

NOVITÀ A 1600 cc.

Arriva da Seoul la Kia «Sephia»

Un nuovo marchio e una nuova berlina 1600 fanno il loro ingresso nel mercato italiano. La Casa è la sudcoreana Kia Motors, la vettura è la «Sephia» in vendita già da questa settimana presso tutta la rete dei concessionari Subaru. Motore scattante e buona meccanica. Meno avvincente l'allestimento standard SLX, ma con il GTX si riscatta. Prezzi accattivanti: 19.100.000 e 21.450.000 lire.

DAL NOSTRO INVIATO ROSSELLA DALLO

VERONA. Bisogna ammetterlo, per importare un nuovo marchio nel momento più basso del mercato automobilistico italiano ci vuole davvero coraggio. Il coraggio di Subaru Italia che ha deciso di distribuire da noi i prodotti della marca sudcoreana Kia, per la quale è stata costituita una nuova società di importazione, la Kia Motors Italia di cui è amministratore unico la signora Serenella Artoli. E proprio lei a spiegare l'atto di coraggio: «Abbiamo fiducia nella ripresa, e nella bontà del prodotto».

Kia Italia è coincisa la presentazione, in anteprima europea a Verona, della berlina «Sephia» (che non si legge Sepia, ma proprio com'è scritta essendo la sintesi di «stile, economia, potenza, alta tecnologia, e auto ideale»). E per sottolineare l'importanza, mercoledì scorso erano presenti a Verona alti dirigenti dell'industria coreana e persino l'ambasciatore in Italia, Ki Choo Lee, e il suo addetto commerciale. «Sephia» spiega infatti il managing director di Kia Motors, Tae Seung Chung - è la prima vettura della nuova generazione

interamente progettata (con l'aiuto del supercomputer Cray) e costruita da Kia. Il concetto che l'ha ispirata è quello di farne una vettura mondiale.

Presentata al Tokyo Motor Show del 1991, costruita nel modernissimo stabilimento di Asan Bay, vicino a Seoul, è subito divenuta popolare nel mercato casalingo dove in soli due mesi ne sono state vendute 10.000 unità. In Italia, dove la vettura è disponibile già questa settimana presso gli 80 concessionari Subaru (mentre i 120 centri di assistenza ne cureranno i servizi post-vendita), si conta di venderne circa 800 unità entro la fine dell'anno. Non tante, ma neppure troppo poche. E infatti, secondo il presidente di Subaru Italia, Carlo Peano, «Sephia, come la Subaru Impreza, per le sue caratteristiche ben si inserisce in questo particolare momento di mercato».

Cos'ha, dunque, questa vettura di così accattivante per l'utenza nostrana? Sephia è

una berlina tre volumi quattro porte dalle tipiche linee giapponesi arrotondate, con un bel laterale a cuneo che raccorda il largo frontale angolato e il bagagliaio (capacità da 354 litri aumentabili abbattendo il sedile posteriore frazionato) un po' alto dal design moderno ad angoli smussati. Non presenta uno stile «speciale», a nostro avviso, ma è gradevole e abbastanza in linea con il gusto europeo. Gli interni forse peccano un po' di ingenuità. E l'allestimento standard, l'SLX, è davvero un po' troppo spartano: solo dei microscopici coprimozzo alle ruote, niente servosterzo, niente comandi elettrici o chiusura centralizzata. In compenso è perfettamente in regola con tutte le moderne dotazioni di sicurezza: passiva e vanta il prezzo, chiavi in mano, di 19.100.000 lire. Con poco più di due milioni in aggiunta (21.450.000 lire) è però in vendita la versione GTX che offre tutto quello che la sorellina non ha, e anche qualcosa in più.

