

Completamente rinnovata
la vetturina spagnola
già prodotta in oltre
un milione di esemplari

Da noi la Bepi Koelliker
la commercializzerà
verso fine mese a prezzi
da 10 a 17 milioni di lire

Con stile tutto nuovo la Seat rilancia l'Ibiza

La Seat, che in sei anni aveva apportato oltre 400 modifiche all'Ibiza, ha completamente rinnovato la gamma della vetturina, già prodotta in oltre un milione di esemplari. La Ibiza «New Style» sarà commercializzata in Italia dalla Bepi Koelliker verso fine mese. Da noi la gamma comprenderà 16 versioni, a prezzi che dovrebbero andare dai 10 ai 17 milioni di lire.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

■ PALMA DI MAIORCA. Alla Seat hanno di nuovo messo mano all'Ibiza (in sei anni lo avevano fatto decine di volte, apportando oltre 400 modifiche che avevano interessato circa 4 mila particolari) ed ecco pronta per il lancio la Ibiza «New Style».

Questo volta gli interventi hanno interessato in modo molto evidente anche lo stile che - con l'approvazione di Giogetto Giugiaro che aveva disegnato la fortunata vettura (è già stata prodotta in oltre un milione di esemplari) - appare come addolcito, tanto che se gli anglicani non fossero oggi imperanti, si potrebbe pensare, in Italia almeno, di «doce stil novo».

Nessun omaggio alla letteratura, naturalmente, ma soltanto alle leggi imperanti dell'aerodinamica. Cosicché queste Ibiza, con la parte anteriore dalle linee più arrotondate anche nelle versioni munite di spoiler, con la nuova calandra, con la parte posteriore ridisegnata, con le «minigonne», vaniano un miglioramento del 10 per cento del coefficiente di penetrazione, indicato con un CX di 0,33.

Da noi la Bepi Koelliker commercializzerà le Ibiza «New Style» in sei versioni di questo mese e ne ha già definito la gamma (che comprenderà 16 versioni, tra cui due con marmitta catalitica contraddi-

stinte dalla sigla TWC) ma non i prezzi, che dovrebbero partire da 10 milioni di lire per arrivare sino a 17 milioni, a seconda del numero di porte, delle motorizzazioni e del livello degli allestimenti di serie. Le cilindrate partono da 903 cc, per passare ai 1193 cc e ai 1461 cc ed arrivare, per le berline e il Van Diesel, al 1700 cc.

Un dossier di 74 pagine, che elenca minuziosamente tutte le modifiche apportate alla Ibiza, modifiche che ne fanno una macchina nuova anche nella meccanica, è stato consegnato dalla Seat ai giornalisti invitati a Palma di Maiorca per le prove. Impensabile riassumerlo.

Per grandi linee, si può dire che le Ibiza «New Style» hanno fatto ancora un salto di qualità nella linea, nella meccanica, negli allestimenti, nei confort dell'abitacolo (Comandi più funzionali, plancia più gradevole, sedili ridisegnati e particolarmente avvolgenti nelle versioni più sportive, minore ora più che giustificato il richiamo a quel senso di appartenenza alla Volkswagen e

(per quel che si riferisce ai motori più potenti) alla Porsche che un tempo poteva apparire come un espediente per migliorare l'immagine.

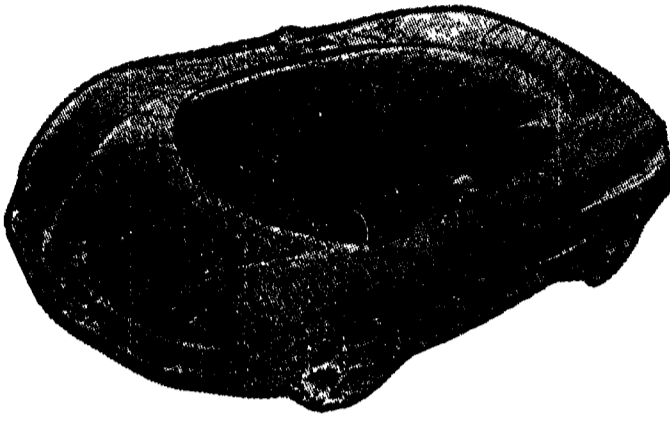
La prova su strada, effettuata con la 1500 SXI, ci ha dato una conferma delle caratteristiche molto buone della Ibiza «New Style», anche se i suoi 100 cv accentuano l'impressione di leggerezza di una vettura che pesa, a vuoto, soltanto 1000 chili. Ottima tenuta di strada, cambio manuale a cinque rapporti e sistema frenante, anche se per una macchina che può raggiungere i 185 km/h e che passa da 0 a 100 km/h in 11 secondi, il sistema frenante Abs (che non è indispensabile) sarebbe un elemento di sicurezza in più.

