

La Toyota Italiana ha messo in commercio a 25.978.000 lire la Corolla station wagon a trazione integrale

Una plurivalvole che fa da «modello-cerniera»

Un modello-cerniera tra i fuoristrada e le sportive con motore a quattro valvole per cilindro. E' questa la definizione che alla Toyota Italiana danno della Corolla SW 4WD, immessa recentemente sul nostro mercato al prezzo di 25.978.000 lire. Questa station wagon a trazione integrale ha i suoi punti di forza nella tecnologia avanzata e nel livello degli allestimenti.

FERNANDO STRAMBACI

Da un paio di mesi la Toyota Italiana ha messo in vendita una station wagon molto interessante per contenuto tecnologico, qualità degli allestimenti e bassa quantità di emissioni nocive. Si tratta della Corolla SW 4WD, che condensa un po' la filosofia commerciale della filiazione nostrana della casa giapponese la quale, costretta entro i limiti dei continenti all'importazione, si acccontenta di importare per ora (in attesa dell'apertura dei mercati) automobili riservate ad una fascia di clienti selezionati.

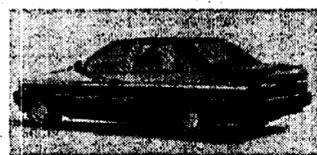
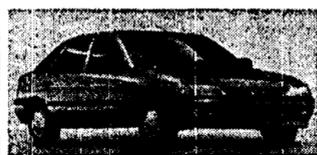
La Corolla SW 4WD mira, appunto, ad una clientela che vuole una macchina «diversa», di alta qualità e con un prezzo non proprio inabborracciabile. Ecco, così, che con 25.978.000 lire, chiavi in mano, si può disporre di una station wagon di aspetto molto gradevole, con motore bialbero a 16 valvole di 1.600 cc, iniezione elettronica, convertitore catalitico, cambio a 5 marce, trazione integrale permanente con dispositivo centrale di bloccaggio, freni anteriori a disco. Se questo rapido *identikit* della meccanica dà un'idea di che razza di macchina si tratti, uno stringato elenco degli equipaggiamenti di serie completa il quadro: servosterzo, chiusura centralizzata, volante e sedile-guida regolabili in altezza, retrovisori a comando elettrico, sedile posteriore sdoppiato, copri-vano bagagli, tergicristallo, portellone e sportello del carburante apribili dall'interno.

Alla Toyota Italiana fanno tuttavia rilevare che gli aspetti tecnicamente più significativi restano il motore, il catalizzatore e la trazione integrale permanente, che fanno della Toyota Corolla Station Wagon 4WD (nella foto sopra il titolo)

una sorta di modello-cerniera tra i fuoristrada e le sportive a 4 valvole per cilindro distribuiti dalla filiazione della casa giapponese. Il motore utilizzato per questo modello è montato anteriormente in posizione trasversale ha la sigla di produzione 4A-FE ed è un 4 cilindri in linea a 16 valvole con 1.587 cc di cilindrata totale. Erega una potenza massima di 105 cv a 5.600 giri/minuto ed una coppia massima di 14,5 kgm a 4.800 giri/minuto che consentono prestazioni di tutto rispetto per una macchina di 1.580 kg di massa complessiva: la Toyota Corolla SW 4WD può infatti raggiungere una velocità mas-

sima di 170 km/h, coprire il chilometro con partenza da fermo in 35,3 secondi e passare da 0 a 100 km/h in 12 secondi netti. Anche i consumi sono soddisfacenti, secondo i dati indicati dalla Toyota Italiana: 6,6 litri per 100 km al 90 orari, 9,1 litri al 120 e 10,2 nel ciclo urbano. Questa station wagon, che ha un serbatoio capace di 50 litri, può rimorchiare sino a 1.300 kg di peso e può quindi essere utilizzata per il traino di una roulotte di medie dimensioni, con la sicurezza di spunto assicurata dalla trazione integrale permanente, che ne esalta la tenuta di strada e la motricità sia su fondo asciutto che su fondo bagnato.

