



Sopra, Umberto Agnelli durante il suo intervento quale presidente della Fiat-Auto. A destra, lo ascolta l'avv. Gianni Above, Umberto Agnelli during his participation as Fiat-Auto chairman. Right, his brother, Gianni is listening

**PER LA PRIMA VOLTA L'AVV. SPETTATORE
TRILINGUE LASCIA IL POSTO AL FRATELLO**

Autocritica AGNELLI e FIAT austerità per gli anni 1980



La più bella auto del mondo

TORINO - Abbracciando Sergio Pininfarina, LUCA MONTEZEMOLO ha detto «E' la più bella macchina che abbia mai visto!». COLIN CHAMPMAN dopo essere stato a lungo seduto nell'abitacolo assieme ad un ingegnere della Rolls-Royce ha commentato «Anche se va contro i miei interessi di costruttore, spero solo che la facciano».

«Consensi così prestigiosi non sono stati però gli unici. La Ferrari «PININ» è senz'altro la «reginetta» del primo Salone degli anni '80, a detta di tutti esperti e semplici visitatori.

Per la ristretta clientela a cui la «quattro porte» realizzata da Pininfarina su meccanica Ferrari, il vero interrogativo è uno solo: troveranno a Maranello e a Grugliasco l'accordo per la realizzazione sia pure in piccoli numeri di questa stupenda berlina?

A Maranello ai vertici si è addirittura ipotizzato un eventuale prezzo di vendita. La tesi più favorevole, è che con listini come quelli attuali, fra due o tre anni quando i primi esemplari della «Pinin» potrebbero uscire dalla catena di montaggio il prezzo non dovrebbe essere inferiore ai cento milioni. Qualcuno al marketing storce il naso, ma dimentica che nella «Pinin» si

TORINO - Che qualcosa di strano ci fosse alla conferenza stampa indetta dalla FIAT nel pre-Salone, lo si è intuito subito. Infatti anziché alle 11,30 spaccate, come consuetudine da quando ha preso l'abitudine di parlare della propria industria ai giornalisti di tutto il mondo in occasione del Salone di Torino, l'avv. GIANNI AGNELLI ha preso posto sul palchetto alle 11,42. La stranezza dell'esordio in italiano, per passare immediatamente al francese (con implicita ammissione di un omaggio alla capacità degli industriali d'oltralpe) e poi all'inglese, non ha fatto nemmeno in tempo a colpire i più preparati fra i «Fiatologi» (peraltro ancora impegnati a capire perché in prima fila, tra Montezemolo e Ghidella, fossero stati lasciati liberi quattro posti, considerato anche che Umberto Agnelli non apparisse ancora seduto) che l'avv. stesso ha ceduto il microfono al fratello.

Freddo e per quanto possibile conciso, UMBERTO AGNELLI, ha rinunciato a fare del suo discorso, un piccolo show personale, come spesso faceva Gianni, puntando invece su una esposizione quanto più possibile dettagliata dell'industria Fiat, alla vigilia degli anni '80.

Precisato con soddisfazione, che il clima di tensione che in questi ultimi anni ha avvelenato lo sviluppo dell'azienda pare finalmente essere avviato a scomparire, il più giovane degli Agnelli ha preso un impegno che, nel generale rilancio del contenimento dei consumi suona molto importante: «La Fiat auto — è stato detto — garantisce che negli anni '80 le sue automobili saranno allineate a consumi inferiori di oltre il 20% rispetto agli attuali. Addirittura nei prossimi tre anni si dovrebbe poter arrivare al traguardo del 10%».

Come la Fiat arriverà a tanto Umberto Agnelli non ha avuto difficoltà a svelarlo: «Attraverso il rinnovamento della gamma e l'innovazione tecnologica nei prodotti». In termini più dettagliati questa filosofia sarebbe: «Minori consumi, minori pesi, minori costi di produzione. Su questi piani si giocherà la sfida degli anni '80. Nei consumi avrà la meglio chi saprà avanzare più degli altri nella innovazione tecnologica. Nei prezzi vincerà chi avrà a disposizione costi più competitivi dato che il livello di produttività sarà determinante. Infine per i pesi si dovrà contrapporre ai continui aumenti nei costi di produzione la capacità

di costruire automobili che compensino le dimensioni più ridotte con maggiori contenuti tecnologici e maggiore confort. La Fiat in questo si trova avvantaggiata per la sua tradizione di costruttore di automobili a basso consumo e piccole dimensioni».

