

## Platino per «kat» il 40% del globale

DETROIT — Frenetica l'attività delle case automobilistiche americane. Al Salone di Detroit, Chevrolet ha mostrato al pubblico le versioni 1995 della Montecarlo e della Lumina, che comunque non saranno disponibili prima della prossima estate.

● Secondo uno studio dell'Associazione dei costruttori americani di automobili, il primato della benzina più cara al mondo spetta ancora all'Italia, seguita a debita distanza da Germania e Francia. I Paesi in cui si compra a minor prezzo sono invece Stati Uniti, Messico, Brasile e Canada.

● L'ecologia costa. E quanto emerge da una ricerca effettuata negli Stati Uniti dalla quale risulta che quasi il 40 per cento del consumo nazionale di platino è da addebitarsi all'industria dell'auto per la produzione delle marmitte catalitiche.

● Negli Stati Uniti esistono 171 milioni e mezzo di patentati di guida. 88 milioni sono in mano a uomini e 83 milioni circa sono possedute da donne. Lo Stato con il più alto numero di guidatori è la California con oltre 20 milioni di licenze di guida.

● Per la Bmw, unica casa tedesca ad aver beneficiato della ripresa del mercato automobilistico americano, il 1993 è stato il miglior anno commerciale dal 1988: già a metà novembre, infatti, era stata superata, con 66.436 auto vendute, il numero totale delle consegne del '92 (65.691). La crescita delle immatricolazioni è stata del 18% rispetto all'anno precedente. Il gruppo Bmw è presente con numerosi modelli al Motor Show di Detroit, che si chiude il 16 gennaio.

p.bed.

# I prodotti esposti alla rassegna internazionale del Michigan fanno capire la filosofia costruttiva delle case statunitensi

## Pseudo-futuribile, nuovo gusto americano

### Concetti innovativi e voglia di interpretare il confronto fra l'auto e la realtà sociale di fine millennio

DETROIT — L'industria automobilistica americana ha sempre avuto il gusto della proposta estrema, solitamente in chiave pseudo-futuribile, con cui colpire l'attenzione e, più ancora, la fantasia del pubblico dei saloni dell'auto. Negli Anni '50, in particolare, abbiamo assistito a una fioritura di prototipi dai quali si era portati a concludere che l'auto dell'anno 2000 sarebbe stata una mini astronave su quattro ruote. Si chiamavano Dream Cars e, ora che mancano solo sei anni al Duemila, sappiamo quanto fossero lontane dalla realtà di quella che è stata la vera evoluzione dell'auto.

Dagli Anni '80 non si parla più di Dream Cars, ma di Concept Cars, vetture che esprimono nuovi concetti, nuovi modi di

interpretare la funzione dell'auto nel confronto con la realtà sociale di fine millennio. Questo pare essere il caso, qui a Detroit '94, dei tre prototipi di studio sviluppati e presentati dal Centro ricerche Chrysler: il coupé aerodinamico Aviat, lo studio per un taxi-computer urbano Espresso e la Muscle Car degli anni '90 Venom.

La Aviat intende investigare una delle possibili linee di sviluppo del coupé sportivo leggero, di prezzo e costo di esercizio contenuti, ma di prestazioni brillanti ottenute attraverso il contenimento del peso e del Cx. Pianale e propulsore sono di derivazione Neon, la potenza è di circa 150 cavalli, la trazione è anteriore e una ricerca aerodinamica raffinatissima e innovativa ha pro-



dotto un Cx di 0,20. La Aviat è lunga 4,25 metri e offre abitabilità 2+2.

Anche il taxi ultrarazionale «Espresso» utilizza pianale e meccanica Neon, ma vi sviluppa un tema di grande compattezza longitudinale, 3,50 metri, a favore di un'elevata accessibilità verticale, 1,75 metri. La Venom aspira accelerazioni e velocità degne delle mas-

sime Muscle Car da 7.000 e più cc. degli Anni '60, attraverso un radicale contenimento del peso tramite il ricorso a un grande numero di elementi in materiale composito. Il pianale ancora una volta è quello della Neon, ma poderosamente rinforzato per accogliere una versione da 245 cavalli del V6 3500 24 valvole della Vision. Il



La Lincoln Towncar (sinistra) e la «Espresso», un taxi-computer studiato per il servizio urbano

cambio è il 6 marce della Viper e la trazione è posteriore. Molto raffinato l'assetto, con sospensioni a quadrilateri deformabili anteriori e posteriori.