Dove invece la Sephia si riscontra è la strada. Il motore di 1598 cc a iniezione elettronica multipoint, è pronto, scattante e grazie alla potenza di 81 cv e alla coppia di 12,7 kgm a soli 3500 giri «riprende» con molta facilità, come abbiamo potuto constatare nella prova su e giù per le colline veronesi a bordo della nostra GTX completa anche di aria condizionata (ottenibile su richiesta per entrambi gli allestimenti). La guida così brava è altresì confortevole grazie ad una buona taratura delle sospensioni a quattro ruote indipendenti tipo McPherson e barra stabilizzatrice - bisogna però stare attenti a evitare le salite sui marciapiedi perché il punto d'attacco del triplo braccio posteriore è piuttosto basso - e alla precisione dello sterzo che presenta un lieve effetto sottosterzo nelle curve più strette. Ben modulata anche l'azione dell'impianto frenante, servosterzo, con dischi autoventilanti anteriori e a tamburo autoregolanti posteriori.

Quanto influisce il redditometro sulle motivazioni d'acquisto dell'utenza automobilistica? Questa domanda se l'è posta l'Audi che per «tagliare la testa al toro» ha deciso di immettere sui mercati problematici come il nostro una Audi 80 «al di sopra di ogni sospetto». Anzi, un bel salto in giù senza equivoci, verso quelle basse cilindrate che non sono tipiche Audi ma che conservano tutte le prerogative di brillantezza e la ricchezza di allestimento della tradizione dei «quattro cerchi». Disponibili subito in tutte le concessionarie Audi-Volkswagen della rete Autogerma (distributore dei due marchi tedeschi in Italia) e è infatti una nuovissima Audi 80 con l'inedita motorizzazione 1.6 litri benzina che equipaggia sia la berlina sia la station wagon Avant.

Brillante, dicevamo. E infatti il propulsore di 1595 cc eroga una potenza notevole per questa cilindrata: 101 cavalli a 6000 giri/minuto che consentono una velocità di 182 km l'ora (178 con la Avant), senza peraltro penalizzare i consumi. Alla velocità costante di 90 km orari, infatti, la berlina «brucia» 6,7 litri ogni 100 km, la Avant 6,9 litri. Che è come dire 14,9 e 14,5 chilometri percorsi con un solo litro di benzina «verde».

Circa le dotazioni di serie, c'è poco da aggiungere: è una Audi. Ovvero offre il meglio dei dispositivi di sicurezza e per il comfort di guidatore e passeggeri di cui un'auto possa disporre. E il tutto a prezzi di vendita molto interessanti: 26.498.320 lire la berlina, 28.950.320 lire, chiavi in mano esclusa - la tassa regionale Anet, per la versione Avant.

Con questa nuova motorizzazione, con il climatizzatore di serie su tutta la gamma «80» di 90, 115 e 140 cv, e con l'immissione dei modelli sportivi S2 quattro (2.2 litri, 230 cv), S4 4.2 (integrale da 280 cv della famiglia Audi 100), Cabriolet V6 (2.8 litri, 174 cv) e 100 TDI 2.5 litri 115 cv, Autogerma è certa di rinnovare l'interesse dell'utenza italiana verso i prodotti Audi. □R.D.

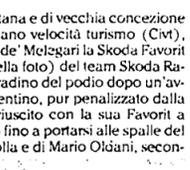


La Kia Sephia in una vista di tre-quarti. Il suo motore di 1598 cc eroga 81 cv e ha una coppia di 12,7 kgm a 3500 giri

E l'Audi 80 sbeffeggia il redditometro

Skoda Favorit agguanta il suo primo podio Civt con Gabbiani

Che la Skoda non sia auto spartana e di vecchia concezione lo dimostra il Campionato italiano velocità turismo (Civt), classe A4. Sulla pista di Varano de' Melegari la Skoda Favorit guidata da Beppe Gabbiani (nella foto) del team Skoda Radaelli si è guadagnata il terzo gradino del podio dopo un'avvincente rimonta. Il pilota piacentino, pur penalizzato dalla partenza in penultima fila, è riuscito con la sua Favorit a guadagnare terreno giro su giro fino a portarsi alle spalle del Giovanni Ognio su Toyota Corolla e di Mario Oldani, secondo su Fiat Uno Turbo.



Condizionatore d'aria l'optional più richiesto in Italia

Solo il 39% degli acquirenti ripiega su vetture meno accessoriate, ma il 61 per cento ha sempre qualche richiesta «extra». Fra gli optional il più amato è senza dubbio il condizionatore d'aria. Il 77 per cento dei concessionari interpellati lo mette in testa alla lista degli accessori più richiesti. Seguono a distanza l'antifurto (23%), il servosterzo e l'Abs. Ma bisogna tenere conto che questi ultimi due sono sempre più presenti fra le dotazioni offerte di serie.

