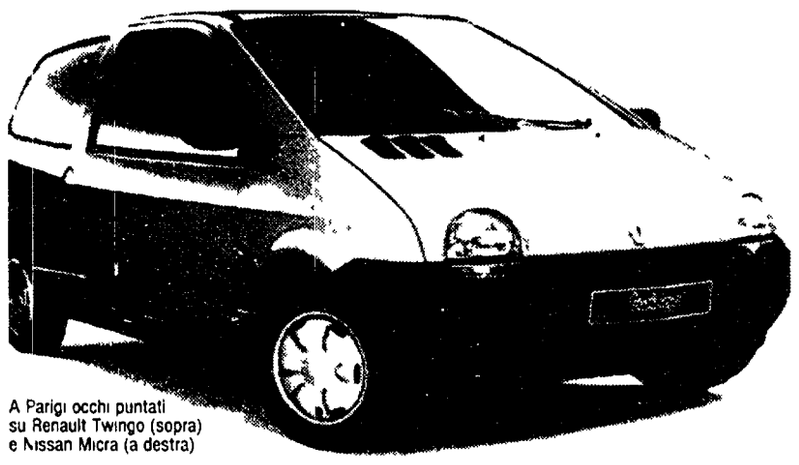
Seat: nessun aumento fino al 93

La confusione nel mercato valutario non accenna a diminuire. E ciò straordinariamente ha un effetto «positivo» almeno per quanto riguarda i prezzi di alcune auto straniere vendute in Italia. Ovvero in attesa che si stabilizzi la situazione tra super-marco e lira quasi tutti i distributori e le filiali delle Case europee non si azzardano a toccare i listini. O meglio, c'è persino chi, per paura che l'inevitabile rincaro dei propri prodotti eroda il portafoglio clienti si lancia in azioni promozionali a tutto vantaggio degli acquirenti.

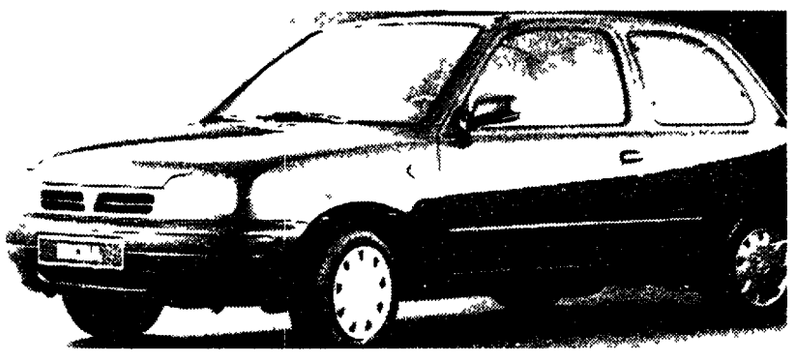
La prima a fiutare il pericolo di rincari e superbolli è stata la Mercedes Benz Italia che ha proposto il «prezzo bloccato» per quattro mesi sui contratti d'acquisto stipulati entro il 30 settembre scorso (e generalmente le consegne di vetture non troppo «personalizzate» con optional vari rispettano questi tempi *ndr*). A ruota sono poi arrivati Renault e Ford ma quest'ultima solo per un modello. La filiale della «Regie» assicura per tre mesi il prezzo fissato al momento dell'ordine (quindi ora senza, un domani con l'aumento) per qualsiasi modello della gamma Ford Italiana da parte sua mantiene inalterato il prezzo «ante svalutazione» per le prime 10 000 SuperEscort – la nuova gamma di 25 versioni in sostituzione della «vecchia» serie – già assegnate ai concessionari. Ma il prezzo della SuperEscort numero 10 001 è ancora un rebus.

