



La spagnola Seat rilancia il suo modello di punta già costruito in mezzo milione di esemplari dal 1984

## Anno nuovo Ibiza nuova grazie a 1197 modifiche

**TOLEDO.** La Ibiza della gamma '89 sono già in vendita in Italia e quindi la prova su strada (da Madrid a Toledo e ritorno) poteva essere fatta anche da noi. Ma i dirigenti della Seat non volevano, evidentemente, mancare l'occasione per illustrare alla stampa internazionale i successi della Casa.

La Seat, infatti, viaggia con il vento in poppa: 1988 si è chiuso, dopo tanti anni di cifre in rosso, con il bilancio in pareggio; la produzione ha superato di 70 mila unità l'obiettivo di 400 mila auto prodotte in un anno; la quota di penetrazione in Europa è arrivata al 2,45 per cento e appare realizzabile l'obiettivo fissato per il fatidico 1993, di una quota di penetrazione prossima al 4 per cento.

La Seat, insomma, non è più la consuetudine del gruppo Volkswagen Audi e fa brillantemente la sua parte, che è quella di rispondere alle esigenze di un mercato che, se vede aumentare le richieste di auto sempre più sofisticate, ha larghi margini anche per le automobili con caratteristiche più popolari, così come sono, appunto, quelle costruite dalla Casa spagnola. Ma caratteristiche popolari non significa automobili fatte con un eccesso di approssimazione ed ecco quindi i piani della Seat (quella miliardi di investimenti) per rinnovare completamente la sua gamma per gli anni Novanta. A beneficiare per prima di questa strategia è stata la Ibiza, la vettura che più della Marbella e della Málaga fa l'immagine della Casa.

I tecnici spagnoli e tedeschi, con Giorgio Giugiaro che l'ha disegnata più di cinque anni fa, hanno preso l'Ibiza e l'hanno sottoposta, pezzo per pezzo, ad un esame critico severissimo. Così la macchina, che è già stata costruita in mezzo milione di esemplari, ha subito qualcosa, come 1.197 modifiche e miglioramenti. Ha però conservato la linea e le caratteristiche che ne hanno decretato il successo sui mercati europei e, soprattutto, sul mercato italiano dove, grazie anche alla solerzia della Bepi Koelliker che li importa e li assiste, la Seat hanno una quota di penetrazione del 3,31 per cento.

A buona ragione, dunque, si può dire che il nuovo Ibiza nuova, anche se la novità che si vedono non sono moltissime. All'esterno si nota soltanto la mascherina, che ha ora

La Bepi Koelliker ha già cominciato la commercializzazione in Italia dei modelli 1989 della Seat Ibiza, la vettura che tanto ha contribuito al miglioramento dei bilanci e dell'immagine della casa spagnola. Per ora la gamma viene proposta in dieci versioni che hanno beneficiato di ben 1.197 miglioramenti stilistici e meccanici. Un modesto aumento dei prezzi dei vari modelli non rende meno interessanti le nuove Ibiza.

DAL NOSTRO INVIATO  
**FERNANDO STRAMBACI**

un disegno a quattro fasce orizzontali dello stesso colore della carrozzeria, modificata più che per ragioni estetiche, per migliorare l'aerazione del vano motore.

Più appariscenti le modifiche all'interno dell'abitacolo, dove si nota che sono completamente nuovi il cruscotto (a cui strumentazione è ora più leggibile che sui modelli precedenti), il volante, i sedili (più confortevoli), i rivestimenti (di migliore qualità).

Ma le modifiche più importanti sono, probabilmente, quelle che non si vedono, ma di cui ci si rende conto mel-

tendosi al volante delle Ibiza della nuova gamma. La guida, infatti, appare più confortevole grazie alla maggiore silenziosità dell'abitacolo, allo sterzo più dolce, al cambio più preciso. Sono i tecnici della Seat a sottolineare che è stato ottimizzato il rendimento dei motori e che questi sono ora allineati con le normative antinquinamento della Cee.

