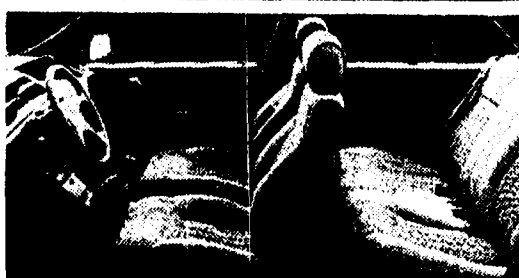




L'interno della Ax «Blue Punch», una vista laterale della 205 Look e l'interno della Tipo Agt



La tattica è sempre più diffusa e la Fiat «spara» una bordata di modelli «diversi»

A caccia dei clienti con le serie «speciali»

Il mercato continua a tirare (più 10% in febbraio) ma le Case automobilistiche non si accontentano e, per catturare clienti, ricorrono sempre più spesso al lancio di «serie speciali» che si distinguono per migliori allestimenti o per prezzi più convenienti. Così in una sola settimana si contano 10 serie speciali di tre modelli Fiat, una 205 Peugeot e una Citroën Ax «diverse». Intanto la Fiat Tempra è già prima tra le D.

FERNANDO STRAMBACI

Il mercato italiano dell'automobile continua a tirare. Non solo non si riduce il numero delle auto vendute, ma si registrano incrementi anche sull'anno precedente, che già era stato da record. Nel solo mese di febbraio, infatti, sono state consegnate ben 230.163 auto nuove, con un incremento del 10,63 per cento sul febbraio dell'anno scorso.

Le marche italiane, che è poi a dire il gruppo Fiat, vogliono tenere ben stretta la loro quota di mercato, minacciata dalla concorrenza estera (la percentuale delle auto italiane sul totale del venduto è scesa a febbraio dal 58,54 al 55,60), e, quelle straniere, si danno da fare per aumentare ancora il loro peso nel solo mercato europeo che è ancora sbilanciato sul prodotto nazionale. Si assiste così a massicci lanci di «serie speciali», realizzate per catturare nuovi clienti giocando sull'offerta di veicoli particolarmente acc-

sonati o con prezzi più allentati.

In una sola settimana tali offerte sono partite dalla Citroën, dalla Peugeot e dalla Fiat. Ma mentre le marche francesi si sono limitate a proporre una «speciale» a testa, la Fiat ha sparato una bordata di dieci versioni «speciali» della Panda, della Uno e della Tipo, proprio mentre le statistiche delle vendite annunciavano il trionfale ingresso della nuovissima Fiat Tempra nella classifica delle «Top Ten» e la riconquista da parte della casa torinese, sempre grazie alla Tempra, del primo posto nel segmento D del mercato italiano.

Tra tutte queste «serie speciali» è difficile districarsi. Vediamo di farlo sulla base delle informazioni delle Case e cominciando dalle Fiat. La Panda è ora disponibile anche nelle versioni Young 2 (769 cc) e New Dance (903 cc). Sono ancora più convenienti delle Panda Young e Dance,

tanti è che costano rispettivamente (chiavi in mano) 8.345.470 lire e 9.059.470 lire. Con queste «speciali» la gamma Panda conta ora su ben 17 versioni (6 ecologiche) con cilindrate che vanno dai 769 ai 999 cc e con prezzi che partono da quello della Young 2 e arrivano ai 25.600.000 della Elettra. Senza contare questa versione ad accumulatori, al top della gamma Panda si trova ora, con 16.333.020 lire, la Panda 4x4 1000 i.e. Europa, ossia catalizzata.

Ancora più numerosa la gamma della Uno che comprende ora 32 versioni, 6 delle quali ecologiche. Per la Uno entra ora in commercio la versione Trend con carrozzeria a 3 porte e motore di 903 cc. Per questa «speciale» il prezzo è stato fissato in 10.189.000 lire, che non è il più basso della gamma soltanto perché rimane a listino la Uno CS 2 (9.392.670 lire).

