



# Lancia Delta atto 2° «ricca» e famosa

Alla più nota delle Lancia, la Delta, il compito di aprire la serie delle novità del Gruppo Fiat per il 1993. La «nuova Delta» verrà commercializzata da maggio con lo stesso nome che l'ha resa famosa sulle strade e nel rally. Quattro le motorizzazioni, tutte a benzina «verde»: 1.6, 1.8, 2.0 16v e al «top» una 2.0 16v Turbo da 190 cavalli. La «vecchia» Delta turbo integrale in produzione ancora per due anni.

Esteticamente la nuova berlina punta sulla linea «raffinata e dinamica» della carrozzeria a due volumi e cinque porte, molto caratterizzata dal frontale basso e spiovente, con calandra e fan più sottili rispetto alla «Dedra», grande lunotto e profili posteriori che inglobano prese d'aria per l'abitacolo. Entro dimensioni esterne abbastanza contenute (401 cm di lunghezza) racchiude interni che la Casa garantisce «raffinati e contraddistinti da un livello di comfort allineato alla tradizione Lancia».

La Delta infatti ha notatamente una doppia personalità nelle versioni «normali» è una berlina per famiglia, mentre in quelle più sportive è una vera auto da corsa. Secondo la Casa, anche il nuovo modello si è «nascito a far convivere queste caratteristiche».

Della «vecchia Delta» sono stati venduti 474.000 esemplari dal suo debutto nell'ottobre del 1979 fino al dicembre del 1992, e il modello più potente — la Turbo Integrale — vanta ancora un nutrito numero di estimatori, così da convincere la Lancia a continuare la produzione per i prossimi due anni di allestimento.

■ Abituata a calcare le scene mondiali ed a vincere — anche se l'esordio al Rally di Montecarlo appena concluso è stato piuttosto sfortunato — la Lancia Delta sarà la prima vettura del gruppo Fiat ad aprire le «ostilità» del 1993, anno in cui verranno presentate numerose novità determinanti per l'andamento del mercato e la fortuna delle Marche.

La «nuova Delta» (nella foto sopra il titolo) verrà presentata ufficialmente i prossimi giorni di marzo al Salone di Ginevra, e sarà commercializzata da maggio con lo stesso nome con cui è conosciuta proprio per sottolineare la continuità delle caratteristiche prestazionali e stilistiche — dicono alla Lancia — che hanno fatto della

Anteprima sulla nuova piccola GM. Gamma molto ampia

# Opel ancora in Corsa

Opel GM presenta l'erede della Corsa la Corsa. Completamente ristilizzata con linee tondeggianti e ampliata nelle dimensioni offre una notevole abitabilità. La gamma si compone di carrozzerie a tre e cinque porte, sette motorizzazioni a benzina e Diesel tutte catalizzate, sei livelli di finitura. Al «top» la 1.6 litri GSi 16v da 109 cv. Un impegnativo lavoro dei tecnici di Rueselsheim sulla sicurezza.



Due versioni della nuova Corsa. La GSi 16v (anche sotto) e la City, top e base di gamma

ROSSELLA DALLO

Le linee tondeggianti, soprattutto nelle cosiddette «city car», stanno prendendo il sopravvento sugli spigoli e le squadrate. A questa nuova «filosofia» stilistica la Nissan ha addirittura dedicato una vettura la Micra, frutto di un lungo studio compiuto in un volume e in una videocassetta. La Renault ha fatto di più con la Twingo, portando il concetto del tondo all'estremizzazione della carrozzeria monovolume. Oggi arrivano i tecnici di Rueselsheim della Opel GM che presentano in anteprima una nuova «Corsa» anch'essa giocata su un design curvilineo accentuato. È la creazione di un nuovo «asse» Parigi-Tokyo-Berlino? Al di là dello scherzo, è indubbio che la forma arrotondata amplia lo spazio interno, e forse consente un approccio psicologico più rassicurante. È quindi inutile stare a discutere se la tendenza in atto nel design sia originaria giapponese o europea.

