

L'esperienza dei clienti fa migliore la gamma Tipo

E' in commercio da alcuni giorni la nuova gamma Tipo. Abbandonati i motori di 1100 cc, offre dieci diverse motorizzazioni, di cui tre Diesel. Cinque gli allestimenti per un totale di 17 versioni in maggioranza catalizzate. Eliminati i difetti riscontrati in indagini periodiche tra gli acquirenti della «prima» Tipo. Migliorata l'insonorizzazione. I prezzi chiavi in mano vanno da 15.402.765 a 24.916.815 lire.

ROSSELLA DALLO

MILANO. Non se ne abbiamo a male i possessori di Fiat Tipo, ma la nuova gamma messa in vendita da alcuni giorni dai concessionari è più bella, affidabile, sicura e «prestante». I dirigenti marketing e comunicazione della Fiat naturalmente precisano subito che le versioni precedenti erano «il meglio ottenibile in quel momento». Non si tratterebbe quindi di un delitto premeditato, bensì del frutto combinato di diversi fattori. In primis, c'è l'esperienza acquisita attraverso un'indagine periodica del prodotto, cui ha concorso in maniera determinante proprio il giudizio degli acquirenti Tipo.

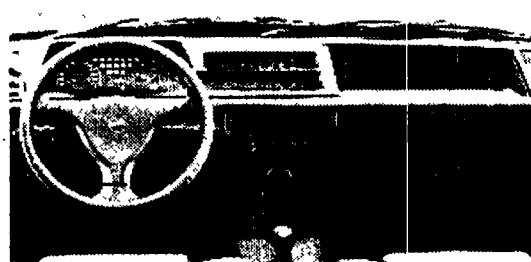
Costi dalle indicazioni fornite dall'utenza e dalla propria rete vendita e assistenza, la Fiat ha messo a punto i nuovi modelli attualmente in commercio, i cui prezzi «chiavi in mano» vanno da 15.402.765 a 24.916.815 lire. Gli allestimenti sono 5 (medio, S, SX, GT e Sport) per un totale di 17 versioni dotate di dieci diverse motorizzazioni, dalle quali è scomparso il piccolo 1100 cc. Incredibile ma vero, delle 14 versioni a benzina la maggioranza è provvista di dispositivo antinquinamento, battendo quello «senza» per 8 a 6. Tre sono le versioni a gasolio e le relative motorizzazioni: un Diesel di 1697 cc, un 1900 aspirato e un 1900 sovralimentato. Ampissima la scelta possibile in base alle potenze erogate che copre un arco di 90 CV partendo dai 58 CV del Diesel 1.7 litri (71 la potenza minima del benzina, erogata dal motore 1.4 catalizzato) per arrivare ai 148 CV della sportiva 2.0 litri 16 valvole catalizzata.

Ma vediamo più da vicino quali sono le innovazioni apportate e che fanno di questa nuova gamma non una semplice operazione di immagine. Se volessimo usare un'espressione maiuscola circolante nell'ambiente, potremmo chiudere qui l'articolo dicendo che «hanno stretto tutti i bulloni». Per quanto non molto lontana dal vero, sarebbe però riduttiva. Infatti, tutta la Tipo è stata sottoposta a revisione. Prima di tutto sono state modificate le bocche di sostegno della barra stabilizzatrice anteriore, ponendo fine al maggior difetto (veloce degrado delle bocche fino, in qualche caso, al cedimento dell'avantreno)

della Tipo prima generazione. Altri interventi hanno interessato i condotti dell'impianto di raffreddamento, le guarnizioni della testa cilindri del motore 1900 turbodiesel, gli ingranaggi del cambio. Nuovi materiali e componenti, e una nuova tecnica di saldatura sono stati adottati per l'impianto di scarico. E' stato anche ridotto sensibilmente lo spazio di frenata adottando su tutte le versioni l'apposito correttore.

