

Dopo il successo degli anni Ottanta e per ricordare che la Casa giapponese non produce soltanto famosi fuoristrada

# Torna la Colt Mitsubishi e la accompagna la Lancer

Tomano, «a grande richiesta» dicono alla Bepi Koelliker Automobili, le Mitsubishi Colt, offerte ora con due diverse motorizzazioni. A queste tre porte si affianca la Lancer a cinque porte. Il contingentamento ne limita l'importazione, ma queste giapponesi serviranno a far ricordare che Mitsubishi non significa soltanto fuoristrada. Proposto dalla B.K.A. anche un rifinitissimo pick-up.

FERNANDO STRAMBACI

**PIEMONTE.** Dopo sei anni, la Bepi Koelliker Automobili, importatrice della Mitsubishi, torna nel settore delle auto. Galvano Colombo, direttore generale della B.K.A., dice che lo fa accogliendo le sollecitazioni di quei clienti che negli anni 80 avevano avuto modo di apprezzare le vetture della casa giapponese che da noi, con il successo incontrato dal Pajero e dallo Space Wagon, è diventata sinonimo di fuoristrada e di monovolume. Un occhio di riguardo per i clienti, certo, ma è evidente che la B.K.A. guarda anche all'approfondirsi del 1993, quando le auto di produzione giapponese non saranno sottoposte all'attuale ferreo contingentamento.

Ecco dunque che in Italia torna la Mitsubishi Colt - un modello che nei primi anni Ottanta aveva incantato, con quel suo cambio a otto marce avanti e due indietro, quel palo di migliaia di italiani che avevano potuto comprarla - e con essa, costruita sullo stesso pianale, ma più spaziosa, arriva anche la Lancer.

I limiti alle importazioni dal Giappone impediscono di pensare a grandi numeri (l'anno scorso in Europa, Italia esclusa, sono state vendute oltre 74 mila tra Colt e Lancer) e quindi da noi la B.K.A. importerà quest'anno soltanto 900 Colt e 800 Lancer, ma così gli italiani cominceranno a riabituarsi all'idea che ci sono in commercio anche auto Mitsubishi.

Prostate sulle strade della Toscana, questi due modelli (la Colt è proposta con motore

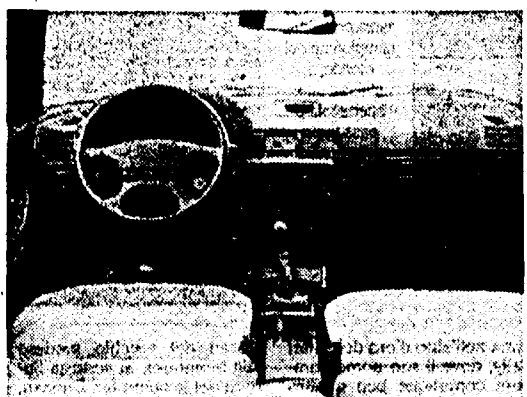
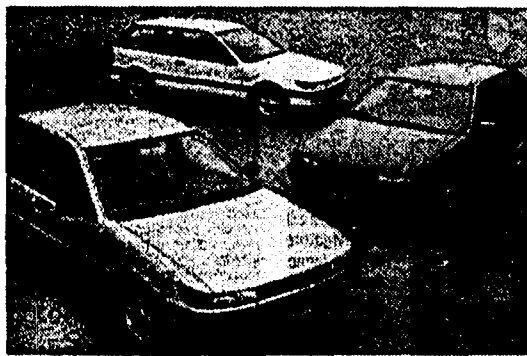
di 1.468 cc e 90 cv come la Lancer, ma anche con un propulsore di 1836 cc e 136 cv) hanno dimostrato tutta la loro validità in fatto di prestazioni, tenuta di strada e confort di guida. In particolare abbiamo apprezzato la versione più potente della Colt (il cui cambio, come del resto per la Lancer, è un cinque marce che eccelle per rapidità e precisione di innesto).

Sia la Colt (tre porte) che la Lancer (cinque porte) hanno motore ad iniezione elettronica e non è stato quindi un problema dotarle di serie di catalizzatore a tre vie con sonda Lambda. In omaggio al più recente dettami in fatto di ecologia.