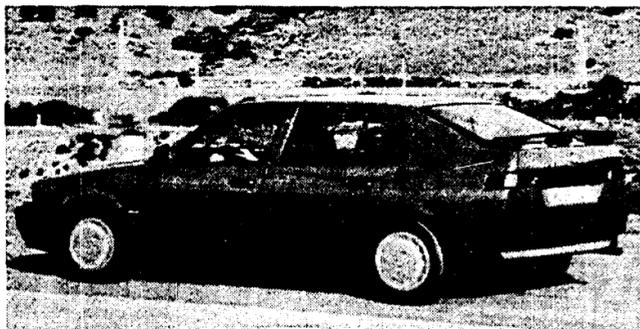
Ford Escort d'autunno



La Ford conta di lanciare in autunno la nuova gamma delle Escort e delle Orion. Per non ingenerare confusioni è bene ricordare che i due modelli differiscono soltanto per la parte terminale, essendo la Escort una «due volumi» (nella foto di sinistra) e la Orion una «tre volumi» (nella foto di destra). Anche le motorizzazioni sono le stesse, salvo forse un 2 litri da 180 cv che dovrebbe essere riservato alla sola Escort.

Dopo il grande successo ottenuto con la nuova versione della Fiesta, la Ford punta al raddoppio ed è per questo che ha consegnato ad altrettanti automobilisti «grandi viaggiatori» 350 Escort e Orion, costruite come quelle di serie, per sottoporle ad una preventiva lunga prova su strada, in vista della normale commercializzazione. Le macchine sono di tutte le versioni e con tutti i tipi di motorizzazione e di finitura e sono state affidate a privati, rappresentanti di commercio e forze di polizia, per controllame-

nell'uso quotidiano qualità, economia di gestione e affidabilità. Complessivamente le Escort e le Orion sottoposte a questo test - che consentirà alla Ford di individuare e risolvere qualunque problema dovesse presentarsi, prima del lancio ufficiale dei nuovi modelli - percorreranno più di 5 milioni di chilometri. I portavoce della Ford ricordano che questo tipo di controllo della qualità è stato introdotto per la prima volta, dalla filiazione tedesca della Casa americana, alla vigilia della commercializzazione della nuova Fiesta e sostengono che le informazioni ottenute con questo primo test sono state alla base del successo di questa nuova serie della vettura. Per questo motivo la Ford non solo ha aumentato del 50 per cento per Escort e Orion la misura del programma di prova, ma ha deciso di adottare il sistema per tutti i suoi futuri nuovi modelli.



Due nuovi modelli motorcaravans Granduca



La gamma dei motorcaravans Granduca si è arricchita quest'anno di due nuovi modelli: il 55 e il 51. Entrambi sono realizzati su telaio Fiat Ducato 10 turbodiesel ed hanno completato la produzione '90 affiancandosi ai modelli 49 (Fiat Talento D), 56 (Ducato 10 TD, il più venduto) e 62 (Ducato 14 D e TD). Il nuovo Granduca 55 (nella foto) è, in pratica, un gemello del 56 e rientra nella categoria dei motorcaravans da cinque metri e mezzo di lunghezza con cinque posti letto, ma si differenzia per lo schema abitativo. Il Granduca 55 (120 km/h di velocità massima), costa (Iva compresa, f.f.) 36 milioni di lire.

Il mercato è «in crisi» ma Mitsubishi cresce ancora

Il mercato italiano dell'automobile sembra in crisi, ma dopo il giro di boa del primo semestre continua a vantare un incremento dell'1,83 per cento rispetto al primo semestre dello scorso anno. La situazione, comunque, potrebbe «raddrizzarsi» nel secondo semestre. Quel che è certo è che in questo scenario di «crisi», la Mitsubishi continua a crescere in Italia. Nel primo semestre del '90, infatti, la Casa giapponese ha immatricolato ben 4.901 veicoli, suddivisi in 4.324 Pajero e in 577 Space Wagon. L'incremento rispetto al primo semestre dell'anno scorso, allorché furono immatricolate 3.825 unità (3.487 Pajero e 388 Space Wagon), è dunque del 28,13 per cento. Questo risultato consolida la Mitsubishi in diciassettesima posizione tra le marche operanti in Italia, seconda assoluta tra le Case estereuropee e primo produttore assoluto di veicoli esclusivamente «made in Japan». Da un esame più dettagliato delle cifre emerge che, percentualmente, la già importante crescita delle immatricolazioni del fuoristrada Pajero (più 24 per cento) è stata addirittura raddoppiata dall'incremento delle consegne (più 48 per cento) del monovolume Space Wagon, del quale sono state recentemente introdotte le versioni benzina a trazione integrale permanente e Turbo Diesel a trazione anteriore.