La nuova Opel Corsa, dunque. Rispetto al modello precedente di cui conserva il nome, è più lunga di 77 mm, più larga di 73 mm e più alta di 53 mm, ha un passo più lungo, il parabrezza più avanzato e, appunto, una forma arrotondata. Da tutto ciò risultano superiori abitabilità — i passeggeri posteriori, ad esempio, hanno a disposizione 79 mm di spazio in più per le gambe — e capacità di carico che va da un minimo

di 260 litri ad un massimo di 680. La gamma offre una scelta fra carrozzeria a tre e cinque porte, sette motori quattro cilindri a benzina e gasolio — dal nuovo propulsore 1.2 litri 45 cv al 1.6 plurivalvole da 109 cv al 1500 Diesel e 1 turbodiesel — tutti catalizzati e sei livelli di finitura City, Swing, GLS (solo a cinque porte), Joy, Sport e GSi 16v. Le sospensioni anteriori sono tipo McPherson, l'impianto frenante, a dischi e tam-

pano, solo sulla versione più sportiva è integrato da Abs (in opzione su tutte le altre tranne la City). Il cambio è di serie meccanico a 5 rapporti e per le versioni con motore 1400 da 60 cv è disponibile a richiesta la trasmissione automatica a 4 rapporti con «lock-up» del convertitore di coppia. Sempre in opzione viene offerto anche il servosterzo, ad eccezione della motorizzazione 1.2 litri. Oltre ad una numerosa serie di miglioramenti tecnici un

gran lavoro è stato fatto per la sicurezza: rigidità torsionale della scocca aumentata del 40%, zone anteriori e posteriori deformabili (a protezione dell'abitacolo), doppie barre d'acciaio nelle portiere, pretensionatori automatici delle cinture di sicurezza (tutte regolabili in altezza e rese più efficaci grazie alle rampe antaforamento inserite nei sedili) e dal prossimo autunno, il guidatore potrà contare anche sul grande air-bag.

# ZX 1.4 Advantage, couperino d'attacco in casa Citroën

■ MILANO In attesa che la Xantia prenda la strada delle concessionarie italiane — in aprile, subito dopo Pasqua — un prezzo d'attacco sotto i 30 milioni — Citroën Italia ha presentato a Milano sia la nuova berlina che andrà a sostituire la BX (ne abbiamo scritto su questa pagina il 21 dicembre scorso dopo averla vista a Parigi, ndr), sia due nuove versioni della fortunata serie ZX, venduta in Italia in 35.000 esemplari dal lancio nel maggio '91 a fine dicembre '92. Si tratta di una nuova coupé, 3 porte, nella motorizzazione base 1.4 Advantage a benzina, e di una «stravagante» proposta di fur-

gione per il trasporto promiscuo che per ora si chiama C15 «familiare» in attesa di trovargli un nome adeguato. Il nostro giudizio in merito a quest'ultimo è dettato dal difficile accesso, attraverso le uniche due, piccole, portiere al divano posteriore che invece dà ampio agio anche alle gambe di un giocatore di basket.

Vediamo invece il più «tradizionale» couperino ZX Advantage sposta in basso l'offerta Citroën di vetture 3 porte, fino ad oggi affidata alle versioni di maggiore cilindrata 1.8 Funo e 2.0 16 valvole. Disponibile subito, la 1.4 Advantage 3 porte

viene collocata sul mercato ad un prezzo di 16.800.420 lire, chiavi in mano, concorrenziale con le tre più dirette avversarie omologhe, Astra, Golf e Escort, nei confronti delle quali vanta analoghi equipaggiamenti di serie — in qualche caso migliori, tranne che per l'Abs neppure previsto come optional — e prestazioni più favorevoli.