Il ventaglio più largo di «speciali» Fiat è però quello della Tipo, il secondo modello più venduto della casa torinese. La Fiat propone infatti la versione 1.4 York a 14.663.180 lire (il prezzo più basso della gamma) con allestimento base, la 1.4 York Dgt a 16.567.180 lire, la 1.6 York Dgt a 17.162.180 lire.

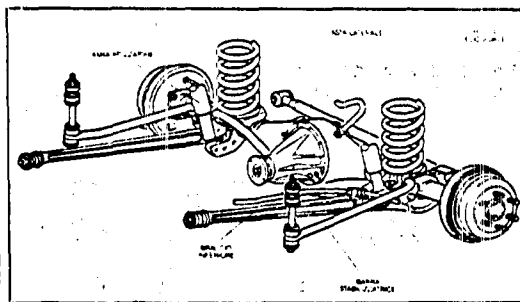
In aggiunta compaiono a listino quattro nuove versioni della Tipo, le Agt, con allestimento intermedio fra quello

base e il Dgt che si caratterizza per la strumentazione analogica, con due ampi quadranti per il tachimetro e il contagiri, i rivestimenti dei sedili in tessuto a quadretti grigio-neri, i poggiatesta imbottiti rivestiti in tessuto, la moquette nera e, in opzione, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata e il check-panel. Le Agt costano: 15.853.180 lire l'1.4, 17.757.180 lire l'1.4 catalizzata; prezzo di 17.501.330 lire per l'1.6 e di 19.708.780 lire per l'1.6 catalizzata che saranno commercializzate, soltanto a maggio.

E veniamo alle straniere. La Ax «Blue Punch» viene proposta dalla Citroën Italia a 12.076.120 lire con il motore a benzina di 1124 cc. Questa tre porte ha carrozzeria azzurro metallizzato, percorsi da uno strip laterale, e paraurti di colore nero. Ha il cambio a cinque marce e un interno molto curato con rivestimenti in tessuto scozzese. Compresi nel prezzo: predisposizione radio, appoggiatesta, tergicristallo.

La Peugeot offre la 205 Look, che segue di un mese la proposta della 205 Gt Plus, a 10.500.000 lire, franco commissionario. Questa tre porte di 954 cc di cilindrata si caratterizza per il tetto apribile a compasso di serie, gli strip laterali e le scritte Look. All'interno: rivestimenti in jeans grigio e rosso e predisposizione autoradio.

La sospensione posteriore a tripla articolazione anche sul Pajero turbodiesel



Un Mitsubishi Pajero intercooler TD e, sopra, lo schema della sospensione posteriore a tripla articolazione

La Bepi Koelliker Automobili ha iniziato in questi giorni la commercializzazione delle versioni turbodiesel intercooler del Pajero dotate della sospensione posteriore a tripla articolazione con molle ed ammortizzatori. La «triple-link», derivata dalle esperienze sportive nei Rally-Maratona, era già stata introdotta in Italia nel giugno dell'anno scorso, in occasione della presentazione del Pajero V6.

Grazie all'accresciuta elasticità delle sospensioni, simile a quella riscontrabile su una vettura da turismo — sottolineano alla Bepi Koelliker — si è migliorato il confort, ma si sono accresciute pure le doti di guidabilità, motricità e tenuta anche in condizioni di fondo particolarmente dissestate.

Il Pajero Turbo Diesel, come si sa, ha un motore di 2,5 litri che eroga una potenza di 95 cv e che consente una velocità massima di 140 km/h. La versione telonata Canvas-top costa, chiavi in mano 30.290.000 lire; 31.200.000 lire è il prezzo della Metal Top passo corto; 38.250.000 lire quello della Wagon cinque porte passo lungo.

Questi prezzi si riferiscono alle versioni base, mentre le più accessoriate «SE» che dispongono di serie (tranne che sulla telonata) perfino dell'aria condizionata, sono offerte rispettivamente a 32.500.000 lire, a 37.150.000 lire e a 43.280.000 lire.

