: almeno per l'80% delle corse il taxi trasporta un solo passeggero. "Babytaxi" può tra-

portare, comodamente, due persone dietro l'autista accanto al quale c'è il pannello bagagli.

Poco distante dallo schieramento delle otto versioni della nuova Cinquecento, l'ampio stand dell'Italdesign presenta "Biga", la sua "mini". Ed è un taxi. Giogetto Giugiaro ha realizzato in questo prototipo l'idea da lui esposta nel 1989 a Parigi durante le "Assises Mondiales de l'Automobile". Il tema era: quali vetture per il Duemila? "Biga" è la risposta, il punto di arrivo di una lunga ricerca di city car ecologica. Infatti, la motorizzazione prevista è un sistema ibrido di trazione elettrica: un piccolo Diesel accoppiato a un alternatore che fornisce energia sia al motore elettrico, sia ad alcune batterie. Questo propulsore

quanto riguarda la trazione elettrica, sia per l'impiego di nuovi materiali (ne è una sintesi interessante "Blitz" di Bertone che dopo avere presentato a Ginevra il modello statico ha portato qui la versione marciante). In questo campo le materie plastiche conquistano sempre nuove posizioni, come possiamo vedere su "Ethos" (di cui parliamo in questa pagina) per la quale GE Plastics va giustamente orgogliosa. I tecnopolimeri termoplastici impiegati per il prototipo di Pininfarina, con la loro leggerezza e resistenza agli urti non solo consentono di alleggerire il peso complessivo dell'automobile - a beneficio dei consumi, e di conservare il massimo grado di sicurezza passiva, ma hanno garantito massima libertà di design.

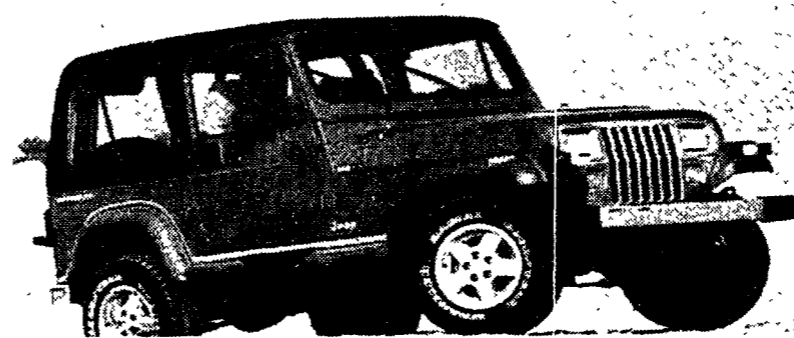
I programmi della Chrysler Jeep Italia Importazioni

Dagli Usa via Koelliker arrivano Jeep e Voyager

TORINO. Cinque big della Chrysler International, capitanate dal vice presidente Pat Smorra, si sono presentate al Lingotto, al Salone internazionale dell'auto, per assistere all'esordio della Chrysler Jeep Italia Importazioni. Sul grande stand, dove facevano gli onori di casa Luigi Koelliker, presidente della nuova società del gruppo Bepi Koelliker e Luca Caniato, amministratore dele-

gato, tutti i modelli di cui la C.J.I.I. curerà la vendita in Italia. Nessuno aveva un posto di particolare rilievo, ma è fuori di dubbio che l'attenzione maggiore del pubblico è andata ai modelli Jeep, un nome che è diventato per antonomasia quello di fuoristrada.

Per il momento la C.J.I.I. ne commercializza due modelli: il Cherokee, in versione due e quattro porte con motore tur-



La Jeep Wrangler, uno dei numerosi modelli americani che saranno commercializzati dalla Chrysler Jeep Italia Importazioni, è esposta in questi giorni al Salone di Torino

Nei padiglioni del Lingotto numerose proposte di trazione elettrica, solare, ibrida. Intanto l'Enisud fiuta il business Torpedo

Swatch e Cinquecento reginette alternative

cambiabili, una contenente il motore tre cilindri a benzina utilizzabile fuori città, l'altra con motore elettrico per l'uso urbano. Oggi come oggi, comunque, è l'energia elettrica a creare le maggiori suggestioni.

Molto c'è ancora da scoprire e da lavorare prima che questo tipo di veicoli possa essere prodotto in grandi serie: batterie e apparato elettrico costano troppo, l'autonomia della carica non consente lunghi viaggi, l'operazione di ricarica occupa quasi l'intera nottata e non se ne conoscono gli effettivi costi. Ciò nonostante, il record mondiale realizzato dalla Horlacher Nas-Sport che ha percorso 526 chilometri con una sola carica delle sue batterie sodio-zolfo, fa ben sperare. Si può cantar vittoria, allora? Anco-

no, perché si tratta di un esemplare unico sperimentale. Stesso dicasi dell'avveniristico veicolo elettrosolare della Swatch - vincitore di tutte le competizioni per queste trazioni - che richiama ogni giorno l'attenzione dei visitatori del Lingotto.

