

Con la fine delle vacanze diventano 18 le versioni della fortunata berlinezza importata dalla Koelliker

Con le Super e le Sport il rilancio delle Ibiza

Dopo aver venduto in Italia oltre 200.000 Seat Ibiza in cinque anni e mezzo (complessivamente in Spagna sono state prodotte oltre 920.000 unità della berlinezza disegnata da Giugiaro), la Bepi Koelliker rilancia alla fine delle vacanze. Con le versioni Super e Sport la gamma conta ora da noi 18 versioni, arricchite nei contenuti e a prezzi praticamente immutati.

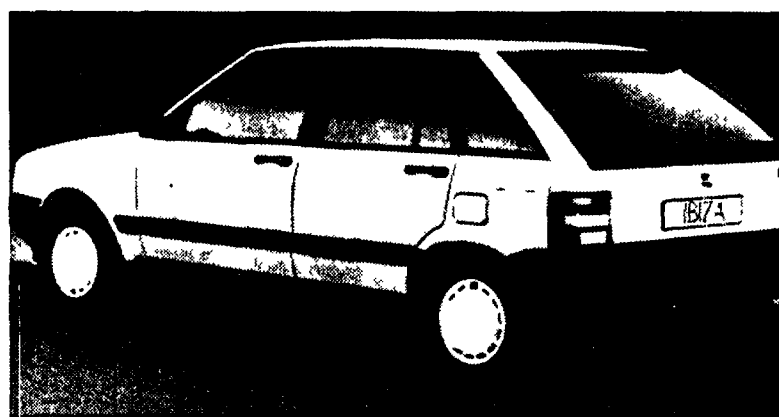
FERNANDO STRAMBACI

La Bepi Koelliker ha adottato una prassi ormai consolidata negli Stati Uniti, in Germania e in Francia. Al ritorno dalle vacanze estive, i potenziali clienti trovano già disponibile presso i concessionari (nel caso, 243 sparsi in tutta la Penisola) una gamma aggiornata di vetture. Questa volta si tratta però di qualcosa di più di un

aggiornamento, perché per le Seat Ibiza non ci si è limitati a qualche ritocco ai modelli esistenti, ma si è ampliata considerevolmente l'offerta, che passa da 13 a 18 versioni. Evidentemente alla Koelliker sono convinti che, nonostante abbiano venduto da noi in cinque anni e mezzo oltre 200 mila Ibiza delle 920 mila

prodotte in Spagna, per questa vettura, disegnata da Giorgio Giugiaro e che nella versione più richiesta monta un motore System Porsche, ci sia ancora molto spazio in Italia. Così, accanto ai modelli esistenti, compaiono due versioni nuove (la Ibiza Super e la Ibiza Sport) e, rinunciando alla discutibile politica degli optional offerti caso per caso (resta in opzione, a 250 mila lire, soltanto la verniciatura metallizzata) si è completamente ristrutturata la gamma. Ecco dunque la comparsa delle versioni Iniezione dotate di condizionatore d'aria montato direttamente in fabbrica, alle quali si affiancano le versioni in allestimento GLX con il

cosiddetto «option-pack», ossia con un'aggiunta significativa, in termini di funzionalità e di confort, che comprende la chiusura centralizzata delle porte e del portellone posteriore, gli alzacristalli elettrici anteriori ed i cerchi in lega leggera. I prezzi della gamma Ibiza così sistemata (comprende, come si sa, anche una versione Van con motore Diesel di 17 litri) restano, in un certo modo, immutati. Si parte infatti sempre dai 9.995.000 lire (vecchio prezzo) della Ibiza Junior 3 porte e si arriva a 17.330.000 lire dell'Ibiza 5 porte Iniezione con impianto di aria condizionata (prezzo aumentato di 239 mila lire). Ma vediamo in dettaglio, riferendoci alle informazioni



La versione 1.2 Super 5 porte della Seat Ibiza e nella foto sopra il titolo, la 1.5 Sport

fornite dalla Koelliker, per che cosa si caratterizzano le nuove versioni Super e Sport. La meccanica della Super si basa sempre sul motore System Porsche di 1.193 cc e 63 cv, che le consente di raggiungere una velocità massima di 155 km/h. È stato invece migliorato e aggiornato lo sterzo delle dotazioni di serie. Sulla tre porte (il cui prezzo è di 11.390.000 lire chiavi in mano, e che ha beneficiato dei maggiori interventi) sono state riprese alcune soluzioni estetiche e aerodinamiche caratteristiche della SXI. In particolare è stata aggiunta la modanatura laterale con il largo fascione di protezione, accoppiato alle