Non è inopportuno ricordare che il Pajero, con 7.199 unità immatricolate l'anno scorso in Italia, è il fuoristrada più venduto nel nostro Paese e che compare al 43esimo posto nella classifica che prende in considerazione tanto le normali vetture da turismo che il fuoristrada.

Da quando la Bepi Koelliker Automobili ha avviato la commercializzazione, le vendite sono sempre andate in crescendo e si sono decuplicate in tre anni: 714 unità, sufficienti a posizionare questo modello all'87esimo posto nella classifica delle vendite nel nostro Paese, nel 1987, 4.142 unità (48esimo posto), nel 1988, e primi dati di quest'anno indicano 921 Pajero venduti in gennaio contro i 593 del gennaio '89; un incremento superiore al 55 per cento.

Maggiori potenze per le macchine agricole



La meccanizzazione agricola è in continua evoluzione, come si è visto alla recente Fiera dell'Agricoltura di Verona. Qui la «leber», in considerazione della corsa a potenze sempre più elevate, della diffusione dei trattori a trazione integrale, dell'aumento delle macchine automatiche, dell'affermarsi della polivalenza di impiego strada/campi, ha presentato due nuovi pneumatici radiali per trattori. Si tratta del «Super E» e del «Super 9». Il primo è espressamente concepito per l'utilizzo sulle ruote anteriori di trattori a trazione integrale di elevata potenza o su quelle posteriori di trattori tipo frutteto. Il secondo (nella foto) è destinato prevalentemente all'impiego sulle ruote posteriori di trattori fino a 130 cv.

Sono a quota sette milioni le auto Audi prodotte dal 65



L'Audi, la casa automobilistica tedesca del gruppo Volkswagen, ha festeggiato recentemente il traguardo dei sette milioni di autovetture prodotte in ventisei anni di attività. L'Audi «sette milioni» (nella foto) è una Coupé Quattro di colore bianco, destinata al mercato della Repubblica federale di Germania. Circa la metà di tutte le Audi prodotte (3.300.000) sono Audi 80: la fortunata berlina della Casa di Ingolstadt ha ottenuto e sta ottenendo tuttora successi su tutti i mercati, soprattutto su quello italiano. Nel nostro paese ne sono state consegnate l'anno scorso oltre 52 mila (che rappresenta il primo posto nella graduatoria del segmento), a conferma della validità e dell'attualità di questo modello in tutta la sua gamma. Proprio per venire ulteriormente incontro alle aspettative del cliente italiano, la gamma Audi è stata recentemente rinnovata con l'aggiunta di sei nuove versioni che adottano la sigla «Supen» e che offrono di serie, ad un prezzo particolarmente interessante, servosterzo, alzacristalli e tritici anteriori e posteriori, specchietti retrovisivi esterni regolabili e riscaldabili elettricamente, oltre naturalmente alla chiusura centralizzata già presente su tutti i modelli. La gamma Audi 80 in vendita in Italia si compone ora di dieci modelli, di cui quattro con catalizzatore ed uno Diesel, e prezzi, chiavi in mano, vanno dai 20.111.000 lire dell'Audi 80 1800 di 75 cv ai 33.153.400 lire dell'Audi 80 2000 Quattro Super Cat. da 113 cv.

Riparazioni: la garanzia diventerà obbligatoria

Se il meccanico al quale si è lasciata la propria auto non avrà effettuato le riparazioni necessarie nel migliore dei modi, sarà obbligato a rifare. L'introduzione della «garanzia» nelle riparazioni dell'auto, è una delle novità di maggior rilievo contenute nella legge sulla disciplina delle attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore che dovrà passare al vaglio del Parlamento. Norme particolari sono previste per fare in modo che i titolari delle officine abbiano una sufficiente preparazione professionale, assicurando così agli automobilisti che le auto a loro affidate sono in man «sure» (meccanici improvvisati possono infatti costituire un vero e proprio pericolo pubblico per chi viaggia in auto). A questo fine, dovrebbe venire costituito presso ogni Camera di Commercio un apposito Registro degli esercenti attività di autoriparazione. Per poter esercitare la loro attività, carrozzieri, meccanici, elettricisti e gommisti dovranno inoltre possedere specifici requisiti tecnico professionali accertati dalle Commissioni provinciali dell'artigianato.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Sui massimali assicurativi

