

Centomila Punto di partenza

L'avventura della berline Fiat inizia col boom di prenotazioni A una ragazza la «numero 1»

Centomila Punto già prenotate dalla «rete». Ed è solo l'inizio dell'avventura. Gran folla, lo scorso week end, nelle succursali e concessionarie Fiat di Italia, Francia e Germania per l'avvio della commercializzazione della nuova berlina. È di una diciottenne la prima vettura consegnata (a Milano): una Punto 55 6 Speed di colore giallo. Subito disponibili quasi tutte le 34 versioni in gamma.

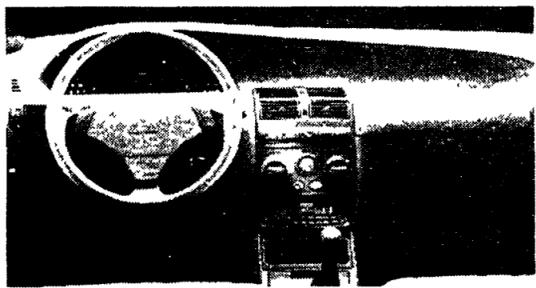
ROSSELLA DALLO

Fine settimana protettiva nelle 1300 concessionarie e 39 succursali Fiat di Italia, Francia e Germania e nei quasi duemila show room allestiti con manifestazioni nelle principali città e con una grande operazione «porte aperte» ieri e l'altro ieri, ha preso il via contemporaneamente nei tre maggiori mercati europei la commercializzazione della nuova Punto. La prima vettura una Punto 55 6 Speed di colore giallo è stata consegnata con una cerimonia speciale, nella succursale Fiat di Milano all'entusiasta Alessia Baroni, 18 anni compiuti da un mese.

L'attesa per il responso del pubblico come si può ben immaginare è grande. Fiat ha puntato le sue carte del rilancio proprio su questa berlina alla quale tutta la stampa specializzata internazionale ha dedicato ampio spazio e molti elogi. È un altrettanto alto livello di curiosità ha mosso gli utenti che in massa si sono recati a vedere da vicino il nuovo modello Fiat forse anche per verificare lo scatto di qualità rimarcato dai servizi giornalistici.

Abbiamo già scritto degli autorevoli commenti positivi dei collaudatori delle maggiori riviste di settore del Giappone. Non meno favorevole è il parere unanime della stampa francese che sottolinea come la Punto «rappresenta non soltanto un'innovazione tecnica ma è una dimostrazione di qualità anche sotto il profilo dell'abitabilità del veicolo» e come ha scritto *Le Figaro*, «ha un'impressionante rapporto qualità-prezzo». Queste dichiarazioni hanno confortato il presidente di Fiat Auto France Jean-Michel Benne, il quale scommette sulla Punto per rafforzare la quota di penetrazione della Casa nel mercato transalpino e su sbilanciata su una previsione di vendite di 45.000 esemplari nel 1994.

A Como Marconi si attendono ai programmi di produzione per questi due ultimi mesi scarsi del 1993 anche se mostrano con un certo orgoglio le cifre delle prenotazioni effettuate dai concessionari: 100.000 Punto «tonde» (cioè 400.000 più di quelle previste entro fine anno). L'eccesso di domanda ci rassicurano da Torino, non allungherà i tempi di consegna. Se per questo scorcio di 1993 sarà lo stabilimento di Mirafiori a provvedere alle richieste - lo «stock di lancio» è di 30.000 unità per



tutti i tre paesi, ed oltre 30.000 sono quelle in arrivo entro fine anno - è già previsto il progressivo avvio degli altri centri produttivi. Termini Imerese (entro fine anno) e soprattutto il nuovo impianto di Melfi all'inizio del 1994.

A chi si fosse eventualmente dimenticato la composizione della gamma ricordiamo che l'offerta è vastissima e quasi tutta già disponibile nelle 34 versioni: mancano all'appello infatti solo le Punto 90 con motore 1600 la cui commercializzazione è prevista all'inizio del 1994, e la bellissima Punto Cabrio - disegnata da Giugiaro come il resto della gamma ma realizzata dalla Carrozzeria Bertone - in arrivo la prossima primavera. Queste a parte si può scegliere tra carrozzerie tre e cinque porte (cinque di

La plancia della Punto ELX. Si noti il disegno a palpebra allungata «antiriflesso» che delinea anche un capace ripiano portacarte.