Non delude l'Alfa 33 boxer Europa

Prestazioni molto brillanti, motore vivace e potente, buona tenuta di strada, ecco le doti tradizionali Alfa Romeo pienamente rilanciate dall'Alfa 33 boxer 16 valvole Quadrifoglio, anche in versione Europa, ossia catalizzata. In più, col servosterzo, la vettura diventa finalmente guidabile in sciol-

tezza. Tradizionali anche i difetti: finiture non all'altezza del modello e delle prestazioni, piccoli inconvenienti con i comandi secondari, cambio lento. In sostanza un'auto assai piacevole, nonostante l'anzianità del progetto, se si realizzasse davvero la «qualità totale».

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Il motore. Innanzitutto il motore. Da sempre la gente che vuole un'Alfa vuole un gran motore. E anche stavolta, chi s'è comprata, o comprerà, la 33 16 valvole boxer Quadrifoglio, resterà soddisfatta. Se si poteva avere qualche dubbio che il passaggio dai carburatori all'iniezione o l'adozione della marmitta catalitica (come sull'auto che abbiamo provato) togliessero grinta a questa nuova naja del biscione, come è avvenuto con qualche altro recente modello, se si temeva che alla lunga la presenza degli uomini Fiat in fabbrica finisse per spegnere qualche velleità corsaiola (questa macchina fa i 205 orari e passa da 0 a 100 chilometri l'ora in 8,4 secondi), questa volta si può stare tranquilli.

Abbiamo usato questa 33 (nella foto sopra il titolo) per un paio di settimane in città, in autostrada e sul misto, e del motore non possiamo dire che bene. Certo, essendo un 16 valvole, va tenuto allegro: sopra i 3500 giri, per cavare tutte le doti di brillantezza, di esuberante potenza; ma anche ai regimi più bassi è regolare e piacevole. Così come appaiono superate le critiche sull'irregolarità del minimo fatte sulle prime vetture uscite. E' discretamente rumoroso, per finire, come piace agli alisti, e nem-

meno troppo esigente in fatto di consumi (5,9 litri per 100 km al 90 orari, 7,9 al 120 e 10,5 nel ciclo urbano) se non gli si chiedono continuamente gli scatti ai semafori.

Ora, partendo da questo motore, passiamo al resto. Il cambio. Tanto i rapporti sono ben scalati e adatti al propulsore, quanto invece il comando resta pastoso e poco rapido. E non si è riusciti a eliminare l'imprecisione nell'innesto della prima, e soprattutto della marcia indietro che procura ogni tanto inevitabili grattate. Lo sterzo: con l'adozione del servocomando la 33 è ringiovanita di dieci anni e finalmente è piacevole, nonostante le ruote larghe, anche sullo stretto e in manovra. Meno adeguato resta il raggio di sterzata.

Tenuta di strada e stabilità sono più che buone, il comportamento in curva è prevedibile e sincero, buono l'assorbimento a terra anche della potenza scaricata dai 132 cavalli, ma tutto questo si paga con un assetto sportivo delle sospensioni che rende poco riposanti i tragitti appena il fondo stradale è men che levigato. Nell'auto provata da noi i freni erano assistiti da Abs, e nonostante ciò davano ogni tanto qualche segno di impuntamento. In generale non paio-

no avere la potenza adeguata alle prestazioni della macchina.

Carrozzeria: ecco che ci si allontana ulteriormente dal sacrario, dal centro filosofico dell'Alfa, dal motore, ecco che l'attenzione e la cura dei tecnici appare minore. Non si tratta tanto delle finiture esterne (la verniciatura pare buona, salvo qualche particolare di plastica) quanto degli interni. Il cruscotto è di materiale modesto; addirittura il vano sotto il cassettino (dotato a sua volta di un brutto gancio d'apertura) è di plastica tagliata senza rifinire il bordo. Il comando del ventilatore dell'abitacolo, nella nostra auto, dopo un giorno è andato in tilt entrando in un contatto con il comando di avviamento. La spia della riserva entra in funzione, in frenata, già col serbatoio pieno a metà e in generale l'indicatore è troppo sensibile all'assetto della vettura. Infine il portellone del bagagliaio richiede uno sforzo, per chiuderlo, assolutamente esagerato.

Insomma un'auto che sarebbe, nonostante l'età del progetto iniziale, ancora assai piacevole, o meglio che lo sarà quando la «qualità totale» avrà risolto i piccoli problemi che ruotano intorno al suo bellissimo 16 valvole.