La sentenza n. 5299 dell'1-12-89 della Corte Suprema di Cassazione, a Sezioni Unite pone con forza il problema di un adeguamento degli attuali insufficienti massimali assicurativi. Con tale sentenza è stato infatti definitivamente ribadito un principio già condiviso da altre magistrature, secondo il quale sulla parte di risarcimento dovuto ai lesi da sinistri stradali delle imprese assicurative oltre il massimale assicurativo, non sono dovuti gli interessi dal giorno del fatto, bensì solo dalla sentenza; il danneggiato compete così il solo pagamento della rivalutazione delle somme dovute a tale titolo (su le somme dovute entro i limiti del massimale, naturalmente sono dovuti, invece, interessi e rivalutazione dal giorno del fatto). Il principio nasce dall'attribuzione di «debito di valuta» a tale credito del

leso. Pur se giuridicamente corretta, la rigidità interpretazione, sia pure in fattispecie simile a quella nascente da sinistri stradali, porrebbe le imprese assicurative a ritardare il risarcimento del danno quando questo supererà il massimale, perché le imprese sanno che alla fine dovranno pagare su ali somme la sola rivalutazione, mentre le stesse in termini e adeguatamente impiegate renderanno di più. Svantaggiati resteranno naturalmente i lesi che, in caso di insolvenza da parte dei danneggiati, finiranno per ottenere somme inferiori. All'inconveniente potrà essere posto riparo, come si accennava all'inizio dell'articolo, adeguando, come è stato più volte reclamato, i minimi dei massimali assicurativi, fermi ormai da tempo a cifre assolutamente insufficienti e rese ancor di più tali dall'intero frazionamento.

Su una delle nuove Rover serie 200 Un motore più leggero anche del mitico «Fire»

Nel panorama motoristico europeo, l'industria automobilistica inglese è quella che accusa ancora un certo ritardo in fatto di rinnovamento sia a livello di strutture produttive che di investimenti sulla gamma di modelli. Il Gruppo Rover, grazie anche alla collaborazione con la Honda, sembra ormai aver messo alle spalle i gravi problemi del recente passato e soprattutto con il 1990 dovrebbe essere in grado di recuperare al meglio il terreno perduto.

La prima grossa realtà dell'anno, da parte della Casa automobilistica britannica, sta per essere disponibile anche per il mercato italiano. È la nuova Serie 200, la cui commercializzazione avrà inizio il 2 aprile.

Nell'osservare la nuova Rover 200 non si può fare a meno di pensare alla Honda Concerto. E, infatti, le due vetture nascono sulla stessa catena di montaggio dello stabilimento inglese di Longbridge. La produzione è impostata, per quest'anno, su 210 mila Rover 200 e su 40 mila Honda Concerto. Una volta uscite dallo stabilimento, le due vetture prendono ciascuna la propria strada, una attraverso la rete commerciale della Rover in Europa, l'altra tramite quella della Honda. Dobbiamo onestamente riconoscere che i punti di incontro tra i due modelli si rifanno soltanto alle origini comuni: Per il resto la Rover 200 e la Honda Concerto mantengono distinte la loro personalità, oltre che una serie di contenuti tecnici.

Ce ne siamo resi direttamente conto in occasione della presentazione, avvenuta a Sanremo, della nuova Rover 200, una berlina a due volumi di categoria media, che rispetta al precedente modello a

quattro porte, conserva solo il nome. Carrozzeria, motori, trasmissione ed equipaggiamenti sono completamente nuovi, all'insegna però dell'inconfondibile stile Rover. Sono tre le versioni sulle quali si articola la gamma Rover 200: la 214 Si (prezzo Iva inclusa 16 milioni 400 mila lire), 214 GSi (17 milioni 850 mila lire) e 216 GSi il cui prezzo è stato fissato in 19 milioni 750 mila lire. Quest'anno il mercato italiano dovrebbe assorbire 10 mila unità della Rover 200 delle quali 180 per cento costituito dalle prime due versioni, il 20 per cento dalla più potente 216 GSi.

