



Da 14,2 milioni a 21,2 i prezzi della nuova Opel Corsa

Parte a giorni la «glasnost» di Fiat Auto sui contratti d'acquisto «Patto chiaro» col cliente

Rivoluzione nei contratti d'acquisto, maggiore trasparenza nel rapporto con il cliente. Fiat Auto lancia dai primi di aprile l'operazione «Patto chiaro» per i tre marchi del Gruppo. Prezzo chiavi in mano, tempi di consegna, valutazione dell'usato, leggibilità e comprensibilità del linguaggio i punti salienti. Trasferimento di proprietà al momento del saldo. Con l'iniziativa cambia il ruolo del concessionario.

La Fiat ha impiegato parecchio prima di ingranare la molla giusta, ma adesso procede a tappe forzate e a tutto campo. Ha ragione Paolo Cantarella, amministratore delegato di Fiat Auto, quando dice che la crisi del mercato '93 è pesante ma che il Gruppo torinese è pronto per la ripresa prevista entro la fine del 1994. Solo nell'arco di una settimana, infatti, la Lancia ha presentato la nuova gamma Delta e subito dopo l'Alfa Romeo ha chiamato a raccolta la stampa per tenere a battesimo tre nuove versioni della «155» (ne parliamo in questa pagina, ndr).

Ora Fiat Auto riempie un vuoto legislativo, rivoluzionando il contratto d'acquisto di una vettura, con la nuova iniziativa «Patto chiaro», volta a rendere più trasparente il rapporto con il cliente.

È questo uno dei punti dolenti della catena costruttrice vendita e assistenza-utente. Fino a ieri, ci spiegava recentemente Cantarella, il concessionario ha sempre avuto con l'acquirente un rapporto assolutamente autonomo e privilegiato, nel quale la Casa automobilistica non aveva alcun ruolo. Oggi, invece, il concessionario diventa un «inter-

mediario attivo» nel rapporto tra Casa e utente, e la Casa stessa garantisce nei confronti del cliente finale.

Sul piano pratico, questa nuova interdipendenza si concretizza, appunto, nell'iniziativa «Patto chiaro». Questa, è una nuova formula contrattuale che mette bene in evidenza, con un linguaggio semplice e preciso e con una grafica leggibile, gli impegni sia dell'acquirente (scritti in neretto) sia del venditore.

Dai primi di aprile, chi acquista una vettura o un veicolo commerciale Fiat, Lancia o Alfa Romeo troverà un nuovo modulo nel quale la vettura scelta — precisa Fiat Auto — viene innanzitutto descritta con precisione in ogni dettaglio. Questo pone fine — almeno così dovrebbe essere — all'andazzo per cui spesso e volentieri si finisce col prendere la versione già presente nel salone o più redditizia per il venditore (generalmente più accessoriata o nel colore di carrozzeria meno richiesta). Il concessionario o la succursale si im-

pegnano, infatti, a consegnarla «esattamente come è stata ordinata ed entro la data stabilita al momento della firma dell'accordo».

I tempi di consegna sono sempre stati motivo di esasperazione. Con «Patto chiaro» si stabilisce che anche nel caso di modelli molto richiesti, per i quali l'attesa si allunga, viene comunque fissata una data di massima e che «trenta giorni prima della scadenza, il concessionario deve informare il cliente sulla data definitiva della consegna» e che questa «obbligatoriamente non deve superare un mese dopo il termine concordato all'inizio». Qualora questo tetto venga sfiorato, del tutto eccezionalmente, il concessionario dovrà fornire al cliente un'auto sostitutiva.

Altro capitolo denso di possibili contestazioni è il prezzo chiavi in mano. Il nuovo contratto prevede che sia stabilito in base all'analisi dettagliata dell'equipaggiamento richiesto e, soprattutto, «bloccato per le auto la cui consegna è prevista fino a tre mesi», che

come si è detto dovrebbe essere il tetto massimo di attesa. Stesso tempo (ci assicurano, posticipabile in caso di ritardata consegna) viene dato per la «valutazione dell'usato» sottoscritta al momento del contratto su apposita scheda, «salvo cambiamenti in meglio o in peggio dello stato d'uso della vettura». Ciò significa che, se nel periodo intercorso dalla firma l'utente ha sostituito delle parti usurate, queste andranno ad aumentare il valore dell'usato; in caso di danneggiamenti, il relativo valore verrà sottratto.