La Colt con motore di minore cilindrata (ha tre valvole per cilindro) è siglata 1.5 GLXi; può raggiungere una velocità massima di 170 km/h e passare da 0 a 100 km/h in 11,9 secondi. Contiene i consumi, omologati in 5,5 litri al 90 orari e in 8,5 nel ciclo urbano. Questa Mitsubishi costa, chiavi in mano, 19.150.000 lire.

Più cara (24.550.000 lire) la Colt GTI-16 valvole, ma nel suo prezzo sono previsti anche quattro freni a disco e il sistema antibloccaggio in frenata ABS. Le prestazioni sono di tutto rispetto: 200 km/h di velocità massima; 7,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h. Consumi normalizzati: 6,4 litri/8,1/11,1.

La Lancer, che costa 20.350.000 lire ha la stessa velocità massima e gli stessi con-



Nella foto in alto le Mitsubishi Lancer (in primo piano) e Colt di cui la B.K.A. ha cominciato le vendite. Nella foto qui sopra: una vista parziale dell'abitacolo della Colt

sumi della Colt GLXi, ma per un decimo di secondo è un po' più lenta in accelerazione.

Queste berline Mitsubishi sono tanto ben accessoriate di serie (tra l'altro dispongono di un pulsante di sicurezza per impedire l'estrazione involontaria della chiave dal bloccasterzo) che la B.K.A. offre in opzione soltanto l'impianto di aria condizionata (1.980.000 lire) e il tetto apribile (950 mila lire).

In coincidenza con quella delle Colt e della Lancer la

B.K.A. ha avviato la commercializzazione del Mitsubishi L2000 4x4 Club Cab: si tratta di un pick-up molto ben rifinito, parente stretto del Pajero. È equipaggiato con un Diesel di 2477 cc e 72 cv che gli consente una velocità massima di 125 km/h. Costa 23.650.000 lire, perché l'iva incide sul suo prezzo soltanto per il 19 per cento. Essendo esente dalla sovrattassa per gli autoveicoli con motorizzazione a gasolio troverà sicuramente un facile mercato.



Linea sobria ed elegante per la BMW «320i». Finiture, accessoristica e abitabilità consoni al marchio

## La nuova BMW «320i» ecologica di serie. La vecchia marmitta? Solo come optional

UGO DAHO'

**VERONA.** Della nuova serie «3» la Bmw Italia conta di piazzarne nel nostro Paese circa 20 mila l'anno, più 10 mila della vecchia serie nelle versioni Touring e Cabrio. Queste ultime, infatti, non vengono aggiornate per una precisa scelta di marketing.

Bella e ambita da molti, la serie «3» è stata presentata anche in Italia nella versione «320i» e già s'appresta a far soffrire i suoi pretendenti, causa i non brevi tempi di attesa per la consegna. Non c'è crisi di mercato - affermano alla Bmw Italia - c'è soltanto uno spostamento di interesse verso altri modelli. E, come sempre, chi ha il prodotto vincente si accaparra il mercato.

La «320i» è una vettura di indubbio fascino, un po' per merito del prestigioso marchio, e molto per meriti propri. La linea sobria, elegante ma con un pizzico di sportività, ha già trovato larghi consensi con la versione «318i». La cura delle finiture è all'altezza della Casa bavarese ed in linea con la classe della vettura. Interessante la dotazione accessoriata di serie che comprende l'impianto antibloccaggio dei freni Abs e la marmitta catalitica. A proposito di questo accessorio ecologico, la Bmw è così favorevole che lo adotta di serie su tutta la sua produzione. Perciò, finché non diventa obbligatoria la catalitica, chi vuole una normale marmitta inquinante dovrà richiederla

come optional, senza sovrapprezzo.

Per quanto riguarda gli accessori a richiesta, c'è da sbizziosarsi fra quelli utili e quelli «sfiosamente» superflui. Fra i primi, possiamo brevemente elencare il differenziale autobloccante, il cambio automatico a 5 marce di nuova concezione con dispositivo per la partenza su ghiaccio, condizionatore, poggiatesta posteriori, lavafari ecc.

E finalmente stanno proprio comodi anche gli occupanti i sedili posteriori. Sì, perché nella precedente serie «3» non è che lo spazio fosse abbondante, mentre nella nuova vettura si possono allungare le gambe agevolmente. Al posto di guida si apprezza la perfetta leggibilità degli strumenti e l'ergonomia di leve e pulsanti, mentre la possibilità di indirizzare i flussi d'aria interni ci sembra un po' limitata. Il volante non è regolabile in altezza ma, in compenso, lo è il sedile, che è anche comodo e trattiene bene il corpo in curva.