Gli interventi più facilmente apprezzabili dall'utente «comune» hanno riguardato tutte le fonti di vibrazioni e di rumore con un conseguente miglioramento del comfort di guida e della insonorizzazione dell'abitacolo. Purtroppo la giornata di pioggia torrenziale e vento ci ha impedito di constatarlo personalmente. Ma i tecnici Fiat assicurano che dopo un'attenta analisi della vettura, posta in una speciale camera «anechoica», si è arrivati ad individuare le fonti e a porvi rimedio. In particolare, è stato corretto il posizionamento dei materiali fonoisolanti (più leggeri ed efficaci) della paratia tra vano motore e abitacolo; si è intervenuti anche su guide di scorrimento, molle e tasselli di ancoraggio dei sedili. Un altro punto debole cui si è rimediato era l'affidabilità della strumentazione e dell'impianto elettrico. Per quest'ultimo si è provveduto a sostituire i precedenti connettori con altri di più moderna concezione a doppio aggancio di sicurezza.

Insomma, se non si tratta di una «nuova Tipo», certamente la gamma che ci viene ora proposta è «più matura». E proprio perché lo sviluppo delle tecnologie e dei materiali impone nuovi metodi costruttivi, è stata opportunamente adeguata la linea di montaggio dello stabilimento di Rivalta che sforna 600 Tipo al giorno (150.000 l'anno), al di sotto della potenzialità massima per cercare di curare meglio il prodotto. Ma anche le esigenze dell'utenza si affinano nel tempo (o, in altri termini, le dotazioni di serie hanno un livello standard più elevato e più ampia è anche la scelta degli optional). Inoltre, ecco una nota curiosa - tutti i concessionari e rivenditori autorizzati sono stati forniti di un pannello colori con pezzi di carrozzeria verniciata che riproducono fedelmente le diciotto colorazioni possibili.



Completamente rivista, la Tipo (in alto a destra la versione SX) è più affidabile anche nella strumentazione (qui sopra la plancia della GT). Accanto la nuova Delta HF Integrale. Suo unico neo la capacità del bagagliaio: solo 200 litri, ma diventano 940 abbattendo i sedili posteriori



Un fenomeno di Delta La HF Integrale è ancora più potente

Tra dieci giorni la Lancia darà il via alle vendite di una nuova versione della Delta HF Integrale. La potenza del motore aumenta di 10 cv, a tutto vantaggio della coppia. Ne guadagnano i tempi di percorrenza sul misto. Gli interventi sulla meccanica e sull'estetica, giustificano l'adozione del simbolo dell'elefantino al galoppo per questa macchina che non cessa di sorprendere.

FERNANDO STRAMBACI

La gara, ma si erano detti certi che l'anno prossimo la Delta, trasferiti sulle versioni da competizione i miglioramenti apportati alle versioni stradali, saranno ancor più competitivi. In effetti la Lancia Delta HF Integrale, che dal 10 di ottobre sarà commercializzata ad un prezzo intorno ai 45 milioni di lire, non cessa di stupire, visto che dal suo lancio, avvenuto nel 1986 con il nome Delta HF 4WD, attraverso la Delta HF Integrale del 1987, e la HF Integrale 16v del 1989, ha continuato a crescere in potenza, prestazioni e tenuta di strada. Certo, la Delta non sono le vetture più veloci proposte sul mercato, anche se una velocità massima di 220 km/h in

quinta marcia è già un bel viaggiare, ma sono sicuramente quelle che consentono di andare da un posto all'altro nel minor tempo possibile, come ancora una volta ha dimostrato Kankunen in Australia, anche se non disponeva della versione da competizione che sarà derivata da questa nuova stradale, già in tempo per il prossimo Rally di Montecarlo. Il fatto è tanto più sorprendente se si rammenta che le prime Delta sono nate tredici anni fa e che i loro motori di 75 e 85 cv non facevano certo presagire gli sviluppi futuri, così come aveva fatto pensare se trattasse del canto del cigno il lancio della HF Integrale 16v, con i suoi 200 cv di potenza. Ecco, invece, che questa