Più confortanti sono invece le notizie che ci pervengono da Casa Fiat, presente a Torino come già a Ginevra con i suoi modelli mossi dall'energia elettrica. L'industria torinese, infatti, è alla solda ad avere a listino auto e veicoli commerciali prodotti in serie di cui si vedono le prime evoluzioni. Fiat ha qui la neonata Cinquecento Elettra (in vendita a 27.130.125 lire, chiavi in mano), più innovativa rispetto all'analoga Panda: la possibilità di ricarica con normale presa di cor-

rente da effettuarsi anche in garage grazie all'adozione di batterie piombo-gel, pneumatici Goodyear specifici. E' proprio in questo nuovo allestimento che la Panda Elettra 2 ha raggiunto sulla pista di Nardò una velocità media di 74 km/h. E quando si è fermata alla fine dell'ora di test aveva ancora parecchia energia da spendere, sfatando nel contempo i tabù circa i limiti prestazionali e l'autonomia dell'apparato elettrico.

Certo si tratta ancora di prestazioni - e di prezzi - che prevedono un uso "mirato" di questo mezzo, ma che lasciano ben sperare sull'affermazione dell'auto a trazione elettrica. Delle 250 Panda Elettra 1 vendute fino ad oggi (a lire 27.030.255, solo centomila meno della Cinque-

cento Elettra) si avvalgono alcuni tecnici di Enel e Sip e i Comuni di Bologna, Modena, Milano, Brescia e persino Capri, dove si dimostra che la vettura è in grado di fare il proprio dovere anche su percorsi impervi. Pochi sono invece i privati che la utilizzano e fra questi c'è il prof. Dal Monte, direttore dell'Istituto di medicina dello sport, a bordo della sua Panda, segue gli allenamenti degli atleti.

E' più facile invece prevedere che si impongano i veicoli commerciali, come il Ducato Elettra. A parte il prezzo proibitivo (42 milioni) per i piccoli imprenditori, la sua portata di 700 chili a pieno carico, la sua velocità di 90 orari e la sua autonomia di 70 km consentono un utile impiego per le consegne di merci in città, ma anche

Seat: cresce la famiglia Toledo e diventa «Exclusive»

A poco meno di un anno dalla sua commercializzazione, la già corposa famiglia delle Toledo (nella foto) si definisce ulteriormente con l'introduzione della trasmissione automatica, l'incremento della sicurezza passiva grazie all'adozione di traverse tubolari d'acciaio nelle porte, e si arricchisce di una nuova esclusiva versione: la "Exclusive", appunto, esposta nello stand Seat del Salone di Torino. Realizzata dalla tedesca IVM, estremamente rispetto alla versione GT 16V presenta cerchi più larghi, assetto leggermente abbassato, spoiler anteriore più pronunciato e posteriore nella zona bassa che si prolunga fino alla parte inferiore del veicolo, vernice metallizzata in due tonalità di colore. All'interno regnano pelle e radica di noce; i sedili anteriori riscaldabili elettricamente e quelli posteriori hanno tutte le regolazioni elettroniche comprese l'altezza degli appoggiatesta. Completano l'allestimento l'impianto radio con CD con comando a distanza, il frigo montato dietro il bracciolo centrale posteriore, il radiotelefono d' bordo e l'apparecchio fax posizionato tra i sedili posteriori. Il cambio automatico a quattro rapporti viene offerto sulle Toledo due litri, negli allestimenti GLX e GT, ed è previsto di due programmi di funzione sport. La Toledo Automatica (115 cv) raggiunge una velocità di 192 km/h e percorre 14,5 km con 1 litro di carburante a 90 km/h.

Fiat Panda/1: si riveste Café Motori Fire 750 e 900 i.e. cat

La sempre apprezzata Panda ha il suo spazio nello stand Fiat dove gli amanti di questa super-economica city car possono trovare nuove versioni. Una è la Panda Café. Particolarmente curata nei rivestimenti interni, esternamente si distingue per il doppio tetto apribile in tela color avana, la vernice metallizzata (blu dark, verde Tyrol, ardesia e bordeaux), coppa-coprimozzo e adesivi col logo Café sulla fiancata. È disponibile sia con il motore Fire 750 da 34 cv (125 km/h), sia con il quattro cilindri di 895 cc da 40 cv (140 km/h), con iniezione elettronica single point IAW Marelli-Weber, accensione elettronica, Digiplex integrata con l'accensione, albero a camme con profili che privilegiano la coppia ai bassi regimi, punterie idrauliche (eliminano la necessità di regolazione periodica e assicurano una maggiore silenziosità e regolarità di funzionamento), marmitta catalitica trivalente e sonda lambda. Sulla Panda Café 900 i.e. cat sono stati adottati il servosterzo e un nuovo comando cambio che assicura maggior precisione di selezione e innesto marce.