Parliamo ora del motore, il «vellutato, rotondo, pastoso» - come lo definiscono i suoi numerosi estimatori - propulsore a sei cilindri di 2000 cc. Guida un sei cilindri da una grande soddisfazione per l'equilibrio che hanno tipicamente questi motori ed il Bmw ne esalta le caratteristiche di assenza di vibrazioni e fluidità di erogazione della potenza. Nella nuova

«320i» è montato il 24 valvole da 150 cv a 5900 giri/min., che aggiunge alle caratteristiche tipiche dei sei cilindri la prontezza a salire di giri dei plurivalvole.

Le prestazioni offerte dal nuovo propulsore, esaltate dalla penetrazione aerodinamica, si traducono in ben 214 km/h di velocità massima. Altrettanto brillante è l'accelerazione, che fa registrare un tempo di 9,8 sec. da 0 a 100 km/h e di 30,6 sec. sul chilometro con partenza da fermo.

Abbiamo provato la «320i» sia sul misto sia in autostrada ricavandone un'impressione di vettura «sbarazzina», molto maneggevole, sincera nel comportamento al limite e molto ben frenata. Le sospensioni sono sufficientemente rigide senza penalizzare eccessivamente il comfort. Il suo percorso ideale ci sembra essere quello ricco di curve dove si disimpegna brillantemente grazie anche alla precisione e leggerezza dello sterzo servovassistato. Questa caratteristica la rende un po' più impegnativa ad alta velocità, quando preferiremmo un comando meno sensibile.

Accentua la sportività della vettura una certa rumorosità del propulsore e dello scarico, che potrebbe risultare non del tutto gradita alla clientela meno giovane, ma per quella - diciamo alla Bmw - c'è la «520i». La Bmw «320i» costa 37 milioni e 400.000 lire, chiavi in mano.

## Motocaravan Granduca 1991: cinque modelli in 7 versioni



La gamma 1991 dei motocaravan Granduca (gruppo Caravan International) presenta cinque modelli in sette versioni da 4 a 6 posti letto, con motorizzazioni - solo Fiat - benzina, Diesel e turbodiesel. Il modello «d'attacco» dei Granduca è il 49 benzina, su telaio Fiat Talento e con motore di 2000 cc. Motocaravan supercompatto. Lungo solo 470 cm, il 49 ha un'ampia cabina di guida e 4 comodi posti letto. È ideale per la coppia senza figli o con bambini piccoli. Il costo: 28 milioni iva compresa (30,8 milioni se con motore Diesel, sempre Talento, da 1929 cc). Stessi posti letto ma dimensioni maggiori (m 5,38) e migliori prestazioni per il modello 51 T, ovvero turbodiesel (Ducato 10), che costa 34,8 milioni. Salendo nella gamma, troviamo i «gemelli» 55 e 56 entrambi su Ducato 10TD. Lunghi m 5,66, hanno cinque posti letto. Si differenziano nella pianta dell'abitacolo e nell'arredamento: il 55 ha un letto e il gabinetto in coda e la cucina laterale; il 56 ha tutti i servizi in coda ed i letti nella parte centrale-anteriore. I rispettivi prezzi: 37,7 e 38,5 milioni iva compresa. I più esigenti in fatto di spazio possono optare per il modello 62, lungo m: 6,39 e capace di ospitare sei persone in due ambienti separati. È disponibile in due versioni: su Ducato 14 2500 Diesel a passo lungo e su quello turbodiesel, sempre da 2500 cc. Ma ovviamente i prezzi, comprensivi di iva, lievitano: 43,2 e 47,2 milioni.

## Produzione Hyundai a quota 4 milioni

Lo scorso 4 marzo la Hyundai ha festeggiato la produzione del proprio centomillesimo veicolo. Per quanto non si tratti di un primato, alla Casa giapponese vanno fieri del risultato che, dicono, testimonia «la rapida crescita della Hyundai Motor Company». Per ottenere lo stesso obiettivo, ricordano, contro i 23 anni occorsi a loro, la Nissan ha impiegato ben 37 anni e la Toyota solo due in meno. Un altro elemento a conferma del gradimento internazionale verso i prodotti della Casa è la percentuale di veicoli esportati pari al 45,8 per cento. Che in cifre assolute significa 1 milione e 830 mila autoveicoli. Ultima curiosità statistica: il modello più venduto è «Pony» con 2.690.000 unità.