Una puntuale indagine del Centro Studi Promotor tra i concessionari d'auto italiani scopre che nonostante il calo di mercato e la preferenza per le auto «piccole», l'utente quando può permetterselo non rinuncia agli optional.

La Ferrari per la prima volta esposta a Mosca

l'auto appena conclusi a Mosca. In vetrina, per la gioia dei moscoviti, la 512 TR, la 348 TS e la nuova 348 Spider. La Ferrari sta sviluppando contatti per una presenza consistente nell'Est europeo e in particolare in Russia e Ungheria.

Anche se la situazione politico-economica in Russia non accenna a stabilizzarsi, l'apertura verso l'Occidente ha convinto niente meno che la Casa di Maranello ad esporre per la prima volta i suoi bolidi stradali al Salone dell'auto di Mosca.

Veicoli industriali: calo in Inghilterra ma Iveco avanza

mentano esattamente del 5% rispetto alla prima metà del 1992. In questa fascia Iveco ha migliorato la sua posizione di leader nella gamma da 3,5 a 15 tonnellate ed è al secondo posto, dietro Volvo, per i veicoli oltre le 15 tonnellate.

Il mercato inglese, unico in attivo nel settore automobilistico, registra un calo del 5 per cento nelle vendite di veicoli industriali nel primo semestre dell'anno. Fanno eccezione i «pesanti» tra i quali i modelli importati aumentano esattamente del 5% rispetto alla prima metà del 1992.

Meno rapine ai Tir e furti d'auto nel primo trimestre '93

le 334 dello stesso periodo '92) e i furti d'auto. Questi, fra gennaio e marzo, sono scesi a 81.537 (91.575 nel primo trimestre '92) e ancora più significativamente è il calo dei furti parziali: 83.012 contro i 105.601 dello scorso anno.

Secondo una statistica dell'Istat, sulla base delle denunce presentate all'autorità giudiziaria, nel primo trimestre di quest'anno sono diminuite le rapine ai danni di automezzi pesanti adibiti al trasporto merci (245 contro 245 contro i 245 contro i 245).



Pajero a quota 1 milione

A 11 anni appena compiuti il Mitsubishi Pajero firma un record che ben pochi fuoristrada possono vantare. Dall'aprile 1982 al maggio 1993 ne sono stati costruiti 1 milione di esemplari. Diffusissimo in Giappone, dove è leader, va fortissimo anche in Italia: 40 mila i Pajero immatricolati finora. È la Turbodiesel (nella foto) la versione più richiesta.

Brillante e «risparmiosa» la SuperEscort 1.8 TD

Con l'esenzione triennale della sovrattassa Diesel per i veicoli a gasolio «pulito» riprende fiato il mercato del settore. È un'occasione che la Ford Italiana non si lascia sfuggire affiancando alla 1.8 D aspirata una nuova SuperEscort, berlina e Wagon, con una motorizzazione sovralimentata di 1.8 litri dalla notevole potenza e dalle prestazioni brillanti - paragonabili a quelle della 1.6 benzina 16 valvole, puntualizzano in Ford - a fronte di bassi consumi e emissioni.

A metterla in regola con le norme antinquinamento è il catalizzatore ossidante a circuito aperto con valvola EGR per il riciclo dei gas, comandato elettronicamente.

Inequivocabile la brillantezza del nuovo motore Diesel Ford 1.8 litri con albero a camme in testa. Il turbocompressore Garrett, raffreddato ad acqua, e l'intercooler aria-aria consentono infatti a questo propulsore di erogare una potenza di 90 cv a 4500 giri/min e sviluppare una coppia di 19,5 kgm a soli 2000 giri, il che conferisce alla SuperEscort 1.8 TD eccezionali doti di elasticità e ripresa dai bassi regimi.