nuova versione - che pesa circa 50 chili più della precedente - per il rafforzamento di sospensioni, ammortizzatori, freni e quant'altro - pure con lo stesso motore di 1.995 cc 16v turbocompresso, eroga una potenza di ben 210 cv, che non ha fatto aumentare la velocità di punta ma che ha fatto salire la coppia a 31 kgm a 3.500 giri/minuto. Non cambiano i tempi di accelerazione e di ripresa (5,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h, 26,1 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo, 30,5 secondi per coprire il km in quarta partendo dai 40 orari) ma si riducono di 1,5 secondi sull'asciutto e di 4 secondi sullo sterrato (costi è stato calcolato) i tempi per copri-

Centomila Clio già vendute in Italia in dieci mesi

Al primi giorni di settembre erano già centomila le Renault Clio (nella foto) immatricolate in Italia. Il successo della compatta francese è ancora più rimarchevole se si tiene conto che non erano da poco trascorsi dieci mesi dal lancio commerciale sul nostro territorio come dice, una media di poco inferiore alle 10.000 consegne al mese. L'identikit fornito dalla Casa sugli acquirenti di Clio mette al primo posto quelli che privilegiano le versioni 5 porte: 54%, in prevalenza di età superiore ai 35 anni, benestanti; buona parte della clientela è femminile, sposata e con prole. Il restante 46% di acquirenti Clio tre porte è formato soprattutto da giovanissimi (43% sotto i 30 anni) con livello medio superiore di istruzione.

Ancora negativo il mercato dei veicoli commerciali

Il quadro è ancora fortemente negativo, anche se si nota una piccolissima controtendenza. In agosto, mese gemello: ente poco vocato, sono state consegnate in totale 5.644 veicoli con una flessione percentuale rispetto allo stesso mese '90 contenuta nello 0,6%. Ma ancora alto è il divario tra marche nazionali (2.541) ed estere (3.103). Negli otto mesi il totale del consegnato è di 98.873 veicoli contro i 106.458 dello stesso periodo '90, ovvero il 7,1 per cento in meno. La nota di cauto ottimismo viene dal confronto con l'andamento del mercato a fine luglio (-7,5% sui sette mesi) da cui si registra un contenimento del calo dello 0,4%.

E i fuoristrada non vanno meglio: meno 16,90% in otto mesi

al 19,63 e 24,23%. Complessivamente nei primi otto mesi dell'anno sono state consegnate 26.593 fuoristrada (contro le 32.000 ad agosto '90) che significa un calo generale del mercato del 16,90%.

Architetto progetta un'automobile a due ruote

Herbert Ohl è un originale architetto americano di origine tedesca, docente in numerose università americane, che dopo i successi conseguiti nel campo del design per ufficio e nel recupero di antichi edifici (ad esempio l'ospedale di Camogli, città dove ama rifugiarsi), ora si è imposto all'attenzione generale per avere inventato una automobile... a due ruote. Nell'intervista fattagli dalla rivista «Drive» (in edicola in questi giorni) spiega che l'auto da lui progettata è lunga m. 2,50, larga 1,50 e alta 120 centimetri da fema, che diventano 150 in movimento. Pur poggiando su due ruote poste longitudinalmente, come una moto, resterebbe in equilibrio grazie ad un computer collegato con una rete di sensori. Il progetto è attualmente al vaglio di una Casa automobilistica tedesca.

Due prototipi Gilera RC 750 R al Rally dei Faraoni

Gilera prende parte al Rally dei Faraoni - che ha preso il via sabato dalla città di Genova - con quattro piloti e due nuovissime «RC 750 R» schierate nelle classi prototipi. Con queste moto, affidate ai piloti Franco Picco e al veterano Luigino Mezzardo due volte vincitore della Parigi-Dakar, Gilera rientra nella competizione con ambizioni di vittoria assoluta. Altre due «RC 600 R» con alla guida Roberto Mandelli e Carlos Soledad, completano la partecipazione della marca italiana al Rally dei Faraoni.