Dopo la prova, non ci è parso fuori luogo l'ottimismo dei dirigenti della Seat sul futuro commerciale della «New Style». Già la vecchia Ibiza aveva consentito di raddoppiare in quattro anni le esportazioni. La «New Style», sicuramente, rafforzerà il successo, specie in Italia che è, con 70.000 vetture l'anno, il principale mercato estero della Seat.



Due viste della Seat Ibiza «New Style» nella versione 1500 SXI con motore System Porsche di 1461 cc e 100 cv

Di padre in figlio



■ Un motore Bmw 12 cilindri collocato longitudinalmente in posizione centrale, trazione posteriore, carrozzeria a due posti secchi. Questo il prototipo di gran turismo (nel disegno) che l'Italdesign esporrà in prima mondiale a Ginevra. Com è consuetudine dell'azienda di

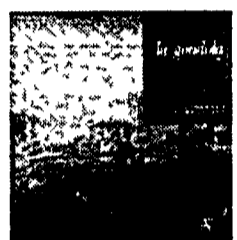
Una sfida all'ultimo camper tra Fi e TO



C'è posto in Italia per due fiere del Camper? La domanda nasce dall'inconscio slancio con cui gli organizzatori di quella fiorentina hanno deciso di rivalizzare quest'anno (si è svolta dal 23 febbraio al 3 marzo) chiamandola col nuovo nome di Eurocamp. La loro vecchia fiera Italcaravan rimasta per molti anni marginale rispetto alla torinese Caravan Europa. Il richiamo all'Europa non vuol essere un semplice omaggio al nuovo clima del '92, ma un assalto in piena regola al primato dei piemontesi, visto che il programma è di invitare a Firenze, già dall'anno prossimo, tutta la produzione straniera che a Torino, secondo i toscani, è sacrificata. E questo proposito sarebbe già stati presi contatti di mutuo riconoscimento e appoggio con i grandi saloni internazionali primo fra tutti quello tedesco di Essen. Ma quello che rende sanguinosa la sfida è il progetto di spostare a settembre la manifestazione fiorentina fin dall'anno prossimo. Ovvero che a questo punto, essendo settembre il periodo in cui si svolge Torino, lo scontro sarà frontale, e i toscani contano di vincere sotto appoggio dei loro enti locali, nonché dal settore veicoli da campeggio dell'Anfia, l'associazione italiana dei costruttori. Un orientamento, quello dell'Anfia, determinato soprattutto dalle aziende toscane, che rappresentano il 180 per cento della produzione nazionale. Speriamo solo, dal punto di vista degli utenti, che in questo caso la concorrenza migliori, come si dice, il prodotto e non indebolisca invece definitivamente l'immagine della produzione italiana. Per ora chi, come noi, è andato al salone di Firenze ha visto pochino. Molto pochino. Solo una parte delle cose già esposte a Torino, eccetto una massiccia presenza dei modelli importati dagli Usa, che suscitano curiosità ma che sono assai poco significativi commercialmente. Le grandi novità invece, come quelle già esposte in Germania, non erano. E anche la preparazione del materiale conoscitivo è ancora quantomeno artigianale.

S.R.R.

La gondola: straordinaria architettura navale



La gondola è forse l'imbarcazione più famosa del mondo, probabilmente la più fotografata. Tra le molte pubblicazioni di carattere storico e tecnico sulla costruzione della gondola e sull'arte della «voga alla veneziana», mancava un volume che analizzasse il problema sia dal punto di vista dell'architettura dell'imbarcazione che da quello del vogatore. Lo ha realizzato (nella foto, la copertina) Carlo Donatelli, un esperto tecnico dell'ingegneria, che si è addentrato nei segreti di quella che definisce «una straordinaria architettura navale». Una cartella storico-artistica sull'iconografia della gondola, elaborazioni grafiche realizzate al computer sui particolari costruttivi, un'interessante analisi su costo energetico della voga veneziana fanno di questo libro uno studio originale. Il volume, il cui prezzo di copertina è di 50 mila lire, è reperibile presso l'arsenale editrice di via S. Marco 4708 a Venezia e nelle principali librerie.