Il quattro cilindri di 1360 cc della ZX, infatti, eroga una potenza di 75 cv, una coppia elevata a basso regime (11,5 kgm a 3800 giri) garanzia di elasticità del motore, e consente una velocità di 172 km/h. In linea con le altre i consumi, che



Il nuovo coupé ZX è mossa dal motore base di 1360 cc da 75 cv che consente una velocità di 172 km/h

nel ciclo urbano sono di 8,5 litri ogni 100 km. Grossa differenza, invece, nel prezzo inferiore di mezzo milione rispetto alla meno cara delle tre rivali (la Astra 1.4 GL 60 cv).

Ovviamente, anche questa ZX si avvale della tecnologia «di famiglia» e quindi, in primo luogo del retrotreno autodire-

zionale programmato (effetto di quattro ruote sterzanti), e in abito del sedile posteriore (frazionato 60/40 con schienali a inclinazione regolabile) scorrevole per 14 cm in avanti e 4 indietro, al quale si accede facilmente grazie alle due grandi porte ad ampio angolo di apertura.

# In vendita la Grand Cherokee. Test sulle nevi dell'Etna. Non teme confronti l'ammiraglia delle jeep

La Chrysler Jeep Italia Importazioni ha messo in commercio l'ammiraglia delle jeep. Si tratta della Grand Cherokee con motore sei cilindri di 4 litri. Anche se nella versione Limited costa 64.090.000 lire, questo fuoristrada, giudicato fra i dieci migliori automobili, non teme confronti. La sua velocità massima è stata limitata a 180 km/h: la prima Jeep faceva 45,5 km/h. Gli altri veicoli della gamma.



Dietro alla Grand Cherokee, la Wrangler (a destra) e la Cherokee. Nella foto piccola, il lussuoso Jeep Grand Cherokee Limited



Questo (che comprende comunque, il condizionatore dell'aria, l'Abs, l'airbag per il pilota, il cambio automatico, il servosterzo, i cerchi in lega, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, i retrovisori esterni comandati elettricamente, i vetri azzurrati, il volante regolabile in pelle, i portapacchi sul tetto, i fan alogeni, la predisposizione per l'autoradio, il display grafico sulla plancia, che avverte delle diverse condizioni di funzionamento del sistema di trazione integrale permanente) offerto, anche se la meccanica è la stessa della versione al top, a 59.180.000 lire. Oppure si può spendere ancora meno acquistando una Jeep Grand Cherokee in allestimento Laredo (che comprende comun-

do, il condizionatore dell'aria, l'Abs, l'airbag per il pilota, il cambio automatico, il servosterzo, i cerchi in lega, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, i retrovisori esterni comandati elettricamente, i vetri azzurrati, il volante regolabile in pelle, i portapacchi sul tetto, i fan alogeni, la predisposizione per l'autoradio, il display grafico sulla plancia, che avverte delle diverse condizioni di funzionamento del sistema di trazione integrale permanente) offerto, anche se la meccanica è la stessa della versione al top, a 59.180.000 lire. Oppure si può spendere ancora meno acquistando una Jeep Grand Cherokee in allestimento Laredo (che comprende comun-

do, il condizionatore dell'aria, l'Abs, l'airbag per il pilota, il cambio automatico, il servosterzo, i cerchi in lega, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, i retrovisori esterni comandati elettricamente, i vetri azzurrati, il volante regolabile in pelle, i portapacchi sul tetto, i fan alogeni, la predisposizione per l'autoradio, il display grafico sulla plancia, che avverte delle diverse condizioni di funzionamento del sistema di trazione integrale permanente) offerto, anche se la meccanica è la stessa della versione al top, a 59.180.000 lire. Oppure si può spendere ancora meno acquistando una Jeep Grand Cherokee in allestimento Laredo (che comprende comun-

FERNANDO STRAMBACI

■ TAORMINA. Centotrenta chilometri lungo le pendici dell'Etna innevate per saggiare le Jeep Wrangler e Cherokee e, soprattutto, per un primo contatto con le Grand Cherokee Laredo e Limited che la Chrysler Jeep Italia Importazioni di Luigi Koelliker propone in questi giorni sul nostro mercato.