Fiat Panda/2: si «scopre» Destriero per il tempo libero

Panda Café non è l'unica novità nella famiglia della piccola Fiat. Decisamente originale è la Panda Destriero, che prende nome dalla nave che a fine maggio tenterà il record di traversata atlantica per la conquista del Nastro Azzurro. Come per la sfida del superyacht (Fiat figura nel comitato promotore), anche Panda Destriero è una sfida: un esercizio di stile per offrire un'alternativa nell'uso dell'auto per il tempo libero. Molto più modestamente, però, la vettura adotta la meccanica di serie della berlina con motore Fire 1000 i.e. cat. La carrozzeria è di tipo scoperto, priva di portiere, con roll-bar di protezione in colore vettura, longheroni di rinforzo della fiancata, capottina asportabile, maniglioni di appoggio applicati ai montanti anteriori e sportello baule basculante.

Pirelli: viaggio «virtuale» nel pneumatico del Duemila

In occasione del Salone di Torino la Pirelli presenta con un'proprietà tutta dove è esposta tutta l'ultima gamma di pneumatici e gli studi per le auto del futuro high performance (Pirelli ZR/5 e ZR/4), ha annunciato di avere raggiunto il nuovo record delle 350 omologazioni. Questo consente alla grande industria italiana di equipaggiare, come in gran parte già fa, tutti i tipi di vettura, dalle utilitarie del segmento A fino alle super-sportive del segmento H. Per restare in Italia e alle più recenti omologazioni, Pirelli fornisce in primo equipaggiamento la Fiat Cinquecento (P2000), l'intera gamma Alfa Romeo 155 (P4000 e P700-Z), la Lancia Delta Integrale (P700-Z), e con il P Zero la Lamborghini Diablo Roadster (splendida immagine, insieme alla cabriolet, nello stand della Casa bolognese) e la Ferrari 512 TR per la quale, per la prima volta, è stato realizzato un P Zero nelle misure da 18 pollici. Ma, per i non addetti, l'attrazione dello stand Pirelli è senza dubbio il sistema "Virtuality" che permette di entrare in un pseudomondo a forma di pneumatico creato da potenti computer. Il sistema, distribuito in esclusiva da R&C Elgra, consente grazie a uno speciale casco visore, guanti e sensori di "volare" virtualmente dentro le scanalature del pneumatico, di toccarne i tasselli avvertendo una percezione sensoriale come se si trattasse di realtà.

La Jeep Wrangler, uno dei numerosi modelli americani che saranno commercializzati dalla Chrysler Jeep Italia Importazioni, è esposta in questi giorni al Salone di Torino

messi a listino per ragioni di immagine.

La Viper ospita nel cofano un V10 di 7.990 cc - piazzato longitudinalmente in posizione anteriore e collegato alle ruote motrici posteriori con un cambio meccanico a sei rapporti - che eroga qualcosa come 400 cv, 265 km/h la sua velocità massima e 4,5 i secondi sufficienti per passare da 0 a 100 km/h. La Le Baron Convertibile è una specie di salotto all'aperto che, proprio per questo, si accontenta di un sei cilindri di tre litri che consente una velocità massima di «soli» 182 km/h e che monta di serie ABS e airbag.

È evidente che, in attesa delle berline medie, la Chrysler Jeep Italia Importazioni punterà soprattutto sulle Jeep e sul Voyager. In quest'ottica sono stati attrezzati la nuova sede di Milano e il magazzino ricambi di Rozzano che occupano oggi 25 persone. Una sorta di piano quinquennale illustrato da Luigi Koelliker prevede che nel 1995 i dipendenti saranno 120, che nello stesso anno le unità vendute sfioreranno quota 20 mila contro le 1.300 previste per quest'anno. Nello stesso arco di tempo i concessionari passeranno da 50 a 120 unità. □ F.S.

per muoversi in gran silenzio all'interno di edifici e case di cura.

La spinta alla trazione elettrica, per le sue caratteristiche ecologiche e per le possibili utilizzazioni, ha sollecitato anche le partecipazioni statali. Proprio al Salone di Torino, infatti, l'amministratore delegato di Enisud (gruppo Eni) ha reso noto l'accordo con la "Torpedo" - azienda artigiana bergamasca - pioniera dell'auto elettrica - per lo studio di fattibilità di uno stabilimento nel Mezzogiorno. Qui secondo le intenzioni, entro un anno si dovrebbe costruire in serie (5000 veicoli per iniziare) la Torpedo "Luigi Koelliker" (made in Italy). La microvettura è di due posti (2,5 metri di lunghezza) che fa bella mostra di sé nello stand Torpedo del Lingotto è curata nell'allestimento e ben accessoriata. Ha una velocità di soli 65 km orari, più che sufficienti per l'uso urbano, soprattutto se aggiunti - e sono - a sorprendenti doti di accelerazione. Tant'è vero che sarebbe destinata prevalentemente all'autoleggio orario per l'accesso ai centri storici. □ R.D.