L'Alfa Sport Wagon sprigiona i decibel

Il successo dell'Alfa 33 Sport Wagon è destinato ad aumentare con l'afflusso ad prevedibile di nuovi estimatori, «spescati» tra i giovani e i più esigenti acquirenti di station wagon. Ad essi, infatti, sono destinate le due nuove versioni (motore di 1351 cc, 88 CV) rispettivamente «Explora» e «Firma» (nella foto accanto), messe in commercio in questi giorni dalla Casa di Arese. Per catturare l'interesse dell'utenza giovanile, Explora punta sul «decibel». Sappiamo bene e lo sanno anche al «Biscione» che un giovane in auto-

mobile si sente - prima che vederlo - per il volume assordante dell'impianto Hi-Fi. Ebbene Explora adotta di serie un sofisticato impianto costituito (lo riportiamo fedelmente) da autoradio Philips Car Stereo DC 640 a sintonizzazione computerizzata con autostop system, memoria elettronica per 20 stazioni, lettore di cassette con sistema music-search, autoreverse, 100 Watt RMS di potenza; da un amplificatore a 4 vie collegabile con lettore CD; e da 6 altoparlanti da 25 Watt (2 in plan-

cia, 4 nello specifico ripiano acustico sottomontato). Prezzo chiavi in mano: 18.177.250 lire. A caratterizzare la versione «Firma» ci pensano invece l'alto livello di allestimento e la completezza delle dotazioni di serie (che comprende tra l'altro l'idroguida), con l'aggiunta di un aerodinamico sistema antirullo a radiocomando che dovrebbe scoraggiare anche il più temerario fra i «topi d'auto». E' disponibile nelle versioni a trazione anteriore, oppure 4x4 ai prezzi, rispettivamente, di 19 milioni e 997.950 mila lire e 21.890.050.



Con la nuova Fiesta 1.3i la Ford punta a consolidare la sua seconda posizione

ROMA. L'itinerario dall'Eur a Poggio Catino, in Sabina, era stato scelto dalla Ford Italiana per far saggiare la nuova versione 1.3i della Fiesta nel traffico cittadino, in autostrada e su percorso misto. Uno spavento inglorioso sul Grande raccordo anulare - stress quotidiano per chi ha la ventura di viaggiare in certe ore nei dintorni di Roma - e, poi, violentissimi scroci di pioggia, hanno consentito soltanto di saggiare la tenuta della vettura all'acqua, di apprezzare il comfort dei nuovi sedili anteriori e, insieme a questo, quello rappresentato dalla scarsissima rumorosità dell'abitacolo.

Di prove di accelerazione, di velocità massima e di frenata, neanche parlarne, per cui non

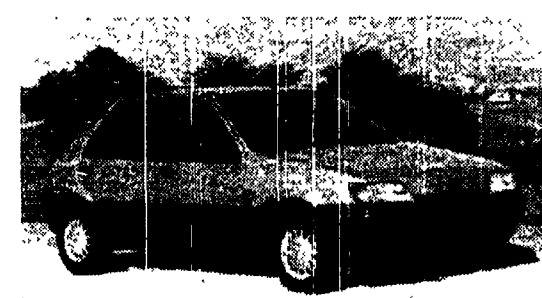
resta che attingere alla documentazione fornita dalla Ford su questa nuova versione di una berlina che ha ormai saldamente consolidato (127.894 Fiesta consegnate in otto mesi) il suo primato nella classifica dei dieci modelli più venduti in Italia, preceduta soltanto dalla Fiat Uno, che nello stesso arco di tempo è stata venduta in 242.823 esemplari.