Un'ultima precisazione, di non poco conto, riguarda l'obbligo di comunicare all'acquirente il numero di telaio «non appena l'auto è disponibile» e il trasferimento di proprietà in coincidenza con il pagamento. In questo modo, cioè, Fiat Auto vuole garantire il cliente da qualsiasi evento negativo (di cui il fallimento del concessionario è il caso più eclatante) intervenendo nel breve periodo necessario all'immatricolazione del veicolo. □ R.D.



Tre immagini della nuova Ibiza tre e cinque porte (nella foto a sinistra, in cui si notano bene anche la posizione alta dei gruppi ottici posteriori e l'esiguità dei montanti tra finestrini e lunotto a garanzia della massima visibilità). Qui sotto, strumentazione di controllo e comandi raggruppati e a portata di mani

Provata in Spagna la nuova gamma della compatta Seat. Il lancio in Italia a fine aprile Ibiza trova un temperamento latino

«Carattere mediterraneo e rigore mitteleuropeo». Ecco in sintesi la nuova Ibiza. Gamma quanto mai ampia e «sicura», a cavallo tra i segmenti «B» e «C». Carrozzeria a 3 e 5 porte, cinque motorizzazioni a benzina da 1.05 a 2.0 litri e una Diesel 1.9 litri, quattro livelli di allestimento. Dalla prova su strada dubbi solo sulla versione «base», troppo poco potente. In commercio in Italia l'ultima settimana di aprile.

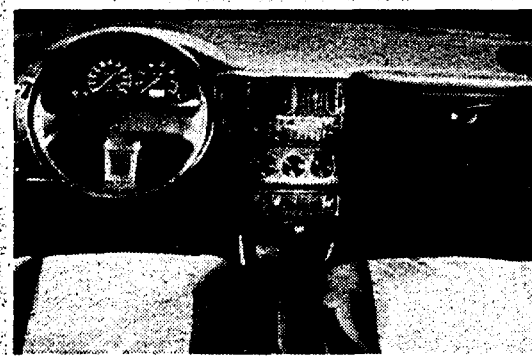
DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

ALMERIA (Spagna). I contrasti forti della brutta terra andalusa vicina alla costa e un cielo blu come pochi sono lo scenario voluto da Seat per far provare alla stampa specializzata la nuova gamma Ibiza — carrozzeria 3 e 5 porte, cinque motorizzazioni benzina e una 1.9 Diesel, quattro livelli di alle-

stimento — che, come altre, del precedente modello non conserva praticamente niente. «Carattere mediterraneo e rigore mitteleuropeo», così viene definita l'Ibiza — direttore svizzero Aguilera — direttore sviluppo prodotto e capo centro tecnico di Martorell, la nuova fabbrica Seat dove viene prodotta la vettura, quest'anno al

ritmo di 1000 unità al giorno — ha sintetizzato la «filosofia costruttiva» della nuova Ibiza. E infatti il «temperamento» dimostrato in strada da questo modello — richiama — immediatamente il fiammenco, il «sangre caliente» della gente di Spagna. Carattere forte, voluttoso, pieno di brio del motore sia a benzina sia Diesel (cilindrata da 1050 a 2000 cc, potenze da 45 a 115 cv), con l'unica eccezione della motorizzazione d'attacco 1.05 litri a benzina i cui 45 cavalli erogati sono troppo pochi per spingere una vettura che in ordine di marcia pesa 970 chilogrammi (995 kg la versione 5 porte). Un peso notevole per una due volumi compatta, dovuti in gran parte agli interventi per rendere quanto mai sicura e indeformabile la cellula abitativa, e soprattutto alle nuove dimen-

sioni — è lunga 3913 mm, larga 1640 e alta 1424 mm; il passo misura 2440 mm e la carreggiata anteriore 1429, la posteriore 1394 mm — che pongono la Ibiza in una fascia intermedia tra i segmenti «B» e «C». Se il temperamento dato ai motori Volkswagen è mediterraneo, decisamente mediterraneo è la «veste» studiata da Giorgio Giugiaro, per cui una rivista specializzata spagnola titolava «La nostra piccola Golf». La carrozzeria con la linea di cintura «alta» — sottolineata dai gruppi ottici posteriori a filo del lunotto, alto ma di ampie dimensioni tanto da annullare praticamente il classico «angolo morto» a tutto vantaggio della visibilità — lascia libera una notevole, pesante, superficie di lamiera. Ma, a detta degli spagnoli, questo conferisce al-