Tutto ciò, naturalmente, ha un costo, ma le modifiche ai prezzi della nuova gamma Ibiza (mediamente aumentati in Italia dello 0,7 per cento) non

le rendono meno convenienti.

La nuova gamma italiana delle Ibiza si articola, attualmente su dieci modelli. (A marzo arriverà una versione con motore ad iniezione di 1500 cc e 90 cv e ad aprile una nuova versione Diesel) con tre diversi livelli di allestimento. Ecco:

**SPECIAL 900**, 3 porte, 903 cc e 44 cv, 130 km/h, 8.828.000 lire chiavi in mano; **900**, 5 porte, 903 cc e 44 cv, 130 km/h, 10.525.000 lire; **1.7 D**, 3 porte, 1714 cc e 55 cv, 150 km/h, 11.701.000 lire; **1.7 D**, 5 porte, 1714 cc e 55 cv, 150 km/h, 12.242.000 lire; **1.7 D**, 3 porte, 1714 cc e 55 cv, 150 km/h, 13.075.000 lire; **1.7 D**, 5 porte, 1714 cc e 55 cv, 150 km/h, 13.075.000 lire; **1.7 D**, 3 porte, 1714 cc e 55 cv, 150 km/h, 12.976.000 lire; **1.7 D**, 5 porte, 1714 cc e 55 cv, 150 km/h, 13.618.000 lire; **1.5**, 5 porte, 1461 cc e 86 cv, 175 km/h, 14.339.000 lire.

## Nella mostra sui Bugatti esemplari miliardari ma non soltanto automobili

Dici Bugatti e pensi automobili, macchine favolose che partono dall'inizio di questo secolo e scavalcano il secondo conflitto mondiale. Berline di gran lusso e auto da corsa che hanno collezionato migliaia di premi. Motori dalle soluzioni innovative tuttora degne di studio. Poi vieni a questa mostra torinese e scopri che Bugatti non è solo auto.

**ANDREA LIBERATORI**

**TORINO.** Quale costruttore d'auto potrebbe sognare oggi di ottenere, con un solo modello da corsa, più di duemila vittorie? Ma nella storia, pur breve, delle quattro ruote che tanto condizionano la nostra esistenza, una volta il sogno si è avverato. È accaduto ad un uomo il cui nome è diventato un mito. Ettore Bugatti, il milanese trapiantato in Alsazia, quel sogno lo visse con la «Tipo 35», un'auto che egli costruì dal 1924 al 1930. I suoi

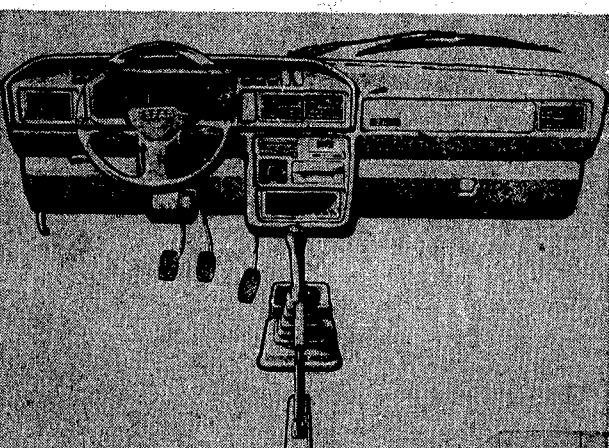
modelli superstiti valgono miliardi. L'ultimo andato all'asta sei anni fa a Londra, - una «Royale» da tre tonnellate - ha spuntato 12 miliardi e 800 milioni.