Per quanto riguarda le prestazioni, sia la berlina sia la Wagon raggiungono una velocità di 172 km l'ora, mentre l'accelerazione - fino a 100 km/h con partenza da fermo si discosta di poco nelle due versioni: 11,5 secondi la prima, 11,9 secondi la «famigliare». Ridottissima la differenza dei consumi medi: 6,6 litri ogni 100 chilometri la berlina, 6,7 la



La nuova SuperEscort 1.8 TD Wagon: 90 cv, 19,5 kgm a 2000 giri, 172 km orari

Sicuri fino alla meta

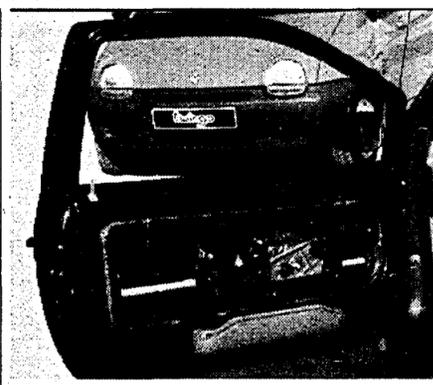
Mitsubishi 24 ore su 24. Per le vacanze tranquille dei clienti Mitsubishi la sede milanese della Bepi Koelliker (distributore in Italia del marchio giapponese) resterà operativa tutto agosto. È stato rafforzato il «presidio» Inter-Euro Service, in funzione 24 ore su 24 sette giorni su sette, che risponde al «numero verde» 1678-68047.

Privilegio Chrysler Jeep. Il «Privilege Service» di Chrysler Jeep Italiana (gruppo Koelliker), confidenzialmente noto con la sigla C.P.S., arricchisce il suo pacchetto assistenza post-vendita e mette in campo una linea diretta «no stop», domeniche comprese, che risponde al «numero verde» 1678-24080.

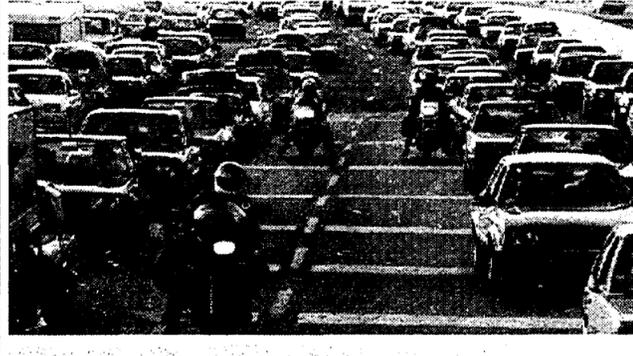
Obiettivo sicurezza sulle strade delle vacanze / 1

I giovani in cima ai pensieri Cee

Milioni di automobilisti in viaggio. È il momento della massima concentrazione di traffico e quindi della massima prudenza. Torino-Savona l'autostrada più pericolosa. Il «fattore umano» è la causa primaria di incidente. Anche la Cee si occupa di sicurezza stradale e propone una «task force» per studiare azioni comuni. Al primo punto misure per scoraggiare i giovani a «usare l'auto come mezzo competitivo».



TWINGO RINFORZATA. Anche la piccola monovolume Renault, come ben mostra la foto, è provvista di rinforzi nelle portiere. Contrariamente alle vetture di pre-serie usate per la prova stampa, infatti tutte le Twingo, in vendita in Italia da maggio, adottano le proiezioni d'acciaio che salvaguardano l'abitacolo in caso di urto laterale.



MILANO. Irruenti, giovani, convinti della prontezza dei propri riflessi. Molto spesso bastano questi requisiti per far credere a un giovane «pilota» - ma non solo a lui - di poter padroneggiare come e quando vuole una vettura spinta ad alta velocità. È il fatto che, magari, la vettura stessa sia di impostazione sportiva lo induce a pigliare sull'acceleratore. È questo, invece, un atteggiamento irresponsabile che può portare a tragiche conseguenze, come spesso si legge sulle cronache dei giornali.

