

Economiche e catalizzate: si amplia l'offerta Fiat Sempre più «Fire» tra Panda e Uno

In attesa del lancio della nuova Cinquecento - che in Italia avverrà tra circa un mese - la Fiat non ha perso di vista il mercato delle piccole cilindrate. Tant'è che ha potenziato le versioni d'attacco di Panda e Uno motorizzate con il super-economico propulsore Fire, rendendole per di più compatibili con le nuove esigenze di difesa ambientale.

Oggi più che mai le «vetture» compatte dominano sulle strade delle città, vuoi come seconda auto di famiglia utile alle donne per muoversi tra la scuola dei figli, i negozi e l'eventuale luogo di lavoro, vuoi come prima macchina per giovani neopatentati. Anzi, in prospettiva dell'entrata in vigore del nuovo Codice della strada (si dice entro la metà di gennaio del prossimo anno), proprio questi ultimi utenti dovrebbero dare nuovo impulso alle vendite di «city car». Agili nel traffico urbano, facili da parcheggiare, poco dispendiose per prezzo d'acquisto, consumi e manutenzione, Panda e Uno «Fire» ora acquisiscono maggiore valore grazie all'introduzione di più ricche dotazioni e, soprattutto, della marmitta catalitica, «leit motive» di questo inverno carico di smog.

La famiglia dei propulsori Fire è infatti stata concepita fin dall'origine in funzione dell'adozione di un sistema di catalizzazione. Proprio per questo è stato facile alla Fiat provvedere in tempi rapidi ad aumentare la propria offerta di motori

In città è sempre più difficile muoversi in auto. La Fiat risponde ampliando la propria offerta di Panda e Uno motorizzate con il super-economico Fire nelle cilindrate 999 e 1108 cc, e disponibili anche in versione catalizzata. Stesso propulsore da un litro, Cat o a carburatore, per la nuova Uno Hobby dedicata ai giovani e al tempo libero. La Panda 750 Fire L adotta di serie il cambio a cinque marce.

«pultiti», in regola con la normativa Cee e con le direttive Ruffolo-Conte sulla circolazione nei grandi centri urbani. Entrano dunque nella famiglia Fire le versioni ecologiche dei motori da 999 e 1108 cc. In particolare, la gamma Panda si arricchisce della motorizzazione da un litro catalizzata, con alimentazione ad iniezione elettronica single-point, marmitta catalitica trivalente e sonda Lambda, già a partire dal livello di allestimento «L». In questo modo diventano cinque le Panda Fire Cat: 1.0 L e CLX (46 cv, 140 km/h), 1.1 Selecta (quella con cambio automatico, 51 cv, 132 km/h), 4x4 Trekking 1.0 (46 cv, 125 km/h) e 4x4 CLX 1.0 (46 cv, 125 km/h).

Diverso ma non meno significativo sotto il profilo del «controllore» l'intervento sulla Panda 750 Fire L che adotta di serie il cambio manuale a cinque marce. Questa versione, a detta della Casa, avrà un prezzo «molto vicino a quello del-

l'abolita 750 Young con cambio a 4 rapporti», che per la cronaca costava 9.043.000 lire. Per quanto riguarda la gamma Uno anche qui ci sono alcune interessanti novità che vanno dall'arricchimento delle dotazioni di serie e dei pacchetti optional per le versioni Fire con propulsore da un litro (ricordiamo, disponibili anche catalizzate) all'inclusione del sedile posteriore sdoppiato nell'equipaggiamento di serie delle Uno 45 e 60 in allestimento «S». Ma la novità più corposa è senza dubbio la Uno Hobby. Anche in questo caso, la motorizzazione è affidata al Fire 1.0, a scelta catalizzato o a carburatore. Versione particolarmente dedicata ai giovani, la Hobby si caratterizza per una spiccata vocazione all'uso nel tempo libero: di serie è fornita di portapacchi, tetto apribile integrale, secondo specchio retrovisivo esterno, pneumatici maggiorati, fari alogeni e cambio a cinque marce.