Della mitica Jeep degli anni 40 — quella che il generale Marshall aveva definito «il più grande contributo americano alla guerra moderna» e che, poi, come residuo, aveva fatto la gioia dei primi fuoristrada italiani — queste macchine conservano il nome e la capacità di trarsi d'impaccio in ogni situazione, ma per il resto sono ormai simili ad una vettura di lusso, a cominciare dal prezzo.

D'altra parte la Chrysler Corporation — dopo aver rilevato nel 1987 il marchio dall'American Motors, che a sua volta l'aveva preso nel 1970 dalla Wil-

is Motors Inc, e dopo aver investito più di 1.500 miliardi di lire in un nuovo stabilimento di produzione a Jefferson North — deve pur rifarsi dei dollari spesi. Ecco quindi che l'importatore italiano mette a listino la Jeep Grand Cherokee Limited a 64.090.000 lire, una cifra che può apparire esorbitante, ma che non lo è se si considera che comprende, oltre all'iva e alle spese di messa in strada, anche i 12 milioni di tasse erariale che pesano su questi fuoristrada. Soprattutto non lo è se si raffronta il prezzo dell'ammiraglia delle Jeep a quelli dei fuoristrada della concorrenza.

Si potrebbe persino pensare ad una vendita in «dumping», se non ci fosse, a spiegare la relativa contenutezza del prezzo, il fatto che queste jeep vengono prodotte al ritmo di 250 mila unità l'anno. Tuttavia si può anche spendere di meno acquistando una Jeep Grand Cherokee in allestimento Lare-

do (che comprende comunque, il condizionatore dell'aria, l'Abs, l'airbag per il pilota, il cambio automatico, il servosterzo, i cerchi in lega, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, i retrovisori esterni comandati elettricamente, i vetri azzurrati, il volante regolabile in pelle, i portapacchi sul tetto, i fan alogeni, la predisposizione per l'autoradio, il display grafico sulla plancia, che avverte delle diverse condizioni di funzionamento del sistema di trazione integrale permanente) offerto, anche se la meccanica è la stessa della versione al top, a 59.180.000 lire. Oppure si può spendere ancora meno acquistando una Jeep Grand Cherokee in allestimento Laredo (che comprende comun-

do, il condizionatore dell'aria, l'Abs, l'airbag per il pilota, il cambio automatico, il servosterzo, i cerchi in lega, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, i retrovisori esterni comandati elettricamente, i vetri azzurrati, il volante regolabile in pelle, i portapacchi sul tetto, i fan alogeni, la predisposizione per l'autoradio, il display grafico sulla plancia, che avverte delle diverse condizioni di funzionamento del sistema di trazione integrale permanente) offerto, anche se la meccanica è la stessa della versione al top, a 59.180.000 lire. Oppure si può spendere ancora meno acquistando una Jeep Grand Cherokee in allestimento Laredo (che comprende comun-

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

### Paralleli e disciplinati

■ Del nuovo Codice della strada il nostro legale affronta oggi l'articolo 144, relativo alla circolazione dei veicoli per file parallele.

Correlato ed integrativo dell'art. 143, l'articolo in esame si preoccupa di disciplinare in modo rigoroso la circolazione dei veicoli per file parallele. Tale circolazione, oltre che nei casi in cui siano gli agenti del traffico a disciplinarla, è consentita nelle carreggiate a due corsie per ogni senso di marcia quando la densità del traffico è tale che i veicoli occupano

tutta la parte della carreggiata riservata al loro senso di marcia e si muovono ad una velocità condizionata dai veicoli che precedono.

L'articolo potrebbe escludere la possibilità di occupare permanentemente ad esempio la corsia di sinistra, quando quella di destra non è densamente percorsa da altri veicoli, costringendo chi segue ed in fase di sorpasso ad attendere pazientemente che il veicolo che precede si sposti sull'altra corsia.