Per la Rover 214 Si GSi è disponibile il quattro cilindri a 16 valvole della Serie K, un gioiellino di tecnica realizzato con una originale struttura a sandwich per il quale nel 1984 la Rover ha investito la bellezza di 200 milioni di sterline. È un propulsore ancora più leggero dell'ormai mitico «Fire» della Fiat, con un favorevole rapporto aria benzina, composto di soli 294 «pezzi» e dunque estremamente affidabile, oltre che di grande rendimento grazie anche all'adozione di un impianto di iniezione elettronica single point. Il modello montato sulle Rover 214 ha una cilindrata di

1396 cc, eroga una potenza massima di 95 cv a 6250 giri e vanta una coppia massima di 12,64 kgm a 4000 giri. Buone le prestazioni: velocità massima 170 km l'ora; accelerazione su km con partenza da fermo in 38"6; per passare da 0 a 100 km orari il tempo impiegato è di 11"9. I consumi si mantengono sui 5,3 litri per 100 km alla velocità costante di 90 orari e sugli 8,7 litri a 120 orari o nella marcia in città. A questo propulsore è abbinato il nuovo cambio a cinque marce, sviluppato in collaborazione con il Gruppo Psa.

Per la Rover 216 GSi l'intervento Honda è ancora più massiccio. Della famosa Casa nipponica è il propulsore a 16 valvole di 1590 cc che sviluppa una potenza massima di 115 cv a 6300 giri, con una coppia massima di 14,37 kgm a 5200 giri. Su questo propulsore l'iniezione elettronica è del tipo multi point. Le prestazioni sono adeguate alla classe della vettura: 193 km l'ora la velocità massima, 35"4 per coprire il km con partenza da fermo, 9" per passare da 0 a 100 km orari. I consumi: 9,6 litri per 100 km in città, 6,5 litri a 90 orari, 8,8 litri a 120 orari. Di progettazione Honda è anche il cambio manuale a cinque rapporti come pure quello automatico (a richiesta) a quattro rapporti e Honda sono anche le sospensioni indipendenti (tipo quelle montate sulla Concerto). L'impianto frenante, a quattro dischi, può essere richiesto in abbinamento al dispositivo antistoppamento Abs della Bosch o Alb2 della stessa Honda. P.A.



Vista interna ed esterna della nuova Rover 214 GSi

BREVISSIME

Finestrini più sicuri. L'inglese «AB Automotive» ha messo a punto un sistema che «sente» eventuali ostacoli durante il sollevamento dei finestrini elettrici e ne blocca il movimento. Era successo che bambini vi fossero rimasti intrappolati: per il colpevole.

«Scudo Lancia». Per un anno dal giorno dell'immatricolazione delle loro Thema, Dedra e Delta i clienti potranno avvalersi, oltre che della garanzia, di un pacchetto di servizi gratuiti che va sotto il nome di «Scudo Lancia». Prevede, in collaborazione con Europ Assistance, tutta una serie di interventi in caso di guasto.

Vendite Volvo V.I. La Volvo Veicoli Industriali di Zincoha ha venduto lo scorso anno 2.260 veicoli industriali, 130 autotela per autobus e 3.700 pompe oleodinamiche. L'atturato è stato di 270 miliardi.

Scoti Navarma. La compagnia di Navigazione Navarma Lines concederà uno sconto del 50 per cento sul biglietto di ritorno dalla Sardegna e dalla Corsica a chi acquisterà contemporaneamente i biglietti di andata e ritorno per i veicoli da traghetti.