□ R.D.



Fiat spopola nel «Top Ten» Diesel

Quattro Fiat figurano in testa alla speciale classifica dei dieci modelli Diesel più venduti in Italia a gennaio. Si tratta, nell'ordine, di Uno D (1.227 unità), Tipo D (1.132), Tempra D (1.013) e Croma D (770). Le Fiat precedono Mitsubishi Pajero (734), Mercedes 250 (621), Volkswagen Golf (457) e Passat (449). Lancia Dedra (431), Alfa Romeo 164 (398). Questi i prezzi «chiavi in mano» della gamma Fiat a gasolio comprendente ben 16 modelli «pultiti»:

Uno 1.7 ECO D 3P	L. 13.833.155
Uno 1.7 ECO D 5P	L. 14.689.955
Uno 1.7 ECO D 5P	L. 15.993.005
Uno Turbo ECO D 3P	L. 17.831.555
Uno Turbo ECO D 5P	L. 18.533.555
Tipo 1.7 ECO D	L. 17.824.415
Tipo 1.9 GT ECO TD	L. 21.519.365
Tipo 1.9 ECO DS	L. 18.889.465
Tempra 1.9 ECO D	L. 20.811.315
Tempra 1.9 SX ECO D	L. 23.179.415
Tempra 1.9 ECO TD	L. 23.179.415
Tempra 1.9 SX ECO TD	L. 26.041.365
Tempra S.W. 1.9 ECO D	L. 22.111.365
Tempra S.W. 1.9 ECO TD	L. 24.952.915
Tempra S.W. 1.9 SX ECO TD	L. 27.403.915
Croma 2.5 ECO TDS	L. 22.770.815

Sopra, la Panda Fire CLX ora anche catalizzata; accanto, il «Marengo» derivato dalla Tempra S.W.

Un Marengo «d'oro» dalla Tempra SW

157 km/h: nella versione turbocompressa con intercooler aumenta la potenza a 90 cv e la velocità di punta a 177 km orari. La portata utile, compreso il conducente, è di 520 chili, mentre il volume utile è di 1630 litri.

La parte caratterizzante del nuovo Marengo è l'ampio vano di carico ottenuto abolendo i sedili posteriori. Esso è separato dalla zona passeggeri da una paratia a struttura differenziata: sotto in lamiera stampata e sopra a maglie di materiale sintetico per facilitare la visibilità posteriore e il controllo del carico. Il piano di carico, rivestito in Pvc, è dotato di elementi longitudinali di materia-

le plastico che agevolano lo scorrimento delle merci. Se si trasportano oggetti ingombranti in lunghezza può rimanere aperta la sola ribaltina (sopporta un peso di 250 kg) collocata nella parte bassa del portellone.

L'abitacolo è allestito secondo le modalità e i canoni di comfort (fra l'altro ha volante regolabile in altezza) della Tempra SW. L'equipaggiamento che di serie comprende otto retrovisori, lunotto termico e tergicristallo, può essere arricchito da una nutrita schiera di optional. I prezzi chiavi in mano: 18.957.890 lire per il Ds e 20.980.890 per il Turbodiesel.

Pirelli ad alta tecnologia per veicoli industriali



Due nuovi pneumatici Pirelli sono entrati nella gamma destinata ai veicoli industriali. Si tratta di FR11 (per assi direzionali e rimorchi) e di TR21 (per assi motori) - nella foto - destinati ad equipaggiare tanto i moderni autocarri del segmento B (corto-medio raggio), quanto i veicoli di tipo delivery e di segmento D (trasporto leggero). Avvalendosi dell'high-tech già impiegato nei pneumatici per il trasporto pesante, i due nuovi Pirelli garantiscono miglioramenti alle prestazioni, sicurezza, comfort, silenziosità ed economia di esercizio. Anche FR11 e TR21 assicurano massima ricostruibilità e riscopitura.