Più interessante per il consumatore è l'iniziativa assunta da Seat Italia per tutti i modelli in vendita sul nostro mercato dalla Marbella catalizzata (lire 9 995 000) alla più accessoriata delle Toledo (lire 28 453 000). L'attuale listino prezzi «chiavi in mano» non subirà variazioni fino al 31 dicembre 1992. Ma, attenzione, un comunicato della marca spagnola precisa che questo vale per tutte le vetture in pronta consegna e anche per quelle «ordinate e consegnate» entro la fine dell'anno. Il pericolo quindi sta nei tempi di consegna che però, assicurano in Seat Italia sono «praticamente immediati». Sempre che le richieste di optional non siano esagerate. Il cliente è avvisato meglio un uovo oggi – dicono le Case – che una gallina domani. *RD*



A Parigi occhi puntati su Renault Twingo (sopra) e Nissan Micra (a destra)

Piccole e ammiraglie regine a Parigi

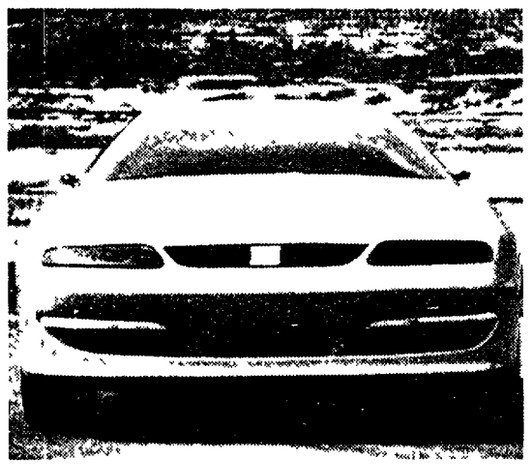


Un Mondial per Twingo e Micra

Si apre giovedì a Parigi la più importante rassegna autunnale 1992 del mondo dell'automobile. Anzi il Mondial de l'Automobile come i francesi chiamano pomposamente il loro Salon. Fino al 18 ottobre le luci della ribalta sono puntate su molte novità ma in particolar modo sulle «piccole» e le ammiraglie. Regine indiscusse la Renault **«Twingo»**, portabandiera dell'innovazione stilistica made in Europa e la Nissan **«Micra»** che in un guscio tradizionale e piccolo racchiude il meglio della tecnologia giapponese. Il duello tra l'industria occidentale e orientale è però più formale che reale.

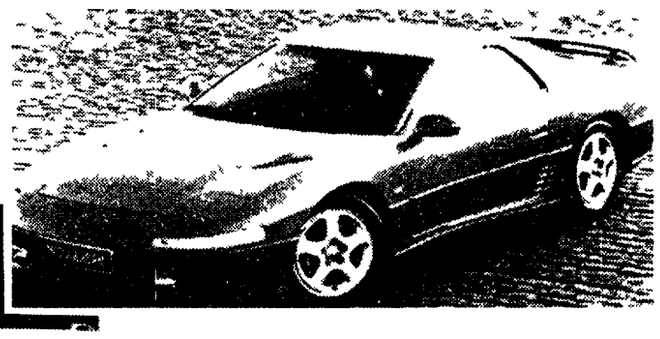
«Twingo» infatti è la prima traduzione concreta della nuova filosofia della mobilità «per tutta la famiglia» elaborata un anno fa da Renault con il prototipo «Scenic» molta attenzione al comfort e alla vivibilità a bordo. Non per niente, la «rivoluzione» nella «Twingo» sta nella forma monovolume e nella spaziosità dell'abitacolo. Per semplificare è una moderna «mini Espace» lunga 340 cm larga 160 e alta 140 cm e con aria condizionata (della Diavia) di serie. Motorizzazione (di 1200 cc 50 cv) e meccanica sono invece già note.

Tradizionale per una giapponese la linea arrotondata della «Micra» che in compenso offre il meglio in fatto di motori propulsori di 1.0 e 1.3 litri bialbero a 4 cilindri iniezione elettronica multipoint e distribuzione a 4 valvole per cilindro. Servosterzo e disponibilità dell'Abs e della trasmissione automatica Ncvt completano il mix «da vettura di classe superiore» che consentirà alla Nissan di entrare come un ciclone nel folto segmento «B» europeo (lo stesso della «Twingo»).