Il ritrovato ottimismo della famiglia Agnelli sulla validità dell'automobile nel contesto delle attività Fiat non nasconde tuttavia la consapevolezza che nei prossimi anni, specie a breve e medio termine, la battaglia sarà dura. Ci sono i giapponesi, con la loro aggressività commerciale e industriale, ci sono gli americani che possono mobilitare risorse ingenti, e c'è soprattutto una prospettiva di crisi.

«Proprio per questo — è stato puntualizzato — il recupero di credibilità del "made in Italy" specie per l'auto deve poter contare su tecnologie di produzione, qualità, prestazioni, consumi e affidabilità d'avanguardia, ma anche e soprattutto sulla disponibilità di tutte le forze sociali a impegnarsi per il recupero della produttività e non solo nel settore automobile, ma anche dalla volontà e dalla capacità del governo di assumere nei confronti dell'auto un atteggiamento simile a quello degli altri Paesi».

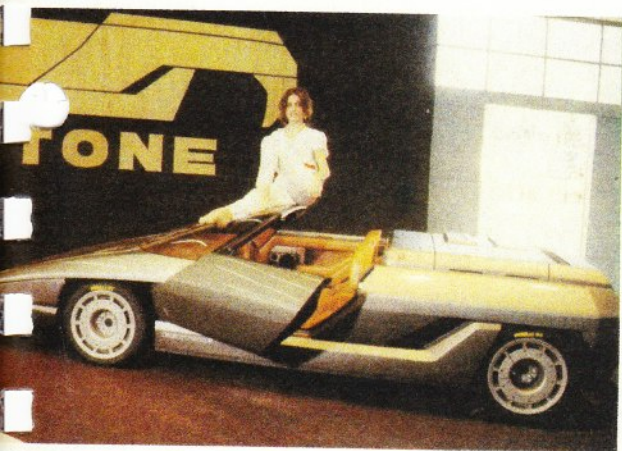
Proseguendo nell'elogio già fatto dal fratello Gianni, anche Umberto Agnelli ha tenuto a sottolineare come nel 1974, mentre in Italia la crisi della guerra del Kippur, veniva liquidata demagogicamente con domeniche a piedi, targhe pari e dispari, e amenità del genere, in Francia ad esempio il governo ha fatto dell'auto il perno della sua politica industriale.

Forse per un «senso di colpa» il minore degli Agnelli ha anche fatto notare (facendo eco al fratello che aveva detto: «Noi anche negli anni più difficili non abbiamo trascurato l'auto, anche se molti ci hanno invitato o hanno cercato di indurci a farlo») che «Non ci siamo sottratti e non ci sottraiamo alla nostra parte».

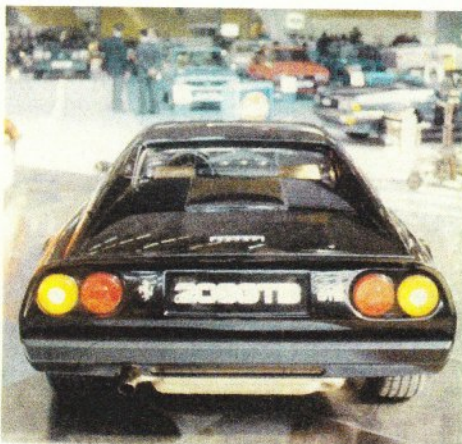
Parole che evidentemente discordano dalla realtà della politica gestionale e imprenditoriale della Fiat in questi ultimi anni e che lo stesso Umberto tradendosi ha rimesso in evidenza quando ha detto: «Forse per troppo tempo abbiamo accettato le avversità che ci hanno ostacolato come inevitabili, come cause di forza maggiore, come mali inflitti da una volontà superiore», ma che comunque suonano almeno come garanzia per il futuro.