Controllo sicurezza gratis su alcuni modelli Audi 92

Ben lungi dal timore di alienarsi simpatie commerciali, Autogerma, distributore in Italia dei marchi Volkswagen e Audi, invita i proprietari di modelli 1992 di Audi 80, Coupé e Cabriolet a sottoporre le suddette vetture ad un controllo gratuito di sicurezza. La Casa tedesca ha infatti scoperto che le vetture usate per un collegamento al telaio hanno una insufficiente resistenza. Sono interessate le Audi 80 con numero di telaio WAUZZZ8ZNA da 000001 a 086811; le Coupé WAUZZZ8ZNA da 000001 a 005706; le Cabriolet WAUZZZ8ZNA da 000001 a 006678.

Ford: arriva Fiesta Ghia AC Condizionatore di serie

Auto estera più venduta in Italia (175.812 nel 1991) la Fiesta ha una nuova top class: la 1.4 Ghia AC. Dispone di serie del condizionatore d'aria con dispositivo di ricambio, e sarà venduta solo in versione ecologica con marmitta catalitica trivalente e sonda Lambda. È superaccessoria e il suo motore quattro cilindri di 1392 cc assicura prestazioni eccellenti: 162 km/h la velocità massima, 13 secondi netti l'accelerazione da 0 a 100 km/h. Il consumo medio «Ela» è di 8,3 litri per 100 chilometri.

Lancio-stampa Cinquecento «Manifestazione dell'anno»

La nuova Cinquecento non è ancora uscita e già si è guadagnata un premio internazionale: quello promosso dalla rivista Drive e assegnato alla stampa specializzata all'ufficio stampa Fiat per la presentazione avvenuta in dicembre a Roma alla premiazione di oltre mille giornalisti di 21 Paesi europei, americani e asiatici. Nell'assegnazione si è tenuto conto anche della possibilità di prove su strada e dell'idoneità del percorso prescelto.

Al passo coi tempi la rinnovata Rover Serie 800. In Italia arriverà in maggio Via col turbo l'ammiraglia inglese

Ampio lavoro di restyling e riprogettazione per la Serie 800 della Rover che ora attacca con rinnovata grinta il prestigioso segmento «E». Della nuova gamma arriveranno in Italia, a primi di maggio, solo i due modelli berlina a tre volumi con motori turbo: a benzina da 2.0 litri catalizzato e Diesel 2.5 litri ecologico. Abs di serie e dal '93 airbag in opzione. Allestimenti raffinati da «ammiraglia inglese».



Il nuovo frontale della Rover 800 che ritrova la tradizionale mascherina, amplia i gruppi ottici e adotta lo spoiler con fendinebbia

Marmitta trivalente pronto il kit Rover

Una nota diffusa dalla Casa britannica tranquillizza i suoi 140.000 clienti allarmati dalla corsa al catalizzatore. Non dovranno necessariamente buttare l'automobile sprovvista del dispositivo antinquinamento. Presso l'interruttore di vendita Rover Italia «da metà febbraio sarà disponibile - recita la nota - il kit composto da catalizzatore a tre vie e dagli accessori necessari al montaggio. È prevista inoltre, ove necessario, anche la riprogrammazione della centralina o del carburatore». Rover Italia precisa che il sistema offerto è in linea con le normative previste dal ministero dell'Ambiente, e che richiede circa tre ore di lavoro presso una qualsiasi officina autorizzata Rover. I costi «per il montaggio e la fornitura di tutto il materiale necessario» vanno da 500.000 a 1.000.000 di lire «sia che si tratti di un usato del 1991 o precedente, sia per convertire le vetture non catalizzate modello 1992». Nessun problema, invece, per chi ha acquistato vetture Rover a gasolio: 825 SD, 418 GSD, Range Rover, Land Rover Discovery e Land Rover Defender sono già in regola con le normative Cee.

me si conviene ad una berlina inglese di lusso, tutto è studiato all'insegna del comfort e della raffinatezza, con ampia profusione di pelle e di radica. I sedili - del tipo Recaro sulla

820 T1 - sono regolabili elettricamente tranne che sulla Turbodiesel in allestimento Base. Molto si è lavorato anche sul pannello della sicurezza attiva e passiva. L'Abs è di serie su tutta la gamma, mentre il volante - a quattro razze, rivestito in pelle e regolabile in altezza - è già predisposto per l'inserto opzionale dell'airbag che sarà disponibile dal '93.