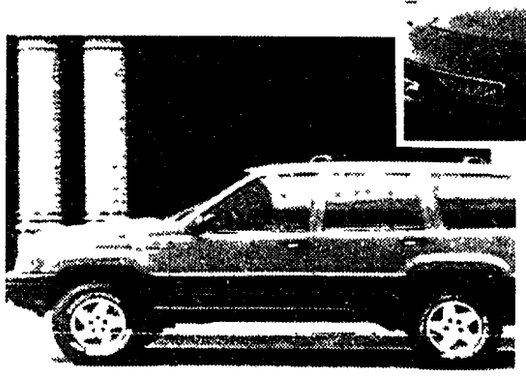
A sinistra il prototipo «ECC» Volvo con un inedita propulsione ibrida. Sotto il coupé Mitsubishi «3000 GT» ad alta tecnologia

«Concepto T» (a sinistra) è il prototipo che Seat porta a Parigi. Sotto, la Jeep «Grand Cherokee» di Chrysler



Fra le tante novità non mancherà di attirare grande attenzione la nuova «regina» di casa Ferrari la **«456 GT»** granturismo 2+2 con motore 12 cilindri di 5473 cc e 442 cv, dalla raffinatezza e prestazioni eccellenti (tocca i 300 km l'ora) quasi quanto il prezzo di 300 milioni. Una curiosità: la «456 GT» è dotata di climatizzatore **Diavia** con il quale si inaugura la partnership tra Ferrari e l'industria di Molinella (suo anche il «clima» di Twingo, Peugeot 306 in arrivo nel 93 e Renault Clio 16 V).

La Casa del «Leone» presenta a Parigi diverse novità: la **«405 T 16»** a trazione integrale, la **«605 2.0 Turbo benzina»**, tre nuove **«106»** la **cinque porte**, la **Diesel** e la **«elettrica»** che sarà prodotta in serie e commercializzata dal 1995.



Chrysler porta al debutto europeo la sua ultima Jeep: la **«Grand Cherokee»** motorizzata con propulsori 6 cilindri di 4.0 litri da 190 cv e con il nuovo V8 di 5.2 litri da 235 cv. Primo fuoristrada dotato di serie di airbag per il guidatore presenta un retrotreno di nuova concezione. Ancora del colosso Usa è la nuovissima berlina a tre volumi LH **«Vision»** tra-zione anteriore 3.085 metri di lunghezza motore V6 24V di 3.5 litri per 214 cv.

Mitsubishi potrebbe avere nel suo stand la sola **«3000 GT»** sicura di fare centro. Il coupé giapponese che arriverà da noi la prossima primavera è un concentrato di «hi tech»: doppio turbo, doppio intercooler, trazione integrale permanente, quattro ruote sterzanti, sospensioni elettroniche, appendici aerodinamiche «attive», Abs, triplo catalizzatore, clima elettronico, airbag.

Ovviamente non mancano tutti gli ultimi prodotti presentati alla stampa in questo scorcio di estate comprese le nuove **Lancia Thema** e **Y10** le nuove **Alfa 164**, tutte all'altezza della migliore fama italiana. E non mancano neppure le «concept car» che tracciano il futuro delle quattro ruote di Seat è il prototipo di coupé sportivo 2+2 **«Concepto T»** (ha Cx inferiore a 0.27) progettato a Barcellona. Volvo presenta invece la vettura sperimentale **«ECC»** con una innovativa propulsione ibrida motore elettrico e turbina a gas studiata nel centro ricerche Volvo di Camarillo e già in regola con le norme antinquinamento del Duemila. *RD*

Innocenti: anche la Small «base» è catalizzata

Si amplia la gamma delle Innocenti Small (nella foto) catalizzate. Alle versioni già in listino da aprile (500 LS Cat e 990 SF Cat) si aggiunge ora una versione d'attacco: la Small 500 L Cat. Il propulsore di questa vetturetta adatta ai neopatentati è un tre cilindri di 659 cc che eroga 30 cavalli. Velocità massima 118 km l'ora. Molto contenuti i consumi: 6.1 litri per 100 km alla velocità costante di 90 km/h, 6.6 litri 100 km nel ciclo urbano. Il cambio è manuale a 5 marce. Pur nella semplicità l'allestimento della Small «base» comprende sedili anteriori regolabili con poggiatesta integrato, lunotto termico, vetri posteriori apribili a compasso, fari allo iodio, tappo serbatoio con chiave. Tra i dispositivi antinquinamento catalizzatore ossidante, valvola Egr di ricircolo dei gas, sistema antievaporazione. Il prezzo chiavi in mano è 9 230 000 lire (opzionale la vernice metallizzata a lire 169 000 Iva compresa).