«minigonne» ed ai codini sul passaruota. Doppi inserti orizzontali rossi sono stati applicati ai paraurti anteriore e posteriore. In comune alla tre porte e alla cinque porte (quest'ultima ha un prezzo, chiavi in mano, di 12.240.000 lire) specchio retrovisore esterno, con carenatura aerodinamica nera, anche sul lato destro e regolabile dall'interno, spoiler posteriore analogo a quello della versione SXI (dalla quale viene adottato anche l'adesivo nero di contorno al lunotto posteriore), logo «Ibiza Super», con profilo grafico trasparente, sia sul portellone che alla base delle portiere anteriori, coppe

ruota di tipo integrale. All'interno (le Super 3 e a 5 porte hanno sellina in velluto differenziata) aggiunta del contagiri elettronico e adozione di un nuovo volante sportivo a quattro razze. Molti di questi miglioramenti sono stati adottati anche per l'Ibiza Sport tre porte, l'altra novità dell'autunno, che è una vettura particolarmente brillante (può raggiungere i 176 km l'ora) grazie al motore di 1.461 cc, la cui potenza massima è stata recentemente portata a 88 cv. Questa versione, che costa 11.930.000 lire, è riconoscibile per le ruote in lega leggera e per il logo «Ibiza Sport» a profilo massiccio.

«Garanzia ricostruzione» per i Pirelli per autocarri



La Pirelli ha dato il via recentemente all'operazione «Garanzia di ricostruzione» per i pneumatici per veicoli industriali di sua produzione. In pratica, la garanzia che da molto tempo accompagna i pneumatici Pirelli nuovi di fabbrica, viene estesa alla prima ricostruzione purché effettuata secondo precise modalità al termine delle quali si procede (nella foto) ad una accurata ispezione. La garanzia di ricostruzione riguarda, specificamente i pneumatici per autocarro prodotti dopo il 1985, denominati «tutto acciaio-zero gradi», frutto di una progettazione e di una tecnologia costruttiva sofisticate. In questo modo viene offerto agli utenti il vantaggio della conservazione del valore della carcassa per un periodo di uso raddoppiato e ai ricostruttori quello di un'assistenza tecnica capillare e mirata.

Rinnovo le ambulanze derivate dalla 505 SW

La Peugeot Ambulanza, derivata dalla 505 Station Wagon, è stata completamente ristrutturata. Le principali novità che presenta sono tetto in tecnopolimeri plastici stampato ad iniezione, isolato termicamente e acusticamente portellone a tutta altezza, per consentire il caricamento di cardiopatici in posizione seduta, nuovo allestimento interno, con armadietti, pannellature e separazione cabina in tecnopolimeri termo-plastici per facilitare la pulizia e la sterilizzazione del vano degenzi. Le motorizzazioni rimangono invariate per la GL motore a benzina di 1.971 cc e 108 cv, per una velocità massima di 168 km/h, per la GLD Diesel di 2.498 cc e 76 cv, per una velocità di punta di 146 km/h. Entrambe le versioni sono dotate di serie di barella «Ferno W», ma in opzione è prevista (a 2.787.000 lire, più Iva), anche una barella autocarrellante completa di materasso e di cinture di sicurezza. I prezzi sono 41.660.000 lire per la GL e 44.790.000 lire per la GLD.

La stradale prevista per la fine del 1991

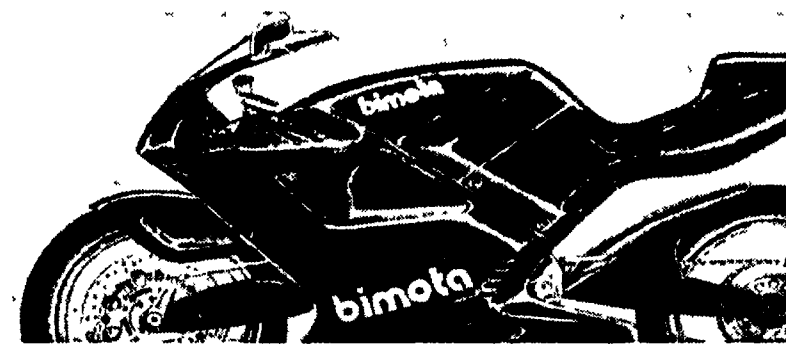
Bimota 500 bicilindrica dal sogno alla realtà