l'Ibiza un senso di grande solidità che dovrebbe far presa. Quanto al «rigore mitteleuropeo» basta osservare la cura nelle finiture e negli allestimenti (sono 4: CL per le versioni 1.05i, 1.3i, 1.9D; CLX per 1.3i, 1.6i e 1.8i; GLX per 1.3i, 1.6i, 1.8i e 2.0i; e infine GT 2.0) al riparo della «minima aggressività» del design per limitare i danni ai pedoni in caso di investimento. In conclusione, possiamo dire che alla Seat hanno ragione di essere orgogliosi del loro lavoro. Speriamo ora che prima della commercializzazione — prevista in Italia l'ultima settimana di aprile — «saputi i prezzi della Opel Corsa», facciano bene i conti e proponano un listino concorrenziale.

Alfa Romeo: tre nuove versioni 1.7 T.Spark, 2.0 e 2.5 turbodiesel Gamma 155 più ampia e ricca su suggerimento dell'utenza

Tre nuove motorizzazioni si aggiungono nella famiglia 155 Alfa Romeo. Sono la versione d'attacco Twin Spark di 1.7 litri benzina, brillante ed «economica», e due turbodiesel di 2.0 e 2.5 litri dalle buone prestazioni e ottima insonorizzazione. Il lancio commerciale in Italia il 3 aprile. Miglioramenti stilistici e di allestimento su tutta la gamma. Dotazioni di serie più ricche, suggerite dalla clientela.

DAL NOSTRO INVIATO

RIMINI. La famiglia 155 cresce. A poco più di un anno dal lancio in Italia della berlina media del segmento «D», l'Alfa Romeo annuncia un parto trigenitino che porta a 3 le versioni disponibili, dal 3 aprile, sul nostro mercato. Alle già note 1.8, 1.8L e 2.0 Twin Spark, «v6» con il motore sei cilindri di 2492 cc da 166 cv e la integrale «Q4» 2.0 litri da 190 cv di cui sono state vendute nel corso del 1992 40 mila esemplari, (e bisogna tenere conto che sui principali mercati esteri la 155 è arrivata nell'ultimo semestre dello scorso anno), si affiancano ora una nuova motorizzazione d'attacco di 1.7 litri benzina e due versioni a gasolio con motore turbocompresso di due litri e due litri e mezzo.

con dispositivo Egr di ricircolo dei gas di scarico), e, ed entrambe, in vendita rispettivamente a 27.304.250 e 31.528.750 lire, chiavi in mano. La 2.0 litri si distingue per economicità di gestione (consumi contenuti in 5,1 litri/100 km a 90 orari costanti, 7,0 a 120 km/h e 7,1 nel ciclo urbano) nonostante le buone prestazioni (92 cv, 19,4 km/h a soli 2400 giri, 180 km/h), mentre la 2.5 litri si caratterizza proprio per le prestazioni (125 cv, 50 cv/litro, 30 km/h, 195 km/h e 10,4 secondi per raggiungere i 100 km l'ora da fermo) che la pongono al vertice tra le vetture a gasolio del segmento.

Il completamento della gamma e gli ammodernamenti apportati e ben insonorizzata e agli allestimenti dell'intera «famiglia» 155 — spiegano i dirigenti di Arese — sono praticamente stati voluti dalla clientela stessa. Sulla base dei suggerimenti degli utenti e da un'indagine sulle richieste di optional più frequenti all'atto dell'acquisto sono infatti state apportate, ad esempio, alcune modificazioni stilistiche come l'adozione su tutte le versioni della più aggressiva mascherina montata dalla «Q4», e di retrovisori esterni con calotta in colore carrozzeria. Altre modifiche riguardano l'allestimento: nuovi rifiniti velluti per i rivestimenti dei pannelli porta e dei sedili (quelli anteriori ora tutti regolabili in altezza e nel-

Arriva «Brio» Sport Wagon per il tempo libero

L'attenzione alle esigenze dimostrate dall'utenza ha indotto la Casa di Arese a lanciare sul mercato una nuova versione della fortunata serie Sport Wagon con la quale si arricchisce ulteriormente la gamma della station wagon compatta Alfa Romeo nata nel 1991. La Sport Wagon Brio che ora viene proposta è una versione speciale della 1.3ie L, che per i suoi specifici contenuti risponde alle aspettative di quella parte di clientela delle «famiglie» che desiderano una gamma di una vettura ugualmente adatta all'uso quotidiano e al tempo libero.