Sul finire dell'Ottocento Ettore Bugatti frequentava Brera, per casa Bugatti circolano pittori come Segantini e musicisti come Leoncavallo e Puccini. Nel 1898 il giovanotto fa l'appendice alla «Prinetti e Stucchi», fabbrica di orologi e quadranti a motore. La prima auto di

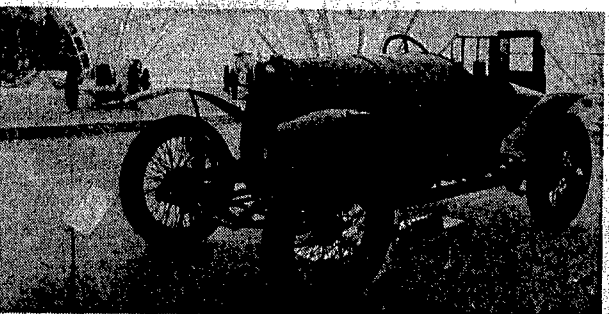
una progettazione è in strada quando, nel 1901, compie vent'anni.

Un anno dopo Ettore Bugatti lascia l'Italia per la Francia, lavora alla casa automobilistica De Dietrich. Ci sta poco, nel 1909, nel capannone di una ex fabbrica di colori a Molsheim, l'azienda Bugatti sforna la prima auto. In dodici mesi ne produce cinque, ma già quattro anni dopo (1913) le auto sono 175 e gli operai 200.

Di quel periodo nella mostra «Bugatti» - che è giunta a Torino da Ferrara, e assisterà aperta nel Museo dell'Automobile (chiuso il lunedì) sino al 26 febbraio - c'è un prezioso modello datato 1910. Ha due fascinosi parafanghi ad ala di gabbiano e un motore di 5027 cc, quattro cilindri e tre valvole per cilindro (due di aspirazione, una di scarico) che eroga 100 cavalli e può



Nel disegno la plancia completamente ridisegnata della Seat Ibiza modello 1989. Nella foto in alto gli interni rinnovati. Nella foto sopra il titolo la Ibiza versione tre porte.



Una delle più interessanti automobili Bugatti esposte a Torino, la Tipo 5 litri del 1910. Faceva 160 km/h. Fa parte di una collezione privata del principato di Monaco.

fare 160 km l'ora. Probabilmente è il pezzo di maggior valore della mostra ma, salendo al primo piano del Museo, si trovano schierati in pale position alcuni modelli che segnano importanti tappe dell'avventura di costruttore di Ettore Bugatti. Cronologicamente, partiamo dalla «Tipo 13» (costruita dal 1919 al 1926), auto da corsa, ha il lungo cofano serrato da due robuste cinghie. La «Tipo 30», detta anche «Indiapolis», per aver corso senza fortuna, quel circuito

nel '23, la prima Bugatti con motore otto cilindri (1991 cmc, 75 cv, vel. max. 120). La «Tipo 35» (cui si è già accennato) ha lo stesso motore, ma col compressore da 130 cv e 175 kmh. L'accento c'è una «Tipo 37» da Grand Prix con tanto di targa «ME 2969». Fra tante auto da corsa, lo slanciatissimo coupé «Atalante» e la sontuosa berlina «Tipo 49», spicca un'imponente motore. Fu montato, fra il '29 e il '33, sulla «Tipo 41 Royale» un modello prodotto in soli sei

esemplari. Ha 8 cilindri in linea, tre valvole, 14.726 cc (velocità letta bene: più di 14 litri e mezzo), 300 cv a 1700 giri/min. Pur ridotto - poi - a 12.763 cmc questo motore, nato per auto da nababbi, finì la sua carriera nelle ferrovie francesi che l'adottarono per alcune automotrici.

La mostra «Bugatti» presenta anche originali, mobili disegnati da Carlo (padre di Ettore), scultore e disegni di Rembrandt (fratello) e disegni di Lidia (figlia). Meriterebbero un altro discorso.

## L'annuale novità della Casa del Tridente La Maserati «2.24v» ha anche le «sospensioni intelligenti»

Come ad ogni fine d'anno la Maserati ha presentato una novità. Questa volta si è trattato di una lussuossissima berlina sportiva, la «2.24v», che, se ha le «sospensioni intelligenti», costa 25 milioni. Con i 245 cv raggiunti grazie a due turbo e a 24 valvole può superare i 230 orari. Chi la comprerà, anche nel rispetto del decreto Ferri, avrà modo di viaggiare in grande sicurezza.