VERSIONE	PREZZO c.c.m.
55 S 3 porte	14.350.000
55 ED 3 porte	14.350.000
55 SX 3 porte	15.550.000
55 SX 5 porte	16.500.000
6 Speed	15.700.000
60 S 3 porte	14.850.000
60 S 5 porte	15.800.000
75 SX 3 porte	16.550.000
75 SX 5 porte	17.500.000
75 ELX 3 porte	17.250.000
75 ELX 5 porte	18.200.000
75 HSD 3 porte	19.050.000
75 HSD 5 porte	20.000.000
90 SX 3 porte	17.750.000
90 SX 5 porte	18.700.000
90 ELX 3 porte	18.450.000
90 ELX 5 porte	19.400.000
GT	24.450.000
TD S 3 porte	16.550.000
TD S 5 porte	17.500.000
TD SX 3 porte	17.750.000
TD SX 5 porte	18.700.000
TD ELX 3 porte	18.450.000
TD ELX 5 porte	19.400.000

N.B. Il prezzo chiavi in mano è comprensivo della Iva delle spese di trasporto, dell'immatricolazione e trascrizione al PRA (al netto delle imposte regionali di trascrizione e provinciale di iscrizione al PRA).

versi livelli di allestimento (in comune hanno tergicristallo cristalli atermici, cinture anteriori pretensionate e regolabili in altezza) quattro motorizzazioni a benzina e una a gasolio di 1698 cc turbocompressa da 72 cv.

Dei propulsori a benzina il collaudato Fire 1100 di 55 cavalli che equipaggia la Punto 55 - alla base della gamma e adatta ai neopatentati - è offerto anche in versione ED economo drive (bassi consumi di carburante) e 6 Speed abbinato all'medio cambio sei marce utilissimo nell'uso urbano dove è necessaria una certa dose di scatto. Del tutto nuovi sono invece i motori Fire 1200 su singlepoint di 60 cv (le Punto 60) su multipoint di 75 cv (Punto 75 offerta anche in «pacchetto alta sicurezza» HSD comprensivo di serie di Abs, air bag al volante, servosterzo e poggiatesta posteriori). Al «top» si colloca il quattro cilindri sovralimentato di 1.4 litri della GT in grado di erogare 136 cavalli a 5750 giri/minuto con una potenza specifica di ben 100 cv/litro.



Pirelli: «bruciati» gli obiettivi di vendita

Un successo oltre le aspettative per le due linee di pneumatici lanciati quest'anno da Pirelli: il P200 Chrono e il P5000 Vizzola (nella foto), i primi realizzati esclusivamente per il mercato del ricambio. In un anno di vita raggiungeranno 1 milione di pezzi venduti per un fatturato che si aggira sui 200 miliardi di lire. Il solo Chrono (per auto medie e medio piccole) ha venduto nei primi tre mesi di commercializzazione l'intero volume previsto in 12 mesi. Grazie a questa performance Pirelli si appresta a lanciare i due pneumatici anche su altri mercati e ad allargare l'offerta: la gamma i high performance P5000 Vizzola, appena introdotta anche in Giappone, sarà portata dalle attuali 20 a 30 misure, atte a coprire il 75% delle auto di nuova commercializzazione dei segmenti C, D, E e F.

Verrà costruito in Austria il Grand Cherokee della Chrysler

Dopo il monovolume Voyager che il Grand Cherokee della Chrysler verrà costruito in Austria negli stabilimenti della Steyr Daimler Puch. Secondo l'accordo appena siglato dalle due aziende il Grand Cherokee incomincerà ad essere prodotto a Graz, nella versione di guida a sinistra, l'ultimo trimestre del prossimo anno, mentre le versioni Diesel e «guida a destra» vedranno la luce rispettivamente nel 1995 e 1996.

Defender 130 Crew Cab, nuovo «promiscuo» Land Rover

È iniziata da pochi giorni in Italia la commercializzazione di un nuovo veicolo promiscuo (trasporto merci e persone) della Land Rover. Si tratta del Defender 130 Crew Cab con doppia cabina in grado di ospitare 6 persone. Equipaggiato con il motore Land Rover Td 2.5 litri turbo a iniezione diretta da 107 cv, il Defender 130 Crew Cab provvisto di ampio pianale di carico con telone apribile ha un carico utile di 1391 kg e una capacità di traino di 3500 kg con un rimorchio dotato di sistema frenante. Il prezzo chiavi in mano è di 44.359.000 lire.

Si è iniziato il reclutamento per il Camel '94 sulle Ande

Da oggi al 20 dicembre via libera al reclutamento per l'edizione '94 del Camel Trophy. «Across the Andes» 3000 chilometri attraverso la cordigliera dalle cascate del Iquazu in Argentina fino ai dintorni di Mejillones in Cile.