Con tutta evidenza, il lancio della Fiesta 1.3i mira a ridurre ulteriormente le distanze dalla più importante concorrente e a marcare ancor più il «gap» con la fortunata Renault Clio (82.437 pezzi venduti). Alla Ford Italiana, infatti, non mancano di far notare che, con prestazioni analoghe e per

qualche parametro migliori, la Fiesta 1.3i tre porte (prezzi di listino, chiavi in mano) costa un qualcosa come 537.000 lire meno della Uno 65 S e ben 1.643.000 lire meno della Clio 1.2 RN, scarto che sale rispettivamente a 917 mila lire e a 1.683.000 lire, se si considera il valore dell'equipaggiamento aggiuntivo.

Sussurrare di «dumping» in questo contesto è facile, ma è altrettanto facile per Massimo Ghener, presidente della società, ricordare che la Ford Italiana ha sufficienti margini, come dimostrano i suoi bilanci.

Fatto è che la Ford continua con la sua politica commerciale di attacco, che nel caso si concretizza con l'offerta delle Fiesta 1.3i allo stesso prezzo



La versione 1.3i della Ford Fiesta. Tra le dotazioni di serie ha anche i vetri elettrici e la chiusura centralizzata delle portiere

delle Fiesta con motore 1.1, sia nelle versioni «brown» (senza catalizzatore) che nelle versioni «green» (con marmitta catalitica a tre vie). I prezzi vanno, a seconda degli allestimenti, dai 12.057.000 lire delle CLX 3 porte ai 13.897.000 lire delle Ghia 5 porte senza catalizzatore e dai 13.277.000 lire ai 15.118.000 lire delle analoghe versioni catalizzate. E' evidente che, a queste condizioni, la scelta dei clienti si rivolgerà prevalentemente alle versioni

con motore di 1.3 litri che, a parità di consumi, consentono una maggiore velocità massima (153 km/h contro 147 km/h) e migliori accelerazioni (da 0 a 100 km/h in 14,8 secondi contro 16,3 secondi).

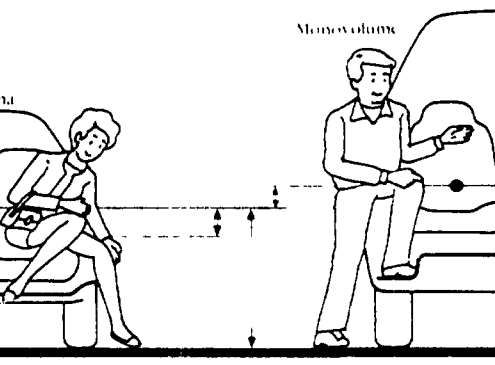
Ricordiamo che il quattro cilindri HCS di 1.297 cc con accensione elettronica eroga una potenza di 60 cv a 5.000 giri ed una coppia di 10,3 kgm a soli 2.500 giri e che le versioni catalizzate non sono penalizzate nelle prestazioni. □ F.S.

In vendita in Italia insieme agli Space Wagon tagliati dal nuovo Space Runner, multiuso della Mitsubishi

Alle donne piace corridore

Chi avesse intenzione di acquistare un Mitsubishi Space Runner, sarà bene si affretti a prenotarlo presso la Bepi Koelliker Automobili; c'è il concreto rischio che, per i limiti all'importazione delle auto giapponesi (che rimarranno in vigore sino al 1999, sia pure con una parziale, crescente liberalizzazione), i tempi di consegna si facciano piuttosto lunghi. Infatti, il mercato potenziale per gli Space Runner in Italia è, secondo la B.K.A., di almeno diecimila pezzi l'anno, mentre se ne potranno importare soltanto poche migliaia. Se, quindi, potete disporre di 28.100.000 lire per una monovolume (anche se, in realtà, si tratta di una vettura da monovolume e station wagon) non perdetevi tempo, anche perché dal prossimo anno gli Space Runner saranno importati soltanto nella versione con impianto di aria condizionata, il cui prezzo è di 30.100.000 lire.