CARLO BRACCINI

Una grande sportiva tutta italiana, di quelle tirate in pochissimi esemplari, irraggiungibile per i più. Un sogno come tanti, firmato Bimota, destinato però a diventare una tangibile realtà. Della Bimota 500 bicilindrica due tempi si parlava da tempo e la moto da pista, quella che debutterà entro l'estate nel Campionato del Mondo della 500 con il giovane pilota australiano Grant Hodson, è già praticamente pronta. Per la versione stradale (nel disegno come potrebbe essere), regolarmente omologata e venduta al pubblico, bisognerà invece aspettare ancora un

po', almeno fino al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano, nel novembre del '91, tradizionale vetrina delle più importanti novità della produzione europea. Già questo autunno comunque, a Colonia, se ne dovrebbe conoscere la veste definitiva. Si tratterà certo di una motocicletta importante, la prima interamente «made in Bimota», propulsore compreso. Ovvio quindi la scelta dei due tempi perché, come confida Giuseppe Mori, titolare della piccola ma prestigiosa azienda riminese, «pensare di costruire un quadricilindrico quattro tempi di elevata tecnologia è, in ter-

mini di investimenti, fuori portata per qualunque casa motociclistica italiana. Figuriamoci per una casa quasi artigianale come la Bimota». Il bicilindrico due tempi, invece, strutturalmente più semplice, garantirà prestazioni elevatissime e con il vantaggio di una forte riduzione di peso. «Punteremo molto» prosegue Mori «sulla compattezza e sulla leggerezza del mezzo. La strada è quella giusta e i riscontri della pista confermeranno la validità della nostra soluzione». Dalla moto di Hodson sarà successivamente derivata una prima serie di Bimota 500 per i



piloti-clienti e solo più tardi arriverà la tanto attesa special stradale. Trattandosi di un due tempi, con un ciclo di funzionamento ben noto per le sue caratteristiche inquinanti, idrocarburi incombusti soprattutto, i tecnici della Bimota dovranno affrontare un grande lavoro per far rientrare la nuova 500 stradale nelle severe normative antinquinamento, ma sembra che l'adozione di un sofisticato sistema di accensione e iniezione

elettronica rimedierà a ogni difficoltà di carattere ambientale. Motore a parte, la vera esclusività del progetto risiede ancora nella ciclistica Tesi, dovuta a una brillante intuizione dell'ingegner Pierluigi Marconi. «Si tratta di una ciclistica a forte sviluppo orizzontale, allo scopo di collegare il più rigidamente possibile la ruota anteriore, il motore (che è parte integrante della struttura stessa)

e la ruota posteriore. Sia all'avantreno che al retrotreno operano forcelloni oscillanti monoammortizzatori, mentre il meccanismo di sterzo è di tipo meccanico. Impossibile al momento parlare di prezzi, né tantomeno di termini di consegna. Di sicuro però è che la decisione è stata presa e che la Fiamm sta sviluppando un progetto per il massimo contenimento di peso e dimensioni delle batterie

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Meglio non fidare troppo che il guard-rail resista

Non è infrequente il caso di veicoli soprattutto sulle autostrade, che scavalcano il guard-rail ed invadono l'altra corsia, spesso con conseguenze dannose notevoli. L'ente proprietario della strada potrà essere considerato corresponsabile delle conseguenze lesive prodotte a terzi, perché il guard-rail non ha resistito all'urto ed ha anzi ceduto dimostrando così di essere scarsamente affidabile? Del problema non risulta che la Magistratura abbia specificamente valutato, solo indirettamente, attraverso la sentenza n. 344 del 16/1/1989, se ne è occupata la IV Sezione penale della Corte di Cassazione. Il caso esaminato è stato quello di un automobilista che, a causa dell'eccessiva velocità, sbando, urtò contro il guard-rail e, a seguito del cedimento di questo, invase l'opposta corsia procurandogli la morte di un trasportato. Nel valutare i motivi di appello posti a sostegno della sentenza di condanna per omicidio colposo, la Suprema Corte ha rigettato la tesi secondo la quale il conducente del veicolo andava assolto perché era da ravvisare, nel cedimento del guard-rail, una causa sopravvenuta tale da interrompere il nesso di causalità e sufficiente da