Da giovedì prossimo il 61° Salone di Ginevra Debuttanti a Ginevra

Giovedì si inaugura a Ginevra il 61° Salone internazionale dell'automobile. A questa rassegna, che è specchio della situazione del settore, tutte le Case si presentano in forze. Per le italiane vi debuttano la Fiat Tipo 2.0-16v cat, che sarà proposta soltanto in versione catalizzata, e un'Alfa 33 con motore 16v e trazione integrale permanente. Una chicca: un prototipo a quattro ruote sterzanti della Casa del Biscione.

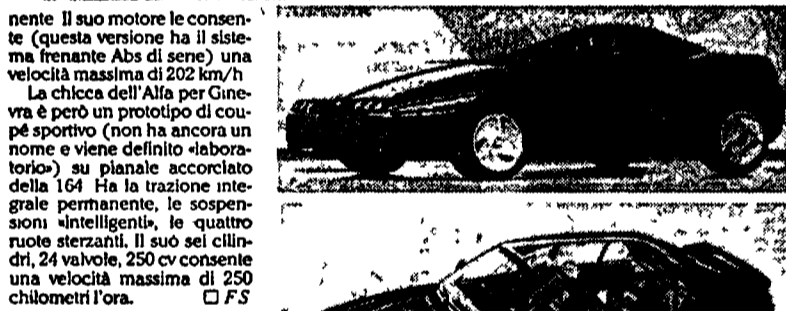
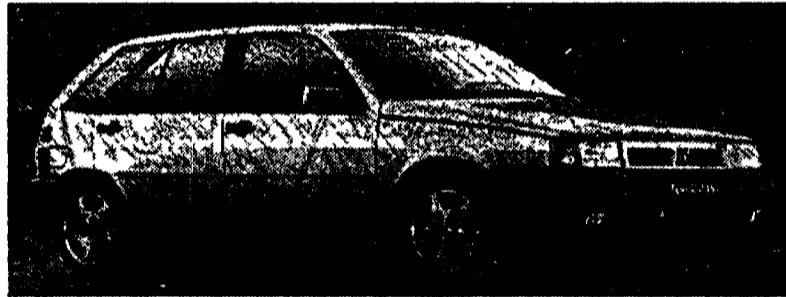
te il lieve calo di vendite registrato dal mercato svizzero.

Una novità assoluta, e di rilievo per le sue caratteristiche, viene invece dalla Fiat, che al Salone farà debuttare la Tipo 2.0 16v cat, una berlina di categoria media ma ad alte prestazioni che si inserisce in una «nicchia» che vale, in Europa, oltre 150 mila unità l'anno. Questa nuova versione all'alto della gamma Tipo, che sarà commercializzata a partire da metà di aprile, si distingue per una particolarità: è la prima vettura Fiat ad essere proposta di serie soltanto con catalizzatore.

Quasi a mantenere fede all'impegno, preso recentemente, di preoccuparsi dell'impatto ambientale dei suoi veicoli, la Fiat ha infatti deciso di anticipare, con questa versione della Tipo, l'entrata in vigore della normativa Cee sulla riduzione degli inquinanti, prevista per il 1° gennaio 1993. Il motore della Tipo 2.0 16v, infatti, verrà prodotto esclusivamente in versione Usa '83, con emissioni controllate dal sistema iniezione elettronica, marmitta catalitica trivalente, sonda lambda e valvola EGR (dove EGR sta per ricircolo del gas di scarico).

La catalizzazione non impedisce a questa berlina di essere un modello ad alte prestazioni. Il motore della Tipo 2.0 «sedici-valvole» eroga infatti a 6250 giri una potenza di 148 cv e già a partire dai 2500 giri una coppia superiore ai 16 kgm. Ne derivano una velocità massima di 207 km/h e doti di accelerazione dimostrate dal tempo necessario per passare da 0 a 100 km/h: 8,4 secondi.

Ben due le debuttanti ginevrine con il marchio del Biscione. La più interessante, trattandosi di un'auto di serie, è l'Alfa 33 S 16v Quadrifoglio Permanente 4 che, come dice il nome, ha la trazione integrale perma-



Le debuttanti del gruppo Fiat a Ginevra: nella foto grande la Tipo 2.0 16v cat; in quella al centro il prototipo di coupé Alfa su pianale della 164; nel disegno l'Alfa 33 Permanente 4.