Mercedes-Benz plurivalvole: i prezzi della serie 200-500

La Mercedes Benz Italia ha comunicato i prezzi della serie «200-500» rinnovata grazie all'adozione di nuovi motori a benzina con distribuzione quattro valvole per cilindro oltre che all'ampliamento delle dotazioni di serie. In particolare per le versioni base si aggiungono il climatizzatore, airbag lato guida, retrovisore sinistro a regolazione elettrica, avvisatore acustico bitonale. Questi i prezzi Iva inclusa in migliaia di lire: 200 D lire 48 076, 250 D 53 491, 250 D Turbo 57 656, 300 D 66 861, 300 D Turbo 77 073, 300 D Turbo 4 Matic 90 666, 200 E 51 468, 220 E 65 181, 280 E 73 899, 300 E 4 Matic 97 152, 320 E 83 628, 500 E 159 873 le Limousine; 250 D 96 271, 280 E 125 925 i livelli CL 200, 220, 320 e 300 CE 24. Cabriolet costano rispettivamente 64 498/78 936, 94 914/121 026. La 250 TD 59 798, 250 TD Turbo 63 963, 300 TD 74 589, 300 TD Turbo 84 249, 300 TD Turbo 4 Matic 97 359. Ancora 200 TE 57 477, 220 TE 71 208, 280 TE 81 627, 320 TE 90 459 e 300 TE 4 Matic 104 121.

La Suzuki Vitara ora in versione «Flash»

Autoexpo di Ora (Bolzano) importatrice in Italia dei veicoli Suzuki propone una nuova versione speciale del fuoristrada Vitara a tre porte si chiama «Flashed» e equipaggiata con un motore quattro cilindri di 1590 cc che eroga una potenza di 90 cv a 5400 giri/minuto dotato di iniezione elettronica e marmitta catalitica e sonda lambda. La Vitara «Flash» si distingue soprattutto per i particolari cromati: il copriruota in acciaio che riporta il logo «Flash». L'allestimento è il «power package» e comprende alzacristalli e specchietti a comando elettrico, servosterzo, chiusura porte centralizzata, pratico tettuccio rigido. Il prezzo chiavi in mano è stato fissato in 30 milioni di lire.

Honda Accord debutta venerdì al Salone di Berlino

Al Salone di Berlino che si apre venerdì sarà presentata per la prima volta la Honda «Accord» berlina quattro porte lunga 4.675 metri e larga 1.715 progettata dal Centro di ricerca e sviluppo Honda in Giappone e costruita interamente nel nuovo impianto di produzione Honda a Swindon in Gran Bretagna. Grazie alla stretta collaborazione con le strutture della Casa site in Europa la «Accord» presenta un design di gusto europeo. È equipaggiata con un motore quattro cilindri di 2.0 litri che eroga 131 cv a 5400 giri. Adotta sospensioni a doppi bracci trasversali e freni a disco sulle quattro ruote. L'investimento per la realizzazione della nuova vettura è stato di 370 milioni di sterline oltre 750 miliardi di lire. La sua commercializzazione avverrà inizialmente sul mercato tedesco per estendersi agli altri paesi nel corso del 1993 e primi mesi 1994. Il pubblico italiano potrà vederla però già a dicembre esposta nello stand Honda al Motor Show di Bologna.