Dai neopatentati francesi consigli a mezzo stampa

GIANCARLO LORA

NIZZA. «La nostra filosofia è quella di fabbricare auto per vivere. Non intendiamo che diventino ordigni di morte». Al ministero dei Trasporti francese sono preoccupati per l'alto numero di incidenti gravi che hanno funestato il 1992 con 9.000 morti e 180.000 feriti. Questa cifra rappresenta il doppio degli incidenti verificatisi sulle strade della Gran Bretagna e il 25 per cento di quelli registrati in Germania lo scorso anno.

Per cercare di ridurre le cause di incidente, il ministero ha messo in campo alcune misure preventive. Si va dal semplice consiglio di percorsi alternativi per evitare i grandi centri urbani e in particolare modo la regione parigina, alla più contestata, fino all'invito alle municipalità di far rispettare con rigore i limiti di velocità. Dal primo ottobre, poi, entreranno in vigore norme severe per i controlli sulle vetture, e in particolare sui pneumatici, luci e freni.

Un'iniziativa congiunta di Citroën e Michelin mette in guardia sulle manie «corsaiole» Per la guida sport, auto e gomme adatte

MILANO. Irruenti, giovani, convinti della prontezza dei propri riflessi. Molto spesso bastano questi requisiti per far credere a un giovane «pilota» - ma non solo a lui - di poter padroneggiare come e quando vuole una vettura spinta ad alta velocità. È il fatto che, magari, la vettura stessa sia di impostazione sportiva lo induce a pigliare sull'acceleratore. È questo, invece, un atteggiamento irresponsabile che può portare a tragiche conseguenze, come spesso si legge sulle cronache dei giornali.

Un problema generalmente sottovalutato dal guidatore inesperto è l'importanza dei carichi laterali nell'impostazione in curva. Più un'auto presenta un alto coefficiente di resistenza alla deriva, dato sia da sospensioni a taratura rigida sia da pneumatici rinforzati e con profilo a bassa deformazione, più la risposta è pronta e precisa. Con guadagno in stabilità e tenuta di strada, nonché in minore stress di guida. Ed è questo il caso della ZX 2.0 16V prowlit dei Pilot SX

XTV. È noto che un trasferimento brusco del peso può provocare sbandamento o, comunque, una deviazione dalla traiettoria impostata. Una vettura che viaggia a 100 km/h percorre 25 metri al secondo; se c'è un lieve ritardo nella sterzata - ci spiega un tecnico della Michelin - la traiettoria subisce una deviazione di 2,5 metri/secondo. È quindi evidente che se i pneumatici montati sono a «risposta lenta» l'effetto di deriva viene ingigantito.

Proprio per questa ragione tutte le vetture sportive o sportiveggianti vengono progettate con un determinato pneumatico per potersi studiare in parallelo il comportamento traendone dati certi nel tempo. È essenziale, infatti, che non si abbiano reazioni scomposte in curva; che la vettura cioè abbia un «comportamento neutro», come quello della ZX 2.0 16V.

Ma ci sono due casi in cui tutti gli sforzi dei Costruttori d'auto e dei produttori di pneumatici vengono annullati. Il primo è quello di non controllare il giusto valore di pressione delle gomme (solo il 50% delle vetture può vantare un livello corretto). L'altro, cui pochi prestano attenzione, è l'eccessivo carico di pesi sulla vettura. Ed è questo, molto spesso, il caso riscontrato nelle «tragedie del sabato sera».

Nel frattempo, per sensibilizzare e rendere partecipe la popolazione giovanile ai problemi della sicurezza stradale il ministero ha istituito una campagna «per la vita», denominata «Label-vie». Ad essa sono stati chiamati a collaborare i giornali quotidiani francesi affinché pubblicino i suggerimenti provenienti dagli stessi automobilisti e motociclisti giovani. Con questa iniziativa, con un più rigoroso controllo della funzionalità dei veicoli, con un più attento esame delle capacità del conduttore e con una maggiore rigiosità nell'applicare le sanzioni restrittive alla guida (ricordiamo che in Francia funzionano da tempo i «tribunali della strada» autorizzati a comminare sedute stante multe e anche a sospendere o ritirare il «permis de conduire», la patente, in caso di infrazione grave al codice) il ministero dei Trasporti spera di porre, finalmente, un freno alla mortalità sulle strade di Francia.