La Chrysler ha sempre creduto molto in questo tipo di ricerca aggressiva di prodotti per nicchie di mercato in cui, grazie all'agilità operativa acquisita con la vasta riorganizzazione della fine degli

Anni '90, può muoversi più efficacemente di quanto sia possibile a gruppi più grandi. Anche la Viper quattro anni fa era un prototipo e oggi è una delle sportive più ambite del mercato, con la produzione '94 già venduta. Lo stesso vale per la

Viper GTS Coupé in produzione dal '93. Il gruppo Ford ha presentato i tre prototipi di studio stilistico: la Ford Profile, berlina sportiva di elevata aerodinamicità, la Mercury Fremys, berlina di classe media alta ed elevata abitabilità, e la Lincoln con Tempra, anticipazione della berlina di lusso che prossimamente affiancherà il coupé Mk

VIII. La Cadillac ha sorpreso l'auditorio con la compatta (per lo standard Cadillac) Lse, berlina da 4,88 metri dotata del brillante V6 C-O-P da 3.0 litri bialbero 24 valvole da 200 cavalli. La trazione è posteriore.

Il prototipo dovrebbe servire a contrastare le europee e nipponiche intermedie, come Bmw Serie 5 e Mercedes serie C ed E. La Pontiac Sunfire, infine, rinnova la tradizionale vocazione del marchio verso l'auto giovane. Si tratta di una «barchetta» a trazione anteriore dal look molto aggressivo.

Ugualmente pugnace la motorizzazione: 4 cilindri bialbero 16 valvole QUAD-4 maggiorato a 2.4 litri e dotato di compressore volumetrico: risultato, 240 cavalli.

b.d.p.

Dalle Chevrolet alle Lincoln, fino alle Buick, ecco le quattro ruote che del comfort hanno fatto la loro arma principale per conquistare le simpatie del pubblico

DETROIT — Anche se il panorama automobilistico americano sta ogni giorno di più arricchendosi di fuoristrada, minivan, truck e automobili di stampo europeo, la vera essenza della motorizzazione statunitense rimane, unica e preziosa, custodita dai marchi e ai modelli che per decenni abbiamo visto e sognato al cinematografo.

Ci riferiamo alle Chevrolet, alle Lincoln, alle Buick che silenziosamente corrono a fianco spinte al soffio dei loro motori otto cilindri da 4000, 5000 e 6000 cc.

Parliamo di automobili che hanno nel comfort la propria principale arma commerciale.

Se ne stavano lì al salone di Detroit, nei loro stand, belle e ricche di cromature. Quasi un po' scocciate nei doveri mischiare a tanta normalità

## Belle, silenziose, luccicanti: sono le limousine che escono dallo schermo



Le belle linee di una Buick (sinistra) e di una Cadillac



e quindi, proprio per questo motivo, sembravano ancora più belle.

Non le abbiamo misurate tutte con il centimetro, ma la più piccola sicuramente superava i cinque metri di lunghezza.

Anche loro hanno dovuto rinunciare a una

parte della propria maestosità in cambio di un po' di aerodinamica in più. Ma dentro sono ancora come le abbiamo sempre viste e desiderate.

I posti di guida assomigliano di più alle comode poltrone di cuoio del salotto buono che ai sedili

automobilistici. Ford presentava a Detroit, con il marchio Lincoln, la Towncar e la Continental.

La prima, è un vero e proprio incrociatore dotato di un motore otto cilindri a «V» di 4.600 cc, in grado di sviluppare la potenza di 210 cavalli; la se-

conda dispone di una cinquantina di cavalli in meno, ma offre in cambio una lista di accessori di serie e di optional difficilmente immaginabili, se non altro per una questione di spazio, alloggiati su una normale berlina europea.

Oppure la Deville (ol-

tre 5.20 metri di lunghezza) della Cadillac, in grado — grazie ai 5.000 cc del suo otto cilindri a «V» — di raggiungere i cento chilometri orari da fermo in meno di nove secondi e mezzo.

Per non parlare della Fleetwood sempre della famiglia Cadillac: 5,60

metri abbondanti (la misura di due Fiat 500) che, spinti dai 260 cavalli del motore di 5.700 cc, arrivano, partendo da fermi, al traguardo del cento all'ora in otto secondi e mezzo.

Tutto accade nel più assoluto silenzio avvolto dalla musica diffusa da

un cd attraverso un impianto stereofonico incredibile.

L'elenco potrebbe continuare, per la gioia degli amanti delle mega-auto americane, ancora a lungo.

La tradizione statunitense in materia di auto di prestigio si completa

con le coupé e le sportive di classe superiore quali per esempio le Corvette della Chevrolet.

O le Ford Mustang, recentemente rinnovate, che comunque fanno ancora vivere, con un po' di nostalgia, le stesse sensazioni che nacquero quando trent'anni fa fu presentata la prima versione di questa fortunata stirpe di automobili.

La tradizione dell'auto americana si rinnova anche in un altro importante aspetto: il costo di ciò che viene proposto al pubblico.

La Mustang, per esempio, nella versione gran turismo, quella dotata, per intenderci, del classico 5000 otto cilindri a «V» capace di accelerazioni mozzafiato, ha un prezzo base di 17.280 dollari, pari a meno di 30 milioni di lire.

p.bed.