## Chrysler: 100 mila veicoli venduti in Europa

Anche la Chrysler Corporation ha festeggiato in marzo un proprio record: quello del veicolo numero 100.000 venduto in Europa. «Ci sono voluti 33 mesi per raggiungere questo obiettivo», ha detto il general manager Patrick R. Smorra. Ma ora con oltre 1000 punti vendita in 12 paesi europei, riteniamo di poter arrivare molto più in fretta a quota 200.000. I mercati Chrysler più ricettivi in Europa sono Germania e Francia, rispettivamente con 25.625 e 25.032 veicoli venduti. La Jeep Cherokee è ovunque il modello preferito.

## Col manuale: inglesi «più sicuri in autostrada»

Un originale manuale, pubblicato in Gran Bretagna con il patrocinio della Vauxhall, si propone di migliorare la guida in autostrada degli automobilisti britannici. Unico nel suo genere, «Safer Motorway Driving» è una specie di raccolta di oltre 200 fotografie a colori. Secondo gli autori, le immagini riescono a spiegare meglio di qualsiasi lunga descrizione come bisogna comportarsi nelle più disparate situazioni che possono presentarsi guidando in autostrada.

## Esaltata soprattutto l'aderenza in curva. Con Michelin MXT si guida in sicurezza sul bagnato

MXT è la sigla dell'ultimo nato in casa Michelin. Frutto di lunghi e avanzati studi del Centro ricerche di Ladoux, non mancherà di rivoluzionare, presto, il mercato dei pneumatici per autovetture. Grazie a una nuova mescola e all'originale scultura, assicura prestazioni eccellenti sul bagnato. L'MXT è realizzato nelle serie ribassate /70 e /65, in versione senza camera d'aria.

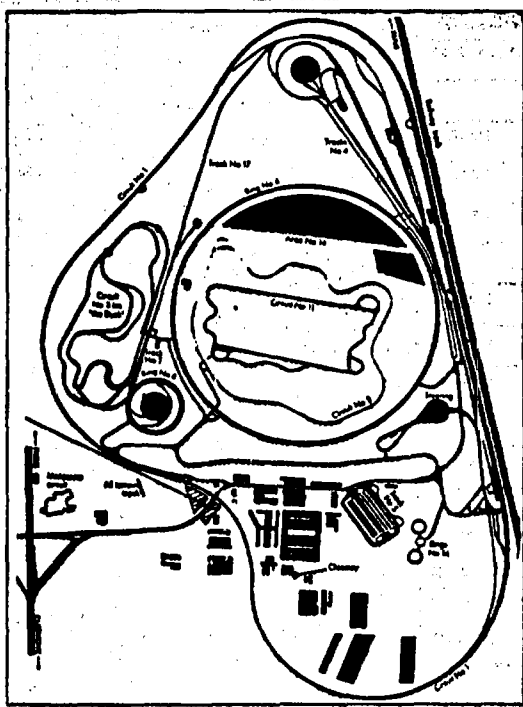
DAL NOSTRO INVIATO  
ROSSELLA DALLO'

**CLERMONT FERRAND.** Confessiamolo, quanti di noi fanno caso alla marca e al tipo di pneumatico con cui è equipaggiata la nostra automobile? Sicuramente ben pochi. Tutt'al più, quando ci accorgiamo che il battistrada è troppo liscio, facciamo il grande sforzo di delegare il gommista di fiducia. E ancora una volta, non mostriamo la minima curiosità in merito. Eppure, in buona misura, la sicurezza di guida dipende proprio dai pneumatici. Fortunatamente, è evidente, questa consapevolezza muove da sempre i costruttori, che nella ricerca investono ingenti capitali e grandi energie.

La dimostrazione ultima della «filosofia della sicurezza» viene dal gruppo Michelin che in questi giorni ha presentato a Clermont Ferrand, sede della Casa madre, l'MXT, un pneumatico di nuova concezione capace di migliorare notevolmente le prestazioni su terreno bagnato. E questo, infatti, il tradizionale banco di prova delle gomme, quando per effetto della pellicola d'acqua è più facile la perdita di aderenza - soprattutto in curva - e la frenata diventa molto pericolosa. Nel Centro ricerche Michelin di Ladoux si è lavorato a lungo, utilizzando tecnologie avanzatissime. Una serie infinita di prove, dapprima simulate al calcolatore e successivamente con prototipi sottoposti a test-limite in circuito, hanno preceduto la messa in produzione dell'MXT che viene realizzato nelle serie ribassate /70 e /65, per una velocità massima di 190 km/h, in versione tubelless (senza camera d'aria).