Sedici valvole al prezzo di otto Ford punta al 13 con lo Zeta

La Ford Italiana, che nel gennaio del '91 aveva l'11 per cento del nostro mercato, nel mese scorso è arrivata al 12,5 per cento. Ora punta a fare tredici, sfruttando l'introduzione nella gamma Escort e Orion dello Zeta, un nuovo motore quattro cilindri a 16 valvole, per il quale sono stati investiti 1.500 miliardi. Il propulsore è disponibile in versioni di 105 e 130 cv che offrono brillanti prestazioni e consumi contenuti.



Due viste del nuovo motore a 4 valvole per cilindro che la Ford proporrà a fine mese per le Escort e le Orion

FERNANDO STRAMBACI

CANNES. A gennaio del 1991 la Ford deteneva l'11 per cento del «mercato Italia»; a gennaio di quest'anno, con 29.323 auto vendute in un mese, la sua quota ha raggiunto il 12,5 per cento. Massimo Ghener, presidente della Ford Italiana - presentando sulla Costa Azzurra l'ultima novità della gamma, ossia i nuovi motori Zeta a 16 valvole - non ha fatto mistero dell'intenzione di rovesciare quest'anno almeno un altro punto in percentuale. Non lo ha detto esplicitamente, ma è chiaro che se continua il successo delle Fiesta e se sarà raggiunto l'obiettivo dichiarato di piazzare in un anno sul mercato almeno 45 mila Escort e Orion con il motore Zeta, la Ford in Italia farà tredici.

avuto l'impressione che i 50 progettisti che si sono dedicati per quattro anni a realizzare lo Zeta (1.500 miliardi l'investimento complessivo) abbiano fatto davvero un buon lavoro e a noi non è neppure dispiaciuta una certa ruvidezza sia del propulsore sia delle sospensioni (l'assetto delle vetture è stato naturalmente adeguato alle prestazioni).

Quel che abbiamo apprezzato di più è stata la generosità della coppia (viene erogata per il 90 per cento già al di sotto dei 2.000 giri) e quindi la prontezza di risposta, facilitata da una sofisticata gestione elettronica del motore Zeta. Le differenze di prestazioni tra le versioni con il motore da 105 cv e quelle con il motore di 130 cv, che viene adottato anche per il cabriolet il cui prezzo non è stato ancora fissato, si avvertono (tutte le Escort della

gamma 16 valvole montano il modernissimo cambio a 5 marce MTX75) soltanto durante gli allunghi in autostrada, ma a condizione di non rispettare i limiti di velocità.

Impossibile riferire qui tutte le particolarità tecniche di questo nuovo motore a quattro cilindri in linea con 4 valvole per cilindro e doppio albero a camme in testa. Ricordiamo soltanto: la cilindrata è di 1.796 cc; la coppia massima di 15,6 km viene raggiunta a 4.000 giri su 105 cv e sale a 16,5 km a 4.500 giri su 130 cv; le vetture della gamma 16 valvole con il 105 cv raggiungono una velocità massima di 187 km/h (202 km/h con il 130 cv), accelerano da 0 a 100 km/h in 10,3 (9,3) secondi e riprendono da 50 a 100 km/h in 11,9 (10,5) secondi; la media dei consumi è di 9,6 (10) litri per 100 chilometri.