La 905 per il «Prototipi»



Presentata al Salone di Ginevra, scenderà in pista già a giugno la Peugeot 905 con la quale Peugeot Talbot Sport gareggerà nel Campionato del mondo sport prototipi. Ha un motore V10 di 3,5 litri di cilindrata e 4 valvole per cilindro. La scocca è della Dassault

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

Monaco: uno scalo non gradevole per un eccezionale museo del mare

Raramente chi naviga in Costa Azzurra fa scalo a Montecarlo: troppo costoso, troppi «ferri da stiro» che paiono incrociatori. Eppure una tappa di mezza giornata non dovrebbe essere disdegnata da chi ama il mare (ed è comunque consigliabile anche a chi viaggia in auto o in treno) per vedere il museo oceanografico più interessante d'Europa, con il quale inizia una piccola serie di segnalazioni.

Il Palazzo del Museo di Montecarlo fu voluto da Alberto II — principe di Monaco, pioniere dell'oceanografia, attento alla divulgazione, intelligente utilizzatore della propria ricchezza — per raccogliere i frutti delle sue campagne oceanografiche. Inaugurato nel 1910, il museo è stato diretto fino a due anni fa da un «mitico», Jacques Cousteau: una vita spesa con amore ed intelligenza per il mare.

Tutte le sale sono organizzate per affascinare, stupire ed informare. Già la seconda sala dell'atrio è imponente, dominata dallo scheletro di una balena di 20 metri che alla fine del secolo scorso si arenò nei pressi di Genova. Nella stessa sala trovano posto anche scheletri di capodogli, navali, orche, oltre a pescicani,

pesci sega, tartarughe e granchi imbalsamati; in un'altra incombe un calamaro di 13 metri, ritrovato a Terranova.

Se queste sale «parlano» dei favolosi abitatori dei mari, quelle dei piani superiori raccontano la coraggiosa avventura di coloro che alla fine del secolo scorso cominciarono a guardare il mare con occhio scientifico. Vi si trovano dai modelli delle navi con cui il principe marocchino navigò fino allo Spitzbergen ed a 803 lat.nord, al laboratorio originale di bordo dove si studiavano i pesci catturati ad oltre seimila metri di profondità.

Salendo ancora, si accede alla mostra «la scoperta dell'Oceano». E qui, la curiosità che sempre ci colgono di fronte al mare trovano risposte chiare ed esaurienti. Diorami, schemi, disegni, a diapositive spiegano le maree di S.Malo, l'energia prodotta con la centrale mareomotrice della Rance, come nascono le onde, gli iceberg, le correnti, perché il mare è salato. Ed in altre sale gli strumenti antichi e moderni con cui l'uomo ha cercato di capire i misteri degli oceani. Fino ai satelliti, così preziosi per la conoscenza del pianeta azzurro: grazie ad essi sono diventati noti i percorsi delle balene e quelli

degli iceberg, i movimenti delle masse d'aria che determinano il clima e quelli delle piattaforme continentali.

Per chi ha tempo, (e sarebbe sprecare un'occasione limitarsi ad una visita affrettata) vengono ininterrottamente proiettati filmati, frutto della grande avventura umana, scientifica e nautica del comandante Cousteau. L'acquario infine, conta ben 4500 pesci: murene, squali, orate, spigole, o scorfano, il pesce-palla, quello pagliaccio, le testuggini verdi; 350 specie, ospitate in 90 vasche, ognuna nel proprio ambiente marino.

Dalla terrazza, ad ottanta metri sul mare, si domina un vasto orizzonte sul Mediterraneo alle spalle, le brutture della speculazione edilizia e dello sfruttamento vorace del territorio. Contraddittoria dell'avventura umana. Ma ciò che lascia al visitatore questo «tempio del mare» è maggior curiosità e, speriamo, rispetto, per il grande mondo acquatico che ci circonda.

Museo oceanografico di Monte Carlo
Avenue Saint Martin-Monaco
orari: 1 ottobre-31 maggio 9,30/19; 1 giugno-30 giugno 9/19; 1 luglio-31 agosto 9/21; 1 settembre-31 settembre 9/19