«Prova lunga» dell'ultima familiare Fiat Tremila km con la Tempra SW: proprio una felice sorpresa

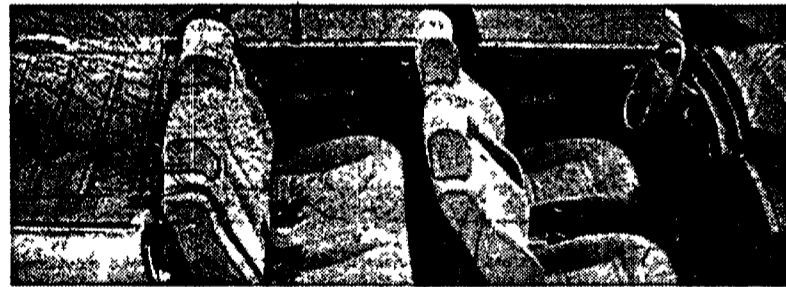
Tremila chilometri di «normali» impressioni di un «normale» utente a bordo dell'ultima familiare Fiat: la Tempra Station Wagon. Modello in esame: la 1.6 SX a benzina. «Percorso di lavoro» molto misto: tanta città, autostrada, un paio di centinaia di chilometri di salite (con nevischio). Il tutto alternativamente con la vettura vuota e a pieno carico (di passeggeri e merci).

CARLO BRAMBILLA

Spazio, molto spazio a disposizione. L'annotazione è di quelle importanti per chi sceglie una «SW». Non sembra quindi strano che si cominci a parlare proprio del «bagagliaio». In fondo le caratteristiche di una familiare si misurano sul «terzo vano». Ebbene le soluzioni adottate nella Tempra SW sono eccellenti sotto ogni punto di vista e soprattutto possono corrispondere a qualsiasi esigenza di trasporto, pesante o leggero che sia. Il volume del «parallelepipedo» consente infatti un riempimento notevole in altezza e lunghezza. Con la personale esperienza di carico di varie attrezzature nautiche, non sempre facilmente «stivabili» su una vettura (sacchi di vele, motore fuoribordo, remi ecc.) per via delle loro strane misure, ho provato che il vano della Tempra SW è «ideale» an-

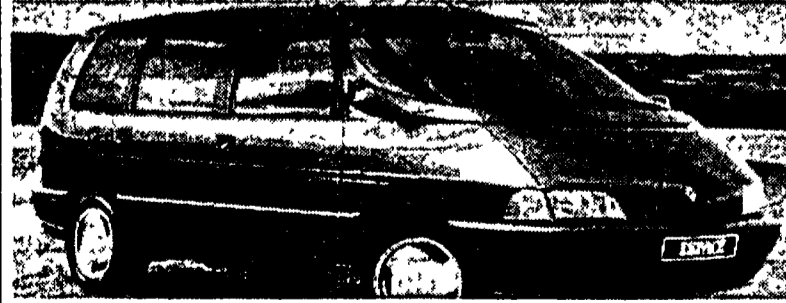
rendo un agevole appoggio e inserimento delle «merci». Comunque tutto il sistema del portellone posteriore, azionato da due pistoni a gas, appare piuttosto solido. Infine è stata bene concepita la tendina arrotolabile copribagagli. E con ciò la Tempra SW supera a pieni voti l'esame di «flessibilità» per le più svariate esigenze di carico offrendo spazio razionale a volontà.

Vediamo ora i comportamenti su strada quando è riempita a dovere. Chi conosce la Tempra berlina non troverà molte differenze, se si esclude una scarsamente apprezzabile minore brillantezza di accelerazione e ripresa. Ma la sensibilità della «differenza» ovviamente è data anche dalla quantità di carico a bordo. Tuttavia da dimostrare che i consumi siano corrispondenti ai valori di omologazione, rivalutati con criteri che raramente corrispondono al reale uso di una station wagon. A velocità costante si «può» arrivare anche a consumi attorno ai 12 km al litro, nonostante un' aerodinamica «visibilmente» eccezionale. A tenere il piede leggero risulta utile il «spiarielettro» inserito nella completa strumentazione, dove è stata protusa un'«elettronica» a piane mani la guida risulta classicamente tu-



Il confortevole interno della Fiat Tempra station wagon SX utilizzata per la prova. Questa macchina ha un motore di 1581 cc e 84 cv. Può raggiungere i 172 km/h; costa 21.357.000 lire