La 155 Twin Spark 1.7 con la nuova mascherina della «Q4»

Le novità sul piano estetico riguardano la disponibilità di tre raffinati colori metallizzati di carrozzeria — grigio canna di fucile, rosso bordeaux e verde Mirto —, di barre portatetto nere applicate al tetto, del tetto apribile compreso nella dotazione di serie e di sedili di tipo sportivo confezionati con tessuti eleganti (fasce interne in scamosciato). Nella dotazione di serie rientrano anche la predisposizione stereo con impianto a sei altoparlanti, gli alzacristalli elettrici anteriori, il tergicristallo a chiusura centralizzata, il sistema di climatizzazione con funzione di ricircolo. La versatilità d'uso è

sottolineata dalla maggiore capacità di carico che passa da 430 dmc con cinque persone a bordo ai 1350 dmc a sedile posteriore (sdoppiato di serie) ribaltato. Il vano di carico inoltre è dotato, sempre di serie, di tendina copribagagli. Il tutto per un prezzo chiavi in mano che la Casa definisce «molto contenuto».

Per quanto riguarda la motorizzazione, la Brio monta lo stesso propulsore della 1.3ie L da cui è derivata: il quattro cilindri boxer di 1351 cc (90 cv, 11,8 km/h, 177 km/h), catalizzato, dotato di gestione elettronica integrata dell'iniezione multipoint e dell'accensione.

MILANO. Tre automobilisti italiani su quattro, secondo una recente indagine, non hanno mai cambiato gli ammortizzatori della loro vettura. Eppure ammortizzatori efficienti sono essenziali per garantire la tenuta di strada e la frenata, per non dire del confort di guida. Almeno l'usura dei pneumatici dovrebbe consigliare il controllo degli ammortizzatori. I risultati di test effettuati dalla Monroe e dalla Pirelli.

Dai test di Pirelli e Monroe Ammortizzatori scarichi: pericolose 3 auto su 4

maggiore usura del 10 per cento dei pneumatici della vettura che montava ammortizzatori non perfettamente efficienti. Ma, quel che più conta, la prova ha evidenziato una maggiore insicurezza di guida dell'auto con gli ammortizzatori parzialmente scarichi.

Inutile entrare nei dettagli, ma basti ricordare che un collaudatore provetto (e non un normale automobilista) guidando un'auto con ammortizzatori parzialmente scarichi, effettuando la classica gincana con birilli e 30 metri, già al terzo birillo non mantiene il perfetto controllo dell'auto e non riesce ad evitarlo. Si ricordi ancora che con ammortizzatori inefficienti lo spazio di frenata si allunga pericolosamente, anche del 40 per cento; vale a dire che a 80 orari occorrono almeno 4 metri in più per fermarsi. Non si dimentichi, infine, che ammortizzatori inefficienti vanificano anche la presenza dell'ABS, che funziona sulla base di parametri che prevedono una regolare aderenza delle ruote.

Tutto questo per non dire che una rapida usura dei pneumatici si trasforma inevitabilmente in una spesa aggiuntiva, spesso superiore a quella necessaria per sostituire gli ammortizzatori. Meglio dunque far controllare gli ammortizzatori ogni 20 mila chilometri.

Con la Twin Spark 1.7 la Casa di Arese ha abbassato la cilindrata minima della gamma da 1773 a 1749 cc trovando, però, un giusto equilibrio tra prestazioni e consumi (nel ciclo urbano sopra i 10 km per litro), che non penalizzano al-

l'appoggio lombare), i retrovisori esterni regolabili elettricamente e con dispositivo di sbrinatorio, i fendinebbia (a richiesta solo sulla 1.8 T.Spark), il coperchio dell'assetto fari azionabile dal posto di guida, e il passaggio sci nello schie-

nale posteriore. Inoltre ora anche la 1.8L e la nuova TD 2.5 sono fornite di serie del «check system» (per il controllo delle funzioni principali della vettura).

Sempre in base a questa indagine l'Alfa Romeo ha deciso

FERNANDO STRAMBACI

I tecnici delle due Case han-