Alla Michelin si respira aria di grande soddisfazione. Ed in effetti ne hanno ben donde. Dai confronti che abbiamo avuto la possibilità di effettuare sui circuiti di Ladoux in condizioni di pioggia (vera e artificiale), l'MXT è risultato decisamente vincente. Due vetture identiche, una equipaggiata con MXT (stessa categoria e dimensione, finora considerato al top) e una con MXT, provate sia con collaudatore sia personalmente e su tracciati e asfalti diversi, hanno dato risposte inequivocabili: il nuovo pneumatico consente un'accelerazione costante; la perdita di aderenza è più progressiva, tanto che basta togliere gas per recuperare rapidamente il giusto assetto; il rischio di aquaplaning in curva è efficacemente ridotto (non bisogna correggere continuamente la traiettoria come avviene con i vecchi MXT); anche la frenata è più sicura. E come se non bastasse, la silenziosità di marcia ne guadagna parecchio.

Insomma, la differenza è tale da indurci persino a dubitare che qualcuno ci abbia messo lo «campino». Ma gli stessi risultati sono venuti passando dalla Volkswagen Golf alla Fiat Uno, alla Opel Vectra. Qualche altro intervento? Tutte le vetture ci hanno assicurato, avevano gli stessi pesi, le gomme identiche pressioni (2 atmosfere e 1,8). E allora la spiegazione sta solo nella nuova mescola che migliora le proprietà meccaniche e viscoelastiche, e nella originissima scultura che esalta la velocità di fuoriuscita dell'acqua. Un'ultima nota: l'MXT costerà circa il 5% in più rispetto all'MXL. Ma i vantaggi sono decisamente superiori.



Il tasso di scollatura è la caratteristica più evidente del nuovo MXT che risulta anche esteticamente più gradevole. Qui sopra, l'intreccio dei circuiti di Ladoux dove tutti i pneumatici Michelin vengono testati a lungo prima di entrare in produzione

## FATTI & MISFATTI

### Il centralino

**■ Avete capito tutto sulle nuove modalità di pagamento del bollo auto con supplemento di tassa regionale? Fortunati voi. Perché altrimenti vi potrebbe venire in mente, dopo aver sperimentato la totale incompetenza e indifferenza del problema del personale delle Poste, di telefonare all'Ac, che del bollo è l'esattore.**

**■ E scoprireste che l'Ac, evidentemente oberato dalle richieste di chiarimento degli utenti, non ha trovato di meglio che entrare in clandestinità: al suo centralino infatti (l'esperienza riguarda Milano) non risponde più il personale ma un bel nastro registrato, che fornisce in venti secondi di quelle che qualcuno ritiene le informazioni essenziali, appunto, sul bollo. E se non sono le informazioni che interessano a voi, pazienza.**

**■ Forse l'Ac, tutto preso da questa funzione di esattore (che non dovrebbe peraltro competere, in un Paese civile, a quella che formalmente è l'associazione degli utenti dell'auto), ha dimenticato che i cittadini hanno il diritto, non dico di ricevere una risposta esauriente, ma perlomeno un «buongiorno desidera». O è troppo?** □ S.R.R.

## IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

### Dopo il furto la burocrazia

**■ Non si può negare che quando ci si scopre vittime del furto del proprio veicolo il momento di sdegno per l'infrazione subito viene vieppiù esaltato da una serie di adempimenti che gli assicuratori richiudono per risarcire il danno assicurato. Il ritardo è spesso del tutto pretestuoso e finalizzato ad ottenere una dilazione nel pagamento di quanto dovuto.**

Come è noto, all'assicuratore, dopo aver fatto la denuncia del sinistro subito, vanno forniti i seguenti documenti: a) copia della denuncia di furto; b) certificato di chiusura inchiesta rilasciato dall'autorità giudiziaria che ha istruito la denuncia di furto; c) l'attestazione del Pra che il veicolo è stato cancellato; d) l'estratto cronologico rilasciato dal Pra dopo l'avvenuta cancellazione del veicolo.