Non si sa se la Ferrari « Pinin » verrà posta in vendita, ma c'è chi dice che farebbero la fila per acquistarla
It is uncertain whether the Ferrari « Pinin » will be on sale, but people say that it would sell very well



La « Athon », prototipo di Bertone su meccanica Lamborghini
A prototype of Bertone based on the 311 Lamborghini



La Ferrari 208 GTB, 160 CV, 2 litri e 215 kmh
The Ferrari 208 GTB, 160 HP, 2 liter and 215 kmh



Super Ferrari

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

potrebbe racchiudere il « quid » della Rolls e il « quid » della Ferrari. Due fattori senza prezzo per i « vip » a cui il mezzo si rivolge.

L'impostazione generale della « Pinin » d'altronde è proprio quella di una vettura che pur avendo l'imponenza tipica delle berline a quattro porte di altissima classe, non tradisce la grinta e la sportività della meccanica Ferrari da cui si è partiti: dal telaio (rivisto però alla Pininfarina n.d.r.) al motore cinque litri dodici cilindri boxer, al cambio ai freni, alle sospensioni. Stilisticamente, il legame con Maranello, oltretutto dal Cavallino sul cofano è rappresentato anche dalla calandra. E' stata realizzata, con un lavoro da orafi, nello stile delle Ferrari anni '50, con le classiche maglie rettangolari. La linea filante dell'insieme, dal frontale molto sfuggente con i fari molto bassi (sono della Carello del tipo a parabola omofocale) si evidenzia nelle fiancate con i vetri senza piantone in vista che oltre a dare l'impressione ottica di una unica superficie vetrata, danno slancio e leggerezza.

L'andamento generale è affidato a linee morbide e arrotondate, non solo per motivi estetici ma anche per precise esigenze aerodinamiche, affiorate nelle prove alla galleria del vento. I cerchi sono del tipo autoventilante ad effetto estrattivo (quelli che a Maranello vorrebbero avere anche sulla F. 1. n.d.r.) Il bagagliaio di ben 480 dmc con ruota di scorta gonfiabile sistemata lateralmente, chiude con le luci sempre del tipo a colore della carrozzeria da spento.

L'eleganza dell'esterno, trova il suo naturale complemento all'interno dell'abitacolo, dove accanto al bello si è puntato sul funzionale, con ampio ricorso alla elettronica. Al posto guida, ricoperto di pelle naturale Connolly come tutti gli interni, la parte del leone è affidata alla Veglia-Borletti. Infatti sulla « Pinin » c'è una elaborata interpretazione del sistema « Vegliasystem ». Davanti agli occhi un piccolo schermo nero, che inserendo la chiave, si illumina, per dare le informazioni relative a contagiri, contachilometri, spie varie e la spia rossa di allarme per guasti.

Sulla consolle centrale fra i due sedili, dato che sulla plancia liscia e senza sporgenze è incassato solo un orologio digitale, in alto ci sono cinque indicatori, con barre che danno i livelli. Queste barre, cambiano di colore se il livello dell'olio o dell'acqua, o del voltmetro, fosse anormale. Al centro invece si trova un display digitale che dà ogni informazione sul percorso. Al suo fianco un altro display alfanumerico che con un collegamento con spie colorate avverte quando è ora di fare una operazione di manutenzione e soprattutto dice che tipo di operazione è da compiere.

La ricca tastiera infine serve a interrogare il calcolatore di bordo e per attivare i vari comandi. In alto sul tetto i comandi per regolare i sedili anteriori elettricamente in ben tre posizioni.

I posti posteriori egualmente regolabili hanno a loro volta una tastiera centralizzata per avere dal calcolatore di bordo le informazioni sul viaggio e sul percorso. C'è anche una radio indipendente, che si ascolta con due cuffie e che fornisce all'occorrenza informazioni sull'ora, sulla temperatura interna, e sullo stato di carica della batteria. All'interno del bracciolo centrale è poi sistemato il radiotelefono.

e. z.