Il lussuossissimo interno del coupé Maserati «2.24v».

**MODENA.** I limiti di velocità imposti dal decreto Ferri non avranno alcuna influenza sulla vendita delle autovetture ad alte prestazioni. Lo dimostra il fatto che gran turismo come le Ferrari e le Maserati, per restare alle Marche di casa nostra, hanno il loro mercato di elezione proprio negli Stati Uniti, dove i limiti di velocità sono più rigidi che da noi e dove, soprattutto, più che da noi vengono fatti rispettare.

La Maserati, che non ci fida della riproposta di Sandro De Tommaso e compagni - tant'è che continua a proporre nuovi bolidi con il marchio del Tridente - che ci saranno sempre persone disposte a sborsare decine e decine di milioni per un'auto esclusiva, in grado, grazie all'enorme riserva di potenza, di compiere sorpassi fulminei in condizioni di massima sicurezza.

Lo ha ripetuto nel corso della tradizionale conferenza di metà dicembre a Modena e dell'altrettanto tradizionale

presentazione di un nuovo modello Maserati. Questa volta si è trattato della Maserati «2.24v», una lussuossissima berlina sportiva che, grazie al motore a sei cilindri con quattro valvole per cilindro e due turbocompressori, è in grado di raggiungere e superare i 230 chilometri orari e, quel che più conta, di passare, con partenza da fermo, da 0 a 100 km/h in soli 5,9 secondi.

Il motore che equipaggia la Maserati «2.24v» era già stato presentato, se ricordiamo bene, al Salone di Torino. Con la sua cilindrata di 1.996 cc aggira la penalizzazione che colpisce con l'iva tutte le auto di cilindrata superiore ai due litri, ma con i suoi due turbocompressori, gli intercooler e le quattro valvole per cilindro raggiunge brillantemente, a 6200 giri, una potenza di 245 cv. Anche con l'iva ridotta, il prezzo della «2.24v» resta pur sempre di 53.500.000 lire, ma la Maserati non dovrebbe avere difficoltà a trovare, in Italia

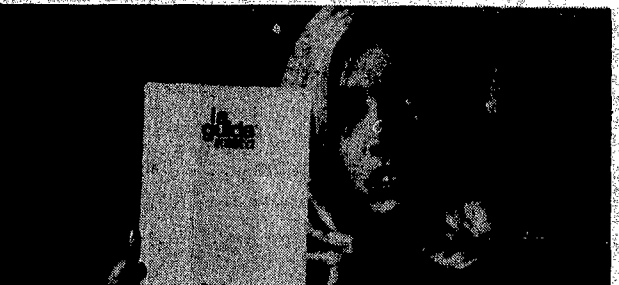
e all'estero, settecento persone disposte a spendere per una berlina dalle caratteristiche alle quali abbiamo accennato. Le difficoltà non dovrebbero esserci nemmeno se i clienti della Casa di Modena preferissero la versione con le «sospensioni intelligenti» (costa un milione e mezzo in più), che sono un altro dei «pezzi forti» della berlina.

I tecnici della Maserati spiegano che nel sistema - realizzato in collaborazione con la Koni - ogni ammortizzatore ha una sua propria regolazione e quindi, quando una qualsiasi delle ruote trova delle irregolarità sul terreno, passa in 300 millesimi di un messag-

gio al computer di bordo che, conseguentemente, aggiorna l'ordine di adattamento ad ogni ruota, consentendo così una sospensione ideale per le diverse condizioni di fondo stradale, di velocità e di confort. A tale scopo è anche previsto un selezionatore ad interruttore, con il quale il guidatore potrà variare la taratura degli ammortizzatori a suo piacimento, su quattro diverse posizioni.