Dedra olimpionica



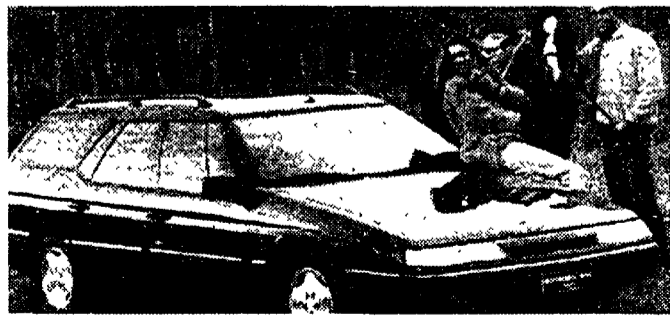
I Giochi di Albertville si colorano di Dedra. Sulle strade tortuose delle Olimpiadi invernali viaggiano infatti 15 Lancia Dedra Integrale, ognuna personalizzata con i nomi degli sciatori azzurri. Agli atleti sono affidate le speranze di gloria dell'Italia sportiva, alle Lancia il compito di rendere il più confortevole possibile i trasferimenti di Tomba e soci. Un compito abbastanza facile visto che la Dedra è trazione integrale permanente (disponi-

La «famigliare» Citroen in vendita in Italia dal 19 marzo in due versioni ecologiche

XM Break e berlina stesso listino

DAL NOSTRO INVIATO

FORTE DEI MARMI. La «cura Van Ruimbek» giova a Citroen Italia. Il giovane e dinamico direttore generale ha ottenuto dalla Casa madre di poter vendere la nuova XM Break (equivalente della station wagon) che sarà commercializzata dal 19 marzo allo stesso prezzo delle corrispondenti berlina. Come dire, i classici due «piccioni con una fava»: un nuovo prodotto di prestigio e, senza la maggiorazione di prezzo, anche una facile promozione, per quanto «loro» preferiscano considerarla un servizio al cliente. E a tal proposito, se non bastasse, aggiungono l'inedito Exclusive Service che porta a tre anni e 100.000 chilometri la tradizionale garanzia annuale (ricambi e manodopera gratuiti). Grazie a questo «colpo» e al successo di vendite che sta ri-



Egr di ricircolo dei gas di scarico. Il prezzo chiavi in mano delle due versioni è, rispettivamente, 41.528.620 e 43.100.610 lire. Eccellente il livello di equipaggiamento: tra l'altro, servosterzo, servofreno, impianto Abs, condizionatore

ruote in lega leggera. Della station wagon la XM Break ha le dimensioni ma non certo le prerogative negative di perdita di aderenza in curva. Pur essendo più lunga della berlina di ben 25 centimetri (4,963 metri), la Break

vanità una stabilità eccezionale in qualsiasi condizione di marcia e di fondo stradale grazie ad una serie di accorgimenti tecnici che - come abbiamo potuto constatare sui saliscendi della Luchessa - concorrono a tenerla incollata a terra. Il



passo lungo già adottato dalla berlina assicura stabilità in rettilineo, mentre l'aver accorciato la parte di coda e quindi avvicinato il baricentro all'asse posteriore distribuisce meglio i pesi. A ciò si deve aggiungere l'effetto benefico della sospensione idrativa (con controllo elettronico di ammortizzazione e flessibilità) su tutte e quattro le ruote che mantiene costante l'altezza dal suolo in qualsiasi condizione di carico. Un record della Break è nella capacità del bagagliaio che partendo da 720 litri con tendina (a scomparsa) tirata, raggiunge la bellezza di 1960 litri a sedili posteriori abbassati. Due contenitori laterali con coperchio possono accogliere piccoli oggetti, mentre sei ganci assicurano il bloccaggio del bagaglio. Il vano di carico a fondo piatto è a soli 40 centimetri dal suolo, ma la sua altezza può essere variata manualmente con l'apposito comando di selezione tra sospensione rigida o sportiva posizionato sul cruscotto. In questo modo, oltre a poter scegliere la situazione ideale per le operazioni di carico, la vettura è in grado di percorrere agevolmente anche le strade più accidentate. □ R.D.