La presenza sulla strada di

segnali luminosi o manuali consente la circolazione per file parallele, ma una volta superati i segnali, è necessario continuare nella stessa corsia, evitando così di venire ad interferire, per esigenze personali di celertà con i veicoli che marcano sulla altra corsia.

I veicoli non a motore ed i ciclomotori debbono, invece sempre mantenere il margine destro della carreggiata.

Il passaggio da una corsia all'altra è di regola vietato a meno che non si intenda svoltare, in tal caso si può passare

dalla corsia percorsa a quella che conduce nella direzione in cui ci si deve immettere: è pure consentito quando si intenda ridurre la velocità, o quando si decida di fermarsi sulla destra della carreggiata e ciò non in sulla vietato. Ogni spostamento da una corsia all'altra deve essere segnalato, anche quando si intenda superare un veicolo senza motore o assai lento e che proceda sul margine destro della carreggiata.

Sanzione amministrativa per chi viola tali disposizioni da 50.000 a 200.000 lire.

## Salone di Detroit

La Saab 9000 «Aero» sviluppa una potenza di 225 cv, la più alta mai ottenuta su una Saab Air-bag. Abs, controllo elettronico della trazione, condizionatore senza Clc, fra i suoi «plus».



## Il «Buy American» penalizza anche le marche occidentali. Italiane «giù»

# In Usa un'Europa dimezzata

DAL NOSTRO INVIATO

■ DETROIT. Il risveglio del sentimento nazionale è ultimamente quello dei colossi di Detroit ben evidente ai visitatori dell'Auto Show '93, ha il rivale in Usa americano a scapito dei prodotti giapponesi, ma si rivolge anche «contro» quelli italiani e europei. Generalmente più costose già all'origine, e comunque considerate «status symbol», le quattrotrote europee hanno totalizzato 308.938 consegne nei primi undici mesi dello scorso anno con un calo di quasi 14.000 unità rispetto allo stesso periodo del 1991. A perdere, ci spieca dirlo sono soprattutto i modelli italiani (l'Alfa Romeo l'unico, ha subito una contrazione da 3300 a 2700), la «numero uno» tedesca Volkswagen (75.600 con un calo di 20 mila

unità) e la Porsche. Eppure la quota di penetrazione nel mercato Usa è stata ridotta dal 2,8 al 2,6%, in virtù del cambio più favorevole all'export e di attente amministrazioni e aggressive campagne pubblicitarie alcune Marche hanno chiuso l'anno con bilanci positivi. O meglio, in ripresa rispetto ai crolli del 1991. E il caso, ad esempio della Mercedes-Benz che ha immatricolato 4.444 modelli più dell'anno precedente portando il totale a 63.312 vetture (+7,5%) e rassicurando il cielo sul primo mercato d'exportazione dell'industria di Stoccarda. Ancora più positivo è il consuntivo della Bmw che grazie al successo della Serie 3 ha realizzato una crescita di quasi 8500 unità (in totale poco meno di 65.000 consegne). In questo modo la decisione

della Casa dell'«Ela» di venire a costruire un proprio impianto in Usa trova un adeguato supporto commerciale.

E proprio dalla Mercedes, e dalla Porsche in cerca di nuova immagine arrivano le due autentiche «novità» presentate a Detroit. In entrambi i casi si tratta di prototipi di un roadster che la Mercedes «SL», interessante per la inedita copertura in un unico pezzo in vetro nero stratificato antiriflesso, e di una spider sportiva di piccole dimensioni la Porsche «Boxster» dotata di videassistenza, dall'insolita forma a parallelepipedo delle fiancate che richiamano forme di alcuni decenni fa. Secondo le dichiarazioni della Casa, la «Boxster» entrerà in produzione nel '95.

