

LE NUOVE AUTO / I tre colossi di Detroit vogliono esportare nel Vecchio Continente

USA, lo sbarco in Europa

Da Chrysler, molto attiva, Gm e Ford interessanti modelli

DETROIT — Il più importante salone automobilistico statunitense che si tiene in questi giorni a Detroit rappresenta senza dubbio un interessante punto di vista per comprendere ciò che accadrà nel futuro prossimo nel panorama mondiale dell'automobile.

Infatti negli ultimi 15 anni il quadro produttivo dell'industria automobilistica mondiale è notevolmente mutato. Spinti dall'aggressività giapponese, le «Big Three» (General Motors, Ford e Chrysler) hanno operato una vera e propria rivoluzione nel modo di concepire e realizzare i propri prodotti, che da tempo stanno diventando ogni giorno più internazionali.

La più agguerrita fra le tre grandi industrie nordamericane quanto a interesse verso il mercato europeo è oggi certamente la Chrysler, soprattutto a causa della mancanza, a differenza di General Motors e Ford, di una propria industria in Europa in grado di realizzare automobili ad hoc per il vecchio continente.

Così accanto al monovolume Voyager, già prodotto in Austria per il mercato europeo e dotato a scelta anche del motore turbodiesel italiano della Vm di Cento, la Chrysler, dopo aver proposto nei mesi scorsi la Vision, si prepara a sbarcare in Europa, oltre che con le rinnovate Jeep, con la Neon e la Viper GTS. Entrambe vendute negli States con il marchio Dodge. Se quest'ultima è l'evoluzione coupé della spider due posti Viper, un mostro con un motore 30 cilindri capace di 400



Due automobili che le case americane probabilmente esporteranno in Europa: la Neon della Chrysler, una fra le vetture più economiche del mercato USA (in alto); e la Premys, veicolo di grande abitabilità che la Ford commercializza con il marchio Mercury



cavalli di potenza e comunque venduta in Italia ad oltre 100 milioni di lire e quindi destinato a pochi appassionati, la Neon — che vedremo subito prima dell'estate — è il

classico esempio dell'evoluzione cui i progettisti americani si sono votati per controbattere l'aggressività dei giapponesi. Motore appena sotto i due litri di cilindrata, una

carrozzeria tre volumi tondeggianti che le conferisce un aspetto appena sbarazzino che ben aiuta a mascherare le dimensioni da berlina media, Neon, e qui sta la

sorpresa maggiore, ha un prezzo d'acquisto, nella versione base, accattivante: 8.975 dollari. Meno di quindici milioni e mezzo di lire italiane, doppio air bag compreso.

LA CLASSIFICA DEI PRIMI DIECI

Ai «pick-up» le preferenze

DETROIT (p. bed) — Ecco i 10 veicoli più venduti negli Usa. Primi i Ford pick-up serie F con 565.089 esemplari venduti, secondi i pick-up C e K della Chevrolet che hanno totalizzato 518.027 vendite, seguiti dalla prima auto, la Ford Taurus, scelta durante il '93 da 360.448 americani. In quarta posizione la Ford Ranger con 340.184 preferenze. Quindi, la prima auto straniera (costruita però negli Usa): la Honda Accord, con 330.030 auto vendute nel '93. Seguono nell'ordine: Ford Explorer (302.291), Toyota Camry (299.737), Chevrolet Cavalier (273.617), Ford Escort (269.034) e Dodge Caravan (262.838). Per la classifica dei costruttori, troviamo al primo posto la General Motors con 4.666.988 auto vendute, seguita da Ford (3.562.388). Prima delle straniere la Toyota Lexus (1.033.211), mentre Nissan Infinity ha avuto l'incremento maggiore, +17,9 per cento. Prima delle europee la Bmw (78.010).

Comunque anche se si vuole esagerare con accessori e gadget difficilmente si superano i 12.500 dollari, pari a circa 21 milioni. E bene comunque ricordare che si tratta di prezzi per il mercato nordamericano e che difficilmente potremo acquistare questa automobile in Europa a meno di 25 milioni di lire.

Completamente differenti invece le pochissime altre vetture made in USA che vedremo in Europa e in Italia nei prossimi mesi. Si tratta di grandi berline quali le Cadillac Eldorado e STS o le Oldsmobile Aurora la cui importazione in alcuni Paesi, fra cui anche l'Italia, non è curata direttamente dalla casa produttrice ma affidata ad organizzazioni specializzate.

Paolo Beducci

Volk
R
in

DETR
tolonia
re - nei g
riesuma
ancora p
getto st
so il Ma
delle vet
Concept
vestigiar
urbana c
lità e, sc
bilità am
regolam
vrebbero
entro il
più seve

Non è
to della
cept 1.
stato di
mato il
lino de
2000 —
motore
zione an
al contr

suo an
che il av
trambi
riori —,
nel cent
stico o
grande
tedesco
aperto n
della Ca
nel 1991.
quello d
due cerc
è di due
Maggioli
chiarissi
roso aggi
Sotto qu
l'aggiorn
pieto, sia
calcolata
ta la prot
incidente
torizzazio

Tre le
compati
prima è
turbodie
cavalli, a
ne Econ
stica rid