Spesso il rilascio di tale documentazione comporta perdite di tempo e lunghe attese che finiscono per esasperare ancor di più il cliente. Va ricordato, comunque, che non bisogna far decorrere l'anno dalla data del furto, ed evitare eccezioni di prescrizione da parte dell'assicuratore (al fine di interrompere i termini inviare una richiesta di pagamento dell'indennizzo a mezzo raccomandata a.r.).

Ma il contrario, altre volte, nasce sul valore che il veicolo aveva prima del sinistro. Molte imprese assicurative, quando il furto si è verificato entro un anno dalla stipulazione del contratto e il veicolo è nuovo, garantiscono il rimborso del valore pieno che il veicolo aveva al momento dell'acquisto. Tale valore deve risultare o dalla fattura di vendita o da listini della casa.

La variazione del valore deve essere richiesta dall'assicuratore alla scadenza annuale del contratto, ma alcune imprese prevedono l'adeguamento automatico del valore secondo le variazioni indicate da alcune riviste tecniche; altre pretendono

### Ambiente chiama filobus. Ma i finanziamenti scarseggiano

**■ Lo stato dell'inquinamento atmosferico nelle città è tale che sempre più si ricorre alle chiusure dei centri storici, alle fasce orarie, o addirittura - come recentemente a Milano - alle targhe alterne e ai divieti totali di circolazione. Si impone, dunque, l'incremento del trasporto pubblico (meglio se abbinato anche all'efficienza). E all'interno di questo comparto un ruolo di primo piano dovrebbe averlo i sistemi a trazione elettrica: meno inquinanti, capaci di sopportare carichi di utenza considerevoli. Proprio in questa ottica lo scorso anno - nell'ambito di un protocollo di collaborazione tra Enim e Lega delle cooperative - Breda e Ccc si sono messe insieme per realizzare impianti filobus per il trasporto urbano, con il sistema «chiavi in mano». A distanza di alcuni mesi, e dopo ingenti investimenti, il responsabile della mobilità urbana di Ccc, Franco Pirani, ha sottolineato l'inadeguatezza degli attuali strumenti legislativi che, nonostante i lodevoli intenti, prevedono finanziamenti assai modesti.**

## Nata alla corte di Fritz Egli la supermoto da 427 km/h. Cercasi sponsor per uno Squalo da record

CARLO BRACCINI



«Red Shark» ha un «cuore» a 4 cilindri sovralimentato, da 300 cv

**■ Ci sono motociclette che vengono pensate e realizzate con un solo, preciso scopo: correre più veloci di qualunque altra e fermare il cronometro qualche centesimo di secondo prima del record precedente. L'ultima è «Red Shark» (Squalo Rosso, ndr) e nasce in Svizzera alla corte di Fritz Egli, il celebre preparatore e costruttore di super sportive di rango. Le sue linee, aggressive e futuriste, sono tagliate dal vento, il suo cuore è un quattro cilindri sovralimentato da 300 cavalli, capace di spingerla a oltre 400 km orari.**

Per ora è poco più di un prototipo e i 427 km orari li ha raggiunti veramente, ma solo se-

condo i calcoli teorici nella galleria del vento. Per i progettisti però molto presto lo «Squalo Rosso» potrebbe scendere in pista, sul circuito pugliese di Nordà, oppure negli Stati Uniti, a Bonneville, presso il celebre lago salato.

Nel mirino (è quasi il caso di dirlo) tre record mondiali di velocità: i 10 e i 100 chilometri con partenza da fermo e il chilometro con partenza volante. «Perché lo facciamo?», risponde Michael Koch-Jaggi, responsabile tecnico della «Design», la società che ha curato la realizzazione del progetto aerodinamico «Red Shark»: «Volevamo superare noi stessi, cercare nuovi limiti, perfezio-

nare il nostro lavoro fino a raggiungere quello che sulla carta ci sembrava impossibile».

Non sono mancati gli inconvenienti, soprattutto di carattere economico, visto che Egli ha già sacrificato sull'altare del banco prova ben cinque motori sovralimentati di derivazione Kawasaki, tutti quattro cilindri raffreddati ad aria e olii di 1325 cc. «L'ostacolo maggiore - prosegue Koch-Jaggi - è proprio quello dei finanziamenti. Ideare e sperimentare una moto come «Red Shark» è estremamente oneroso; l'esemplare finito non ci è costato meno di 300 milioni di lire. Se non troviamo un buono sponsor e alla svelta, insomma, «Squalo Rosso» rimarrà solo un bel progetto».