Se il selezionatore ad interruttore è previsto, neanche parlare, in casa Maserati, di impianto frenante con ABS. «Chi viaggia in Maserati» - sostiene De Tommaso - sa guidare e sa modulare la frenata. **© F.S.**

## Torna la «Guida Pirelli» Strumento per viaggiare mangiare ed imparare



Uscita una prima volta nel 1982 ed una seconda volta nel 1985, la «Guida Pirelli» è ricomparsa nelle edicole proprio in questi giorni, con il dichiarato proposito di ritornarci puntualmente anche l'anno prossimo e negli anni a venire. La guida è però radicalmente mutata. Infatti, mentre nelle precedenti due edizioni, prevalentemente rivolte ai camionisti, i suoi itinerari partivano dalle autostrade, nell'edizione 1989 (784 pagine, 37 mila lire) la «Pirelli» è divisa per regioni, secondo la tradizionale suddivisione geografica dell'Italia.

Se è consentito un confronto, si può dire che la «Guida Pirelli» raccoglie in un unico volume, quel che è contenuto nella «Guida Michelin» rossa e

solo 202 sono segnalate come «buone ed accurate», tanto che per alcune località, pur proposte per il loro interesse artistico o monumentale o paesaggistico, non c'è cenno di dove sfamarsi o riposarsi, pur senza mirare alla perfezione.

La Vega Editrice di Monza, a cui la Pirelli ha affidato la realizzazione della guida, l'ha anche lodevolmente corredata di 28 tavole stradali e di un inserto sulla rete autostradale. Dovrebbe però colmare, nell'edizione dell'anno prossimo, la lacuna indicata. A Settimo Vittone, tanto per fare un esempio, oltre che visitare il battistero, la romantica chiesetta di san Lorenzo e i resti del castello, è possibile ristorarsi in almeno un paio di buoni locali.

## Un Catalogo delle Ferrari costruite con Pininfarina

Dopo un appassionato lavoro di ricerca, Gianni Rogliatti ha realizzato per le edizioni «Ferrari Story» un interessante catalogo (nella foto) delle Ferrari costruite in 35 anni di collaborazione con la Pininfarina. Si va dalla 212 Inter cabriolet, una 12 cilindri del 1952, alla F40 berlina 8 cilindri del 1987. 176 pagine di foto e di testi in italiano e inglese. Una chicca per gli appassionati delle auto di Maranello.

## Ritorna «En Vogue» Citroën AX di successo

Mentre la gamma AX, cui recentemente si è aggiunta la versione Diesel, si avvia a superare le 40 mila vetture vendute in Italia, la Citroën annuncia il ritorno sul nostro mercato di una versione particolarmente accessoriata e di successo: la «En Vogue» (nella foto). Realizzata sulla base della AX 10 Tre, con motore benzina di 954 cc, la «En Vogue» è disponibile, in 1.800 esemplari, al prezzo di 11.603.690 lire chiavi in mano.

## ...e in «tiratura limitata» anche la BX «Palmarès»

La Citroën offre in «tiratura limitata» anche una BX. Si tratta della «Palmarès», (nella foto), realizzata sulla base della 14 RE, che monta il brillante e moderno motore TU di 1360 cc. La BX «Palmarès» si distingue per gli accorgimenti, e, esternamente, per la carrozzeria in scolorito-bianco con fessure rosse. Costa 16.218.510 lire.

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

### Quando il furto è solo simulato

I furti si susseguono principalmente sulle nostre autostrade: di mira sono presi i veicoli pesanti. Sparisce così merce trasportata per centinaia di milioni, che finiscono per essere pagati dagli assicuratori, perché ormai ogni trasportatore provvede a una cura contro il furto e la rapina. Capita che qualche disonesto, approfittando della corrente vigilanza esistente, simuli il furto, in modo da lucrare l'indennizzo, rivendendosi poi, a parte, la merce trasportata.