Tutti gli allori Alfa nel DTM raccontati dai protagonisti

L'ultimo numero dell'anno della rivista Alfa Romeo *Quadrifoglio* per una volta lascia le poste italiane, per la distribuzione in edicola, «house organ» di Arese in fatti questa volta esce in edizione speciale - già nelle edicole da giovedì - per festeggiare degnamente la vittoria conseguita dalle Alfa in più impegnativo dei campionati europei per vetture turismo, il tedesco DTM. Per clienti e appassionati è un numero «da collezione». In esso sono contenuti immagini delle fasi più salienti del campionato, testimonianze dei protagonisti Lanni, Nannini, Francia e Danner, aneddoti di gara e i segreti dell'Alfa 155 V6 1.1. E ancora Jean Alessi alla guida della 155 nel campionato francese, e per gli appassionati di storia dell'automobilismo sportivo le vittorie dell'Alfa in Germania con Nuvolari, Varzi e C. traccio la negli anni Trenta.

In consegna le nuove Seat 1600 e 1300 con accessori «indispensabili» Freeway, l'Ibiza superdotata

DAL NOSTRO INVIATO

■ IL RIKARA. Prosegue a pieno ritmo il programma Ibiza. La risposta della spagnola Seat all'arrivo della Fiat Punto è proprio questa settimana la commercializzazione sul nostro mercato di due nuove versioni: la 1600 considerata ormai la motorizzazione «centrale» sia in Italia sia nel resto d'Europa (centro-mediterranea) dove il fisco «pesa», e la Ibiza 1300 i freeway, allestita appositamente per l'utenza italiana.

Su quest'ultima in particolare punta la filiale italiana della Casa iberica per dare nuovo impulso alle vendite Ibiza che nei sei mesi dal lancio ha totalizzato 12.000 consegne (100.000 la Ibiza prodotta a Martorell fino al 25 ottobre e già consegnate in Europa agli utenti finali).

Il risultato di un indagine sui primi 5000 clienti Ibiza, la 1300 freeway, acquinate alle dotazioni di serie accessori considerati ormai indispensabili come la chiusura centralizzata, gli alzacristalli elettrici e l'impianto radio. L'indagine stessa ha infatti evidenziato come la clientela Ibiza - molto diversa da quella del precedente modello - al 65% giovane (sunder 35+ e prevalentemente maschile non veda più la vettura spagnola in veste di semplice auto a basso costo. E proprio per ciò si attende anche dalla Ibiza equipaggiamenti di livello superiore pur essendo adatta all'acquisto da parte dei neopatentati.

Tutte queste considerazioni hanno inoltre convinto Seat Italia a tenere il prezzo di listino in una fascia molto concorrenziale: per una 1300 lire 16.170.000 chiavi in mano. Ed ecco anche perché la filiale si pone un «obiettivo alto» di vendite di almeno 700-800 unità al mese.

Differente come abbiamo detto il principio ispiratore della 1600: anch'essa già disponibile presso la rete di vendita di Seat Italia nelle versioni di carrozzeria a 3 e 5 porte in allestimento GLX o GLX a prezzi chiavi in mano che partono da 18.580.000 lire. La motorizzazione 1600 infatti costituisce il punto di passaggio tra le piccole cilindrate e quelle superiori oggi però ritenute troppo vicine al «minimo» del F150.

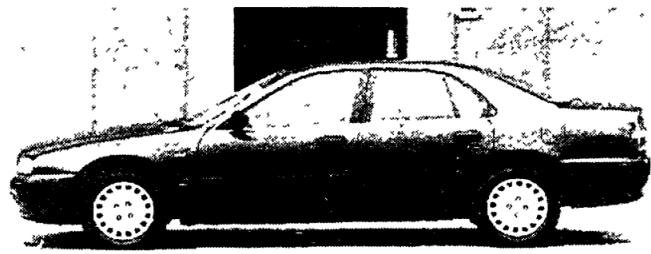
Ed del resto il quattro cilindri di 1598 cc a iniezione elettro-



La Ibiza 1600 è disponibile nelle versioni a 3 (qui sopra) e 5 porte

nica montata sulla Ibiza non ha molto da invidiare alla sorella maggiore 1800. Come abbiamo constatato su strada nella nostra prova tra Bologna e l'entroterra ferrarese e ritorno la potenza di 75 cv a 5200 giri e soprattutto la coppia di 13,7 kgm a 3400 giri minuto consentono brillanti e una buona velocità di crociera (170 km/h) la velocità massima raggiungibile (210) da un notevole aiuto il nuovo cambio a rapporti lunghi (per mese e straordinaria la 3ª marcia so-

prattutto sulla sportivissima 2000 G1 che si può tirare fino a 140 km/h prima di inserire la quarta). Ottimo assetto docile e preciso lo sterzo servosterzo e ben modulata l'azione del servosterzo (un po' ci piacebbe vedere abbinato almeno in opzione il dispositivo Abs Inline contenuti i consumi di benzina «verde» 14 km/litro di media secondo i dati di omologazione. Unico vero neo la «rumorosità» del motore in abito «civile» nostro avviso ancora troppo alta. **K/D**