Riorganizzata da 1600 a 2000 cc la gamma '93 della «media» Opel

Il turbo dà sprint a Vectra 4x4

Presentata a Rapallo la gamma Vectra '93 con 19 versioni. Sparita la 1400 cc, motorizzazione base diventa la 1.6i. Novità assoluta a Parigi, al vertice della «famiglia» arriva la Turbo 4x4, berlina di lusso con prestazioni supersportive: 204 cavalli, 240 km l'ora, raggiunge da fermo i 100 km/h in 6.8 secondi. Col cambio a 6 marce paga il superbollo dei fuoristrada. Prezzo: 41 797 000 lire, chiavi in mano

DAL NOSTRO INVIATO

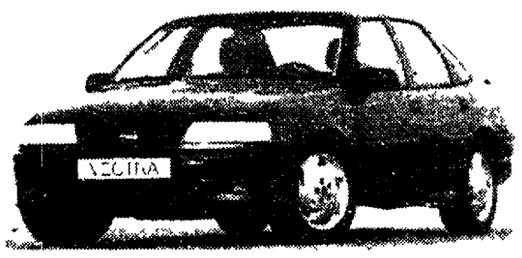
RAPALLO. Non paga dei continui successi di vendite la General Motors Italia amplia l'offerta di auto col marchio Opel. Già leader nel settore dei coupé sportivi grazie alla Calibra in difficoltà a tenere testa alle sempre numerosissime richieste di Astra è vincente anche con la Vectra. Di questa berlina di classe media nei primi otto mesi dell'anno sono stati venduti in Italia 17 006 esemplari pari a un incremento del 9% rispetto all'analogo periodo 91. Ciò consente ai dirigenti di GM Italia di porsi l'obiettivo di 24 300 Vectra (+ 8%) immatricolate entro fine anno.

A questo ambizioso approdo contribuirà la «riorganizzazione» della gamma Vectra che ci è stata presentata nei giorni scorsi a Rapallo – e che abbiamo in parte provato con piena soddisfazione sulle strade del Levante ligure – prima di fare il debutto ufficiale al Salone di Parigi. Complessivamente sono 19 le varianti frutto della combinazione tra sette allestimenti diversi, cinque motori a iniezione elettronica da 1600 a 2000 cc (quest'ultimo anche in versione 16 valvole e turbo) e due a gasolio con le carrozzerie a due e tre volumi. Abs di serie sulle versioni top, servosterzo (tranne che sul 1.6i GL e Diamond), pretensionamento cinture di sicurezza, nuovi freni posteriori e impianto stereo completo entrano in primo equipaggiamento su tutte le Vectra.

Punti salienti della famiglia Vectra '93 totalmente catalizzata sono la scomparsa della versione con motore di 1.4 litri (si parte dal 1600 cc 75 cv) e l'ingresso al top della gamma della Turbo 4x4 con la quale – afferma Luca Apolloni Ghetti responsabile delle relazioni esterne di GM Italia – «la Vectra raggiunge la sua piena maturità. E sarà apprezzata per le prestazioni da una sportiva di alto livello hanno unite alle doti di comfort e spaziosità da berlina di lusso».

Molta cura infatti è stata prestata nella progettazione e nell'allestimento della Turbo 4x1 che monta il primo motore a benzina sovralimentato sviluppato dalla Opel. Derivato da 4 cilindri 2.0 litri bialbero a 16 valvole, questo propulsore con turbocompressore e intercooler non fa certo rimpiangere auto decisamente sportive. Sviluppa la bellezza di 204 cv a 5600 giri/minuto e una coppia di 28.5 kgm a soli 2100 giri già in gran parte (20.4 kgm) disponibile a 1500 g/m. Potenza e coppia fanno sì che la Vectra Turbo 4x1 raggiunga una velocità massima di 240 km l'ora e accelera da 0 a 100 km/h in soli 6.8 secondi.

L'alto livello di sicurezza indispensabile ad una vettura con queste prestazioni è assicurato da un avanzato sistema di trazione integrale permanente dall'Abs, da servosterzo e servofreno. Barre di rinforzo sono state introdotte nelle portiere (su tutte le Vectra). Il cambio è a sei rapporti – come sulla Calibra Turbo 4x4 – il che però la sottopone al superbollo dei «fuoristrada» circa 450 000 lire che vanno ad aggiungersi al prezzo «chiavi in mano» di lire 41 797 000 con correnziale rispetto alle più dirette rivali Lancia Delta e Dedra integrali, Ford Sierra Cosworth. *RD*