L'Espace ridisegnata



In aprile verranno, in Francia, le vendite della nuova Espace, seguiranno poi i mercati di esportazione. Frutto della cooperazione tra la Renault e la Matra la famosa monovolume (prima nelle vendite in Europa) assume sempre più le caratteristiche di grande, lussuosa berlina ridisegnata (nella foto) in alcuni particolari esterni come i fari, il profilo dei vetri, i re-

Ad «Urbania» tutti i veicoli sono ecologici

■ PADOVA. Dallo scooter all'autobus, dal furgoncino all'autocompattatore per i rifiuti. Il panorama dei veicoli elettrici o bimodali (alimentati contemporaneamente da un motore termico e da uno a batterie) presentati ad «Urbania», la rassegna padovana sui trasporti innovativi e l'arredo urbano, copre ormai l'intera gamma dei mezzi di trasporto. Il loro impiego tuttavia è ancora molto limitato in Italia, e molti dei mezzi presentati negli stand delle oltre 200 aziende che hanno partecipato alla mostra, costituiscono dei prototipi usati solo in via sperimentale.

La Panda «Elettra», la prima vettura elettrica presentata dalla Fiat in anteprima lo scorso anno proprio ad «Urbania», è stata venduta finora soltanto in alcune centinaia di esemplari, come spiega Franco Moz, responsabile della politica industriale della Fiat Auto.

Oltre alla «Elettra», il gruppo Fiat ha esposto a Padova due veicoli di trazione affiancata da un motore che, attivando un alternatore, genera l'energia necessaria per il funzionamento. Fra i due motori è installato un «polmone energetico» di batterie che può fornire energia aggiuntiva quando al mezzo sono richiesti picchi di partenza, e viceversa, accumulare le eccedenze energetiche prodotte durante le decelerazioni, le discese e le soste.

L'«Altobus», di cui esiste anche un prototipo più piccolo di sei metri, è stato realizzato dalla Iveco in collaborazione con l'Ansaldo Ricerche.

Le altre novità del gruppo torinese sono l'«Electricdaily», un minibus completamente elettrico che può trasportare fino a 20 persone, e che è già in dotazione da alcuni mesi all'azienda di trasporti pubblici di Trento, e un autobus alimentato a metano.

Quest'ultimo è un mezzo di 12 metri, con una capacità di trasporto di 100 persone e un'autonomia di 380 chilometri, dotato di due bombole da 450 litri ciascuna posizionate sul tetto. Dispone di una mar-

mitta catalitica a tre vie che riduce le emissioni di idrocarburi, monossido di carbonio e ossido di azoto. Anche il motore è stato progettato per assicurare il più avanzato equilibrio tra il rendimento e la riduzione delle emissioni inquinanti. E' in fase di sperimentazione dall'ottobre scorso.

Un'altra delle novità più interessanti della mostra padovana è stata la «Siera bimodale», il primo scooter europeo con motore elettrico, unito ad uno termico, presentato dalla Piaggio che lo metterà in commercio a partire dalla prossima primavera. Per il momento è presentato nella sola versione da 50 centimetri cubici di cilindrata, il costo varia dai tre milioni 800 mila lire ai quattro milioni.

Questo scooter può raggiungere una velocità massima di 25 chilometri l'ora ed ha un'autonomia di circa 50 minuti. Può essere ricaricato in circa tre ore, collegando una spina posta nel vano porta oggetti ad una normale presa di corrente a 220 volt.

Numerose sono le proposte anche nel campo delle automobili elettriche e dei veicoli a batteria adatti ai piccoli spostamenti. Si va dal «Riscio», un piccolo veicolo a tre ruote con un'autonomia di 75 chilometri prodotto dalla «Pasquali», un'azienda di Firenze che costruisce macchine agricole, all'«Het bus», un minibus che può portare fino a 25 persone proposto dalla «Cogem» di Frosinone.

Nel settore delle utilitarie, la Torpedo di Bergamo ha esposto l'ultima versione elettrica della Seat Marbella, di cui sono stati venduti nel 1990 un centinaio di esemplari. Il prezzo è di 19 milioni e 500 mila lire.

Motori a trazione elettrica si stanno sperimentando inoltre sui grandi automobili per i servizi urbani. E' il caso di un autocompattatore bimodale per la raccolta e il trasporto dei rifiuti presentato dalla «Macchi», azienda del gruppo Sociemi. Si tratta di un camion Iveco azionato da un motore elettrico a corrente continua che fornisce l'energia necessaria anche per il funzionamento del computer. □ G.M.