NAUTICA
GIANNI BOSCOLO

Mira al «popolare» il Comar Comet 285

L'ultimo nato in casa Comar è il Comet 285: lunghezza fuori tutto otto metri e settanta. Una dimensione molto prossima a quella del fratello immediatamente maggiore, il Comet 303 (nove metri e cinquanta). Ma la Comar con questa ultima produzione si propone di toccare un'altra fascia di mercato.

Il 303, infatti, piace in particolare agli utenti attenti alle finiture anche in barche di medie dimensioni. L'ultimo nato, invece, ha ambizioni più «popolari». Intanto, grazie ai miracoli della progettazione, riesce a rimanere sotto le tre tonnellate di stazza, il che si-

gnifica l'iva al 9 per cento. Popolare ma non «povero». Dotazioni di coperta semplici ma complete, finestrate studiate per dare luminosità agli interni, motorizzazione Volvo Penta da 9 HP. Notevole attenzione è stata posta nello studio dello spazio. Nonostante le misure contenute, infatti, la barca dispone di due cabine matrimoniali separate e di un bagno di dimensioni accettabili, «adattezza d'uomo», cucina e sufficiente spazio per il carteggio.

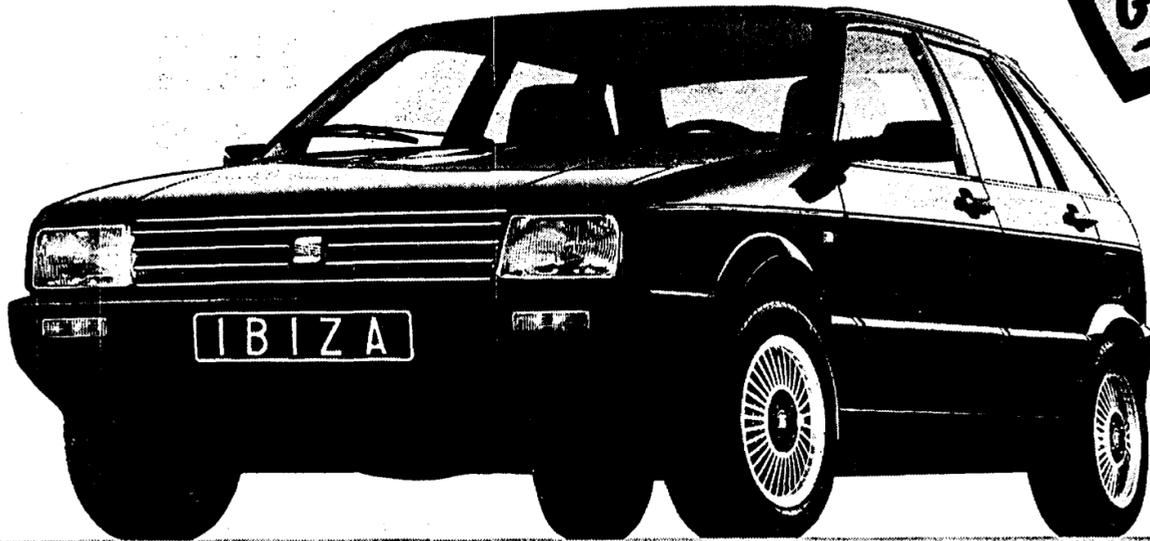
Nelle intenzioni della casa forlivese il Comet 285 vorrebbe contrastare la crescente presenza dei cantieri europei sul nostro mercato.

CAMBIA MARCIA

SCEGLI SEAT

SCEGLI SEAT OGGI
PAGHI IN
GENNAIO '91

Oggi avere una Seat è ancora più facile. Puoi averla subito e pagarla l'anno prossimo! Sì, fino al 31 Agosto puoi avere una fantastica Seat Ibiza, Seat Marbella, Seat Malaga con un minimo anticipo e rate a partire dal 31 Gennaio 1991. Oppure con un finanziamento fino a 10 milioni in un anno senza interessi. O con comode rate da L. 185.000*. Un'occasione unica per vivere l'estate a bordo di una Seat nuova fiammante. Chiedi al tuo Concessionario Seat.



*Offerte non cumulabili. Valida sulle vetture in rete. Salvo approvazione della B.K.F.

Importatore unico: Bepi Koelliker Importazioni - Viale Certosa, 201 - 20151 Milano - Tel. (02) 30031

SEAT. UNA MARCIA IN PIÙ.

SEAT Gruppo Volkswagen