Vectra '93: leggeri ritocchi estetici e la nuova Turbo 4x4 (nella foto)

Con due motori 12 valvole cresce la coreana «Scoupe»

La Hyundai «S-coupé» diventa «Scoupe» e come un «colpo giornalistico» propone nuove motorizzazioni 1.5 aspirato e turbo con distribuzione 12 valvole. Convincente la versione GT sovralimentata da 116 cv. Tre i livelli di allestimento per la 1.5 iniezione elettronica. Molto interessante il pacchetto di dotazioni di serie. Prezzi da 19,5 a 25,6 milioni di lire. È in vendita in Italia da sabato

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

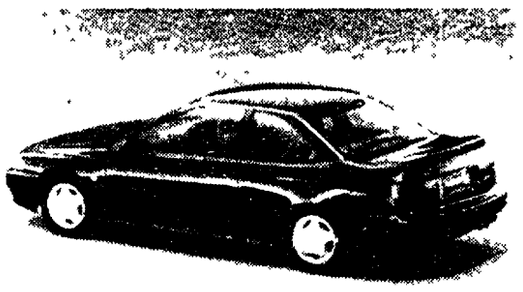
HUGGI. Ad accompagnare la nascita della nuova «Scoupé» è sceso a Huggi tutto il «gotha» della Hyundai Motor Company. Mancava solo il presidente. Segno che la nuova couperina presentata nella località termale alla stampa internazionale prima di prendere la strada del Mondial parigino – costituisce un ulteriore obiettivo raggiunto dalla Casa sudcoreana ma anche che l'Italia è considerata uno dei mercati europei più interessanti per la marca.

Infatti la filiale italiana ha fatto passi da gigante negli ultimi due anni. 8 337 Hyundai vendute da gennaio a fine agosto di quest'anno segnano un incremento dell'83.7 per cento sui primi otto mesi del '91 pertanto già in crescita del 203.9% sullo stesso periodo del 1990. A questo successo hanno contribuito anche i 564 «S-coupé». Gran parte dell'apprezzamento trova ragione nella velocità di rinnovamento e ampliamento delle gamme e nella capacità di progettare «all'occidentale».

A questo dettato risponde anche la nuova generazione di «S coupé». Anzi per sottolineare la totale revisione del modello si è iniziato col fare un piccolo gioco fonetico sul nome: «S coupé» è diventato «Scoupe». Togliendo trattino e accento e adottando la pronuncia inglese si finisce col leggere «Scup» proprio come «scoop» ovvero notizia esclusiva colpo giornalistico. Il termine efficace ad onor del vero è abbastanza pretenzioso.

La nuova «Scoupe» infatti pur mantenendo la stessa cilindrata di 1.5 litri adotta sì gli inediti motori «Alpha» (Alfa come la Casa di Arese con la quale non hanno nulla a che vedere) che hanno avuto grande successo fra gli acquirenti coreani. Il fatto è che di questi propulsori quattro cilindri (monoalbero a camme in testa, monoblocco in ghisa e testata in alluminio) con distribuzione a 8 valvole per cilindro solo la versione dotata di turbocompressore Garrett ci è sembrata veramente all'altezza della situazione: brillante, veloce, ben provvisto di potenza (116 cv a 5500 giri) e coppia motrice (17 kgm a 4500 giri). L'altro motore quello aspirato ha invece bisogno di un uso sapiente e frequente del cambio manuale a cinque marce per mettere a frutto la potenza di 92 cavalli (a 5600 giri) e la coppia di 13.4 kgm a 4000 giri. La differenza si vede anche nelle prestazioni che danno 190 km l'ora di velocità massima raggiunta con fatica dopo un lungo lancio per l'aspirata e 205 km/h «facili» per la turbo. Pretendiamo troppo da un motore di 1495 cc? Forse sì.