Naturalmente la prova rigorosa e convincente che si sia trattato di una simulazione è spesso difficile da raggiungere, anche se dagli atti risultano indizi che la fanno ritenere. Di fronte ad una tale situazione di incertezza il magistrato giudicante si trova nella impossibilità di condannare e finisce, quasi sempre - sino ad oggi, almeno - per assolvere l'imputato per insufficienza di prove.

Tale formula assolutoria consente di ottenere dall'impresa assicuratrice, con la quale si è stipulato il contratto assicurativo, il pagamento dell'indennizzo?

Si sarebbe portati a dire di sì, perché, sia pure per insufficienza di prove, l'imputato è stato prosciolto. Oppure il nuovo codice di procedura penale, che dovrebbe entrare in vigore quest'anno, prevede espressamente l'abolizione

della formula per insufficienza di prove. I magistrati, cioè, dovranno scegliere fra la condanna e l'assoluzione con formula piena. Fino a quando ciò non avverrà, l'insufficienza di prove non consentirà di sostenere l'indennizzo. Così, infatti, ha stabilito la Corte di Cassazione con sentenza del 23/9/88, n. 5706. «Nella controversia promossa per il pagamento dell'indennizzo in forza di polizza assicurativa contro il furto, la sentenza con la quale il giudice penale abbia assolto l'assicurato per insufficienza di prove dall'imputazione di simulazione di reato, sulla base dell'accertamento dubitativo dell'effettiva perpetrazione di detto furto in suo danno, può essere invocata dall'assicuratore, ai sensi dell'art. 28 cod. proc. pen., quale giudicato vincolante idoneo ad escludere l'indicato obbligo d'indennizzo, indipendentemente dalla sua estraneità al processo penale atteso che la consumazione del furto, presupposto del diritto fatto valere dall'assicurato, non può essere riscontro dal giudice civile in difformità del suddetto accertamento negativo del giudice penale implicando una diversa ricostruzione dei fatti, non consentita dalla menzionata norma, e non una mera diversa valutazione della loro rilevanza giuridica».

Insomma, l'insufficienza di prove è considerata come fonte di dubbio del fatto materiale e l'impresa assicuratrice è autorizzata a non pagare l'indennizzo. I simulatori dei furti sono avvertiti!

## BREVISSIME

**Supercarique spot Festival.** Tra coloro che indovineranno quale sarà, tra quelli in programma a gennaio e febbraio, lo spot pubblicitario sulla Supercarique più votato dal pubblico, verrà estratto un viaggio per due persone, che potranno assistere al Festival del cinema di Cannes, ospiti della Renault. Cartoline presso i concessionari.

**Gomme Pirelli per Regazzoni.** La Pirelli partecipa all'undicesima edizione della Parigi-Dakar equipaggiando con pneumatici «Dakar» 7.50 R 16 i due fuoristrada Mercedes 600 GE del Team Chesterfield Scout Regazzoni. Il propulsore del Mercedes 600 GE è un otto cilindri a V di oltre sei litri con una potenza di 331 cv.

**«Fattore donna».** Il «fattore donna» acquista un peso sempre maggiore nel mercato automobilistico. I dati sull'andamento delle vendite negli Stati Uniti dimostrano che la clientela femminile ha rappresentato il 47 per cento del totale nel 1988, contro il 36 per cento del 1980. Dalle indagini è risultato che il rapporto prezzo-qualità è l'elemento tenuto in maggior conto dalle donne al momento dell'acquisto e che esse non si fanno incantare dai «gadgets».

**Bridgestone per le Ferrari.** Per la produzione futura di modelli F40 e Testarossa la Ferrari ha scelto pneumatici Bridgestone, serie RE 71 prodotti dall'industria giapponese Bridgestone, Presale Uraee. L'Unione nazionale rappresentanti autovericoli esteri ha ripreso la tradizionale conferenza stampa di fine anno. Nel 1988 gli importatori hanno ottenuto risultati soddisfacenti ed hanno deciso di rilanciare il «Premio Unione di giornalismo», sospeso nel 1973, da assegnare ai giornalisti che meglio illustrano l'attività delle marche automobilistiche estere in Italia.