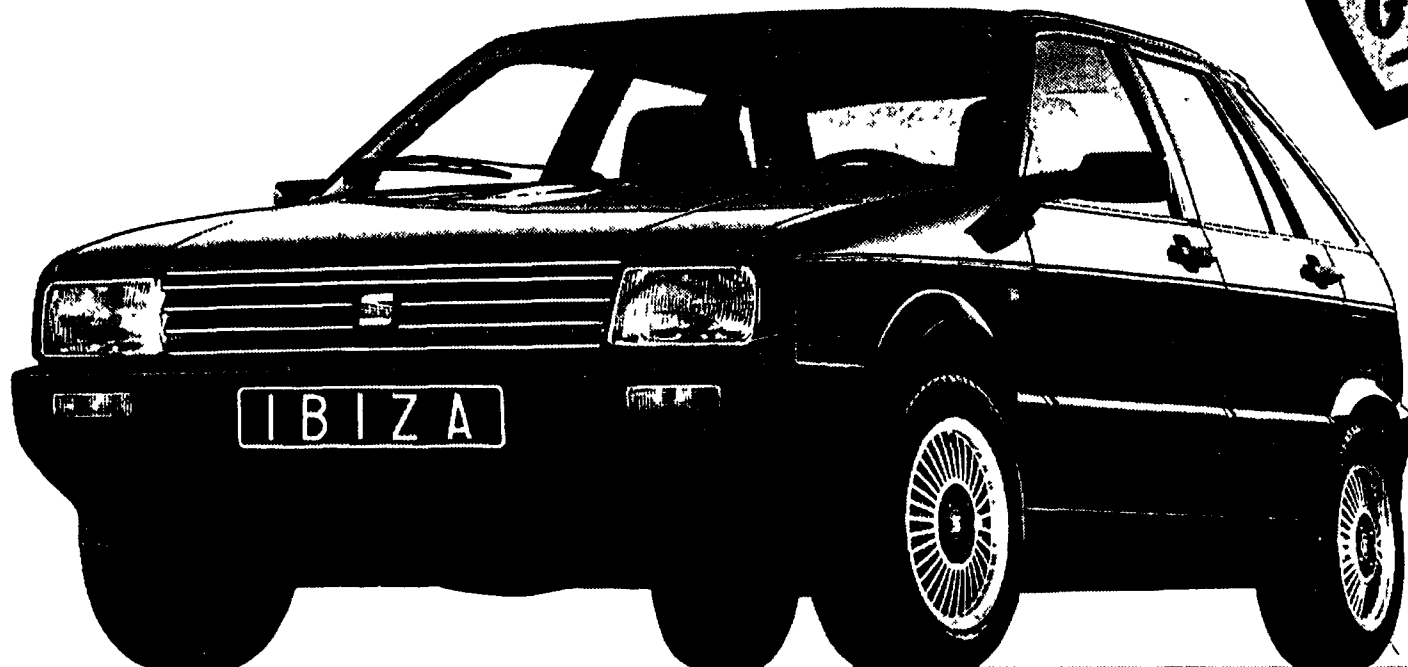
sola a produrre l'evento. La Corte ha ritenuto che «il guard-rail è un particolare manufatto che può presentare determinate manchevolezze, imperfezioni, difetti che possono non consentirgli di svolgere appieno il suo compito e che possono essere dovuti alle più svariate e tutte completamente prevedibili cause, che vanno dalla continua, indubbiamente avanzante, esposizione alle intemperie, al tutt'altro che improbabile, imprudente comportamento dell'utente. Segue, allora, che l'automobilista, che, grazie alla sua condotta gravemente imprudente, sbanda e vada a collidere contro un guard-rail, non può invocare, come causa sopravvenuta da sola sufficiente a produrre l'evento, la ben prevedibile e per nulla eccezionale incapacità di resistenza dello stesso, che quella incapacità può, se mai, agire come concausa ma non assurgere al ruolo di elemento di assoluta anomalia, cioè rarissimo, eccezionale, che ponga in nulla la precedente serie causale». A mio giudizio, comunque, l'utente della strada non può nemmeno invocare a sua parziale disculpa l'insufficiente resistenza del guard-rail, perché questo ha la funzione principale di delimitare la strada ma non certo di assicurare una protezione invalicabile.

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