In compenso abbiamo nulla da obiettare riguardo a equipaggiamento dotazioni di serie e allestimenti: tre i livelli (LS e LSe questo con condizionatore d'aria di serie) per la aspirata mentre la sigla GT è riservata alla turbo. Anche la linea aggiornata in modo gradevole si avvicina di più al gusto occidentale di oggi. Buona l'abitabilità e in particolare quella posteriore non irrilevante in una coupé almeno quanto la capacità di carico del bagagliaio sorprendente con 260 litri ampliabili. In vendita da sabato in Italia i prezzi vanno da 19.5 a 25.6 milioni di lire chiavi in mano.



La Hyunday «Scoupe» offre ora quattro livelli di allestimento

BREVISSIME

Seat Italia ha un nuovo direttore commerciale: Sandro Mallato 43 anni genovese. Proviene da GM Europa dove era responsabile per le strategie di rete in tutto il mondo.
Ezio Federico è il nuovo direttore marketing e comunicazione di Rover Italia. A Francesco Berardi la direzione commerciale.
Guida Iveco pronta l'edizione 1992/93 prezioso compendio di nomi e indirizzi del mondo dei motori e stampa specializzata.
Salone di Barcellona '93 internazionale dell'autoveicolo industriale e moto si terrà dal 15 al 23 maggio.
Genova Autostory terza edizione è in programma alla Fiera del Mare dal 30 gennaio al 7 febbraio 1993.

Range Rover LSE in sospensione sull'aria

UGO DAHÒ

WARMINSTER. Si dà un po' di arie ma non v'è dubbio che la LSE nuova ammiraglia della gamma Range Rover sia la vettura di serie più lussuosa con la quale di possa fare del fuoristrada. La scelta di marketing della casa inglese è stata motivata dalla constatazione che l'assorbimento generalmente nei mercati del terzo mondo di fuoristrada «poveri» andava diminuendo. Al contrario si tentava la richiesta di versioni lusso specie negli Usa tanto che oggi si vendono il doppio (28 000 l'anno) delle Range Rover vendute nell'86.

Presentata alla stampa nella cornice della campagna inglese e al pubblico all'imminente Salone di Parigi la Range Rover LSE (nella foto) si caratterizza per soluzioni tecniche d'avanguardia e finiture di lusso. La più innovativa è la sospensione ad aria (optional sul modello Vogue SE a circa 3.5 milioni di lire) che sostituisce il tradizionale sistema a molle ed ammortizzatori. Si ottiene così come abbiamo potuto verificare un maggiore comfort e la possibilità di variare l'altezza del veicolo da terra in ben 5 posizioni. La più bassa a vettura ferma consente un facile accesso all'interno si può poi scegliere l'assetto standard quello basso per velocità superiori a 80 km/h (automatico) alto per la marcia fuoristrada e quello più alto ancora (automatico) se il fondo del veicolo tocca il suolo.

La LSE è dotata di dispositivo antislittamento delle ruote posteriori in accelerazione che agisce coordinato all'Abs frenando la ruota che slitta e trasferendo la coppia motrice alla ruota con maggiore aderenza.

Il propulsore V8 ha beneficiamente subito un aumento di cilindrata a 4 200 cc che consentono di sviluppare la ragguardevole potenza di 202 cv (nonostante il catalizzatore) a 4 850 giri e una coppia massima di 37.3 kgm a 3 250 giri. La velocità massima è ora di 182 km/h. Il cambio è rigorosamente automatico a 4 rapporti più ridotte con la possibilità di usare i primi tre rapporti manualmente. Sul volante c'è il pulsante per la regolazione automatica della velocità inseribile sopra i 45 km/h.

Di sensibili miglioramenti è stato oggetto anche il corpo vettura che è stato allungato di 203 mm nella parte che va dal montante centrale delle porte al passaruota posteriore. Ciò ha consentito di aumentare sensibilmente lo spazio a disposizione dei passeggeri posteriori e la facilità di accesso all'abitacolo. Profusione di cuoio naturale radica «Walnut Poplar» buoni insonorizzazione impianto stereo Cd con sei altoparlanti e accurati ripostigli per i piccoli oggetti concorrono a rendere la vettura a bordo estremamente confortevole. La nuova copertura del bagagliaio infine posizionata più in alto consente lo stivaggio di molte valige in posizione verticale. La Range Rover Vogue LSE dovrebbe venire a costare in Italia circa 100 milioni.