BETA

CONTINUAZIONE DA PAG. 6

sante visto che sarà venduta dopo l'estate a 11.658.000 IVA inclusa.

La Volvo ha puntato tutto sulla « concept car », il prototipo avanzatissimo di sicurezza e risparmio energetico visto a Ginevra. Mentre invece l'Alfa Romeo, dopo aver rinunciato ad esporre la « Giulietta 2000 », perché non verrà mai venduta in Italia per il momento, ha ripiegato sulla nuova gamma Alfasud, con la inedita « TI ».

Alla Mercedes accanto alle berline della serie « S » i coupé con i nuovi motori già montati sulle « quattro porte » e presto in arrivo anche da noi. Lontani sono invece i tempi di commercializzazione della BMW turbo, che con la MI dava lustro allo stand della casa di Monaco. Passando dalla Innocenti dove era tutto incentrato sulla nuova « Mille » la attenzione dopo la Citroen, presente con la sua solita produzione, e la Peugeot 305 break, va allo stand Leyland.

In passerella i nuovi spider TR 7, soprattutto la Rover 3500 V8 S. Come si vede in complesso un panorama contenuto, salvato per fortuna al solito dal padiglione dei carrozzieri.

Intanto alla « Athon » di Bertone, su meccanica Lamborghini, esercitazione di stile, degna dei momenti migliori del design torinese, la stupenda « Pi-

L'identikitecnico della FERRARI 4 porte

LUNGHEZZA	4830 mm.
LARGHEZZA	1820 mm.
ALTEZZA	1310 mm.
BAULE	580 litri
PASSO	2750 mm.
CARREGGIATA ant.	1540 mm.
CARREGGIATA post.	1540 mm.

nin » di Pininfarina.

E' la prefigurazione di quello che potrebbe essere la Ferrari « quattro porte ». Senza dubbio un pezzo da inserire d'autorità in quella galleria di sedici vetture, con cui il carrozziere torinese ha voluto sintetizzare al Valentino i suoi cinquant'anni di attività.

In tema Ferrari, da ammirare anche la GTB spider di Michelotti. Come sempre con un occhio rivolto alla Lancia, di cui sta preparando la versione coupé della Delta, il milanese ZAGATO, autore di una Beta coupé con « minigonne », molto aggressiva nella sua livrea nero-fumo. Ritoccate nella veste esteriore anche la PANTERA in versione GTS e la Longchamp sempre GTS, allo stand de Tomaso.

Giugiaro invece festeggia la sua

« Panda » con una esercitazione meccanica nella « 4x4 off roader », e con una esercitazione stilistica nella « Strip » sempre sulla meccanica portata a quattro ruote motrici della Panda. Parecchi consensi il boss della « Ital Design » ha però ricevuto anche per la « Medusa ». E' la berlina su meccanica « Beta-Montecarlo » con coefficienti di penetrazione aerodinamica da record.

La qualità di questa realizzazione come d'altronde della Ferrari « Pinin » sta comunque nella concreta possibilità di essere trasferita, con pochi ritocchi, ad una produzione su scala industriale.

Le molte esercitazioni sul tema « Panda » da Moretti, a Introzzi, a Giannini, lasciano già da questo Salone intuire quale sarà il futuro dell'ultima nata in casa Fiat.

Molto bello come studio di veicolo del futuro disegnato con i piedi per terra, anche il « Pockar » della GHIA, automobile da città a bassi consumi, ma con comfort da berlina superiore. Il tema consumi è riproposto in maniera intelligente anche dalla FN, l'azienda campana specializzata nelle trasformazioni diesel, che ora ha pronto addirittura un Kit per una « Fiesta turbodiesel ».

Relegati nel padiglione più nascosto i giapponesi fanno comunque sapere di esserci sia con la Mazda a motore rotante, sia con la Colt 1500 e soprattutto con il prototipo della stessa Mitsubishi « SSW ».