Gli esperti di marketing danno già per scontato che tra gli acquirenti di Space Runner saranno molte le donne (che comunque già condizionano largamente la scelta dell'auto di famiglia), attratte, oltre che dalla piacevole linea del veicolo e dalla sua capacità di carico, dalle ridotte dimensioni esterne di questo mezzo della Mitsubishi che, grazie al servizio di serie e ai suoi 4,29 metri di lunghezza, si può parcheggiare con la stessa facilità di una berlina media. Non a caso, i progettisti dello Space Runner si sono preoccupati di renderlo facilmente accessibi-



È già disponibile in Italia, insieme alla gamma rinnovata degli Space Wagon, il nuovo Space Runner della Mitsubishi. Si tratta di un originale veicolo, con porta laterale posteriore scorrevole, che è una via di mezzo tra un monovolume e una station wagon. Secondo gli esperti di mercato sarà molto apprezzato dalle donne. Il «contingente» non imporrà un'importazione inferiore al potenziale mercato.

Contemporaneamente a quella dello Space Runner, la B.K.A. ha dato in via alla commercializzazione dei già noti Mitsubishi Space Wagon, omologati per trasportare sette persone. Cresciuti in lunghezza e larghezza, affinati nella linea, negli allestimenti e nella meccanica, sono proposti in quattro versioni: 1.8 TD a 31 milioni e 100.000 lire, 1.8 TD con aria condizionata a 33 milioni e 100.000 lire, 4WD con aria condizionata a 36 milioni e 4WD con una condizionata e ABS a 38.200.000 lire. □ F.S.

Astra «sorge» in Italia il 12 ottobre

È una delle più apprezzate novità del Salone di Francoforte e sta per arrivare anche in Italia. Esattamente fra dodici giorni la nuova gamma Astra della Opel sarà disponibile presso tutti i concessionari italiani. Inizialmente della gamma di 17 versioni ne saranno disponibili 14, tra berline a tre e cinque porte negli allestimenti GL, GLS e GSI e una station wagon Club e GLS. Sono previsti cinque propulsori diversi: 4 motori a iniezione elettronica di 1.4 e 2.0 litri e un

Diesel di 1700 cc tutti provvisti di sere di marmitta catalitica, trivalente per i motori a benzina e ossidante per quelli Diesel.

L'impegno con cui Opel/GM ha concepito Astra è percepibile in tutta la vettura. Del resto non si giustificerebbe altrimenti l'investimento nell'ordine dei 1300 miliardi di lire. Oltre al rispetto delle più severe norme antinquinamento, molto è stato fatto nei campi della sicurezza attiva e passiva, delle prestazioni, del comfort e persino nella poli-

ca dei prezzi. Ricca negli equipaggiamenti e curata nelle finiture, Astra si appresta ad aggredire il mercato del segmento C forte di un gran numero di soluzioni innovative e sofisticate che generalmente vengono adottate per vetture di classe superiore.

In quest'ottica vanno visti l'avantreno di nuovo disegno e l'assale posteriore composito, il controllo elettronico della trazione (di serie sulla GSI 16 valvole), le doppie barre d'acciaio inserite nelle porte per aumentare la protezione in ca-

so di urto laterale, il dispositivo automatico di tensione per le cinture di sicurezza anteriori. Tutte le versioni, inoltre, sono dotate di impianto di aerazione con uno speciale filtro anti-impurità.

Il pubblico italiano, secondo Opel, non mancherà di apprezzare particolarmente le due versioni d'entrata della gamma, le 1.4 GL tre porte. La prima, a iniezione elettronica single-point da 60 cv, si caratterizza per l'elevato controvalore determinato dall'interessantissimo prezzo chiavi in

mano fissato a lire 15.975.000. Un gradino più su nelle prestazioni e nel prezzo è l'altra 1.4 con iniezione elettronica, stavolta la multi-point, che con i suoi 82 Cv assicura prestazioni brillanti degne di una 1600 cc. Prezzo: 17.666.000 lire chiavi in mano, che è anche il prezzo della analogo versione 5 porte. Chi invece vuole prestazioni sportive può contare sulle 2.0 GSi da 115 Cv (lire 23.932.000) e plurivalvole da 153 Cv (lire 28.432.000) al top della gamma.