Un grande sospiro di sollievo l'ha tratto anche la svedese Volvo che dopo tre anni di continue contrazioni nel 1992 ha registrato un importante recupero. Il merito dell'investi-

mento di tendenza va ascritto nella seconda metà dell'anno alla comparsa sul mercato Usa della 850 dal 24 ottobre alla fine di novembre cioè in meno di 40 giorni, ha fatto aumentare le vendite Volvo del 27% e il dato del mese successivo è salito del 50% rispetto a quello del dicembre 1991 (totale '92 67.420 unità). Questo legittima la Casa a puntare con ottimismo sul traguardo delle centomila unità immatricolate. In lieve crescita anche l'altro marchio svedese la Saab (26.563 contro le 26.014 del '91) che ha presentato all'Auto Show la versione sportiva «Aero» della 9000 — equipaggiata di serie di air bag Abs controllo elettronico della trazione e un inedito roll bar — che sarà messa in commercio in Usa nella primavera di un prezzo di circa 58 milioni di lire.

(4 continua)

## Cinquecento «Trofeo»: buon esordio al Montecarlo



Per i sei equipaggi su Fiat Cinquecento «Trofeo» il Rally di Montecarlo è andato al di là delle più rosee aspettative. Ben tre le vetture giunte al traguardo dopo 3100 km di cui 500 di prove speciali al 55° posto il team formato da Antonio Viale (vincitore '92 del Campionato Fiat Uno Turbo) e Andrea Tuminato, all'81° Pierre Gosselin e Philippe Leclercq davanti a Gabriella Scagnetti (vincitrice del Fiat Uno Turbo '92) e Simona Mantovani. Il «Montecarlo» è però servito soprattutto come test per collaudare in gara in modo più che soddisfacente i componenti del kit di preparazione fornito dalla Abarth ai piloti iscritti al 1° Trofeo Fiat Cinquecento (al via in marzo con la prova del Mugello).

## Vw e Audi: per Autogerma vendite record nel 1992

Per Autogerma distributore in Italia dei modelli Volkswagen e Audi il 1992 è stato un anno record. 291.523 vetture e 9132 commerciali per un totale di 300.655 consegne. In particolare la rete Autogerma ha venduto 243.797 auto Volkswagen (+20,93% rispetto al 1991) pari al 10,27% del mercato totale e 47.726 Audi con un incremento del 21,13% sul '91 (2,01% del mercato). Nella classifica interna delle vendite è «in testa» la Polo con 92.727 consegne, davanti alla nuova Golf (92.243) rispettivamente setima e ottava tra le «top ten» assolute del 1992.

## In vendita Polo Bestseller «valida» per i neopatentati

È in vendita, solo per il mercato italiano una speciale versione della Polo CL denominata «Bestseller» in aggiunta agli equipaggiamenti della CL — tra i quali «vedile posteriore» «doppio retrovisore regolabili dall'interno sedile guida regolabile in altezza» — la Bestseller offre alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata senza alcun aumento di prezzo. Disponibile nelle versioni Polo di 1050 cc a benzina e 1400 cc Diesel, e in quella Polo S — ai prezzi chiavi in mano di lire 14.315.700 16.094.750 14.089.600 — la Bestseller può essere guidata dai neopatentati.

## Freni Lucas ultraleggeri per la Bmw elettrica

Lucas ha progettato e realizzato per le vetture elettriche Bmw E1 e E2 un impianto frenante superleggero sicuro ed efficiente. È noto che tali veicoli gli devono sopportare l'enorme peso delle batterie pertanto ogni allestimento degli altri componenti è ben visto. Per i Bmw E1 e E2 la Lucas ha messo a punto un impianto per cui la struttura centrale dei cerchi ruota è costituita dagli stessi freni a tamburo in una speciale lega a base di alluminio (gancasse piastra posteriore e cilindretti). In totale l'impianto pesa 6 kg contro i 10,8 kg «medi» dei freni di serie.

## La Ford Mondeo presto in pista nel campionato inglese turismo

Una nota di Ford Italiana rende noto che la Ford Mondeo, non ancora in commercio, sarà presto lanciata anche in pista. Una speciale versione preparata per le gare parteciperà infatti al campionato inglese Turismo affidata al pilota-preparatore Andy Rouse che divenne famoso negli anni Settanta alla guida di una Ford Mxco.