A metà mese la nuova «medio-alta» inglese: motori 2000 16 valvole, 4 versioni per iniziare Rover 600, quasi un'«ammiraglia»

DAL NOSTRO INVIATO

■ LADISPOLI (Roma). Una lucente apparizione al primo Salone di Barcellona, poi il silenzio. Adesso la Rover 600 è pronta a raggiungere anche l'Italia dopo avere incontrato i favori dell'utenza inglese e da poco di franesi e spagnoli.

Per l'arrivo della Serie 600 di cui sono previste le prime consegne alla rete e ai clienti verso fine mese in Rover Italia si sono dovuti inventare un segmento di mercato tutto specifico: il «cavallo tra il D e l'E». Il capo Attilio direttore mar-

keting di Rover Italia ci spiega infatti che la 600 si inserisce fra le berline di prestigio a ridosso delle ammiraglie. Questa alchimia tutta commerciale consente peraltro alla rappresentanza della Marca inglese di trovare l'esatto colloquio della vettura (che non deve ledere la clientela della Rover 800) sul nostro mercato di individuare le aree di concorrenza e di formulare precisi programmi e strategie di vendita.

Si scopre così che il segmento D in Italia vale il 15,1% del mercato totale e che, in esso le vetture di importazione sono decisamente preponderanti (61,2%) mentre il segmento E' al quale tende la Rover 600 rappresenta il 5,6% del mercato totale e la quota dei modelli esteri pur assicurandosi ragguardevole il 55 per cento. I quadricentri sono «favorvoli»: l'ingresso di un «new entrant» straniero. Ma soprattutto si scopre che in questa fascia l'utenza è molto poco fedele alla Marca e che gli acquirenti di vetture di 2000 cc di cilindrata sono la grande maggioranza.

Tutto il quadro di insieme eccodunque che a Rover Italia è bastato fare due più due per organizzare gamma e allestimenti della 600 con cui intendeva sferrare l'attacco alle correnti dirette Audi 80 Bmw Serie 3 e Volvo 460 proponendo quel «quadrato» in più che dovrebbe farla avvicinare ai modelli di livello superiore come Lancia Thema Alfa 164 Volvo S50 Mercedes S.

Di look «stermi» prevalentemente morbido e arrotondato con un marchio «family feeling» Rover molto curata negli interni sobriamente eleganti come si conviene a una vettura inglese. La 600 si è proposta il lancio in una gamma di quattro versioni tutte con motore Honda 2000 a iniezione elettronica a multipoint e distribuzione a 16 valvole per cilindro. Lo stesso motore sulle Honda Accord dalla motorizzazione «che si differenzia» fra loro per potenza e erogazione e fra la Honda Civic S e sempre più nel dettaglio di dotazioni.

Alla base del ragguardevole 2000 cc il propulsore 4 cilindri monoblocco di alluminio armonizzato con doppi alberi di equilibrio e con i test per smorzare le vibrazioni: 115 cv a 5000 giri, ha un'alta coppia di 18,3 kgm a 1800 giri e consente una velocità di 170 km/h. Dotata di servosterzo, il triangolo di progressiva sospensione multi-link, impianto frenante servosterzo a quattro ruote, 4 assistenti alla guida, ABS, non è previsto nemmeno in opzione l'abbigliamento che sta per arrivare di 8 milioni chiavi in mano.

Stesso motore e stesso motore ma con 1600 cc a 1500 giri, 117 cv a 5000 giri, ha un più elevato rapporto di compressione, diverse prof. dell'albero a camme, diversa progettazione del centro di gravità elettronica che favorisce la manovra e l'accelerazione e un'alta coppia di 17,5 kgm a 1800 giri, 140 km/h e equipaggiamento S e L. Si fissa per la dotazione di climatizzatore e ABS e un prezzo di vendita di 17,7 e 14,0. Grazie al passo lungo (2700 mm) 50 mm più di quello della Sonata il abitacolo interna è spaziosa per i passeggeri posteriori e fra le migliori di categoria. Design morbido e arrotondato anche per la plancia dove sul lato passeggero si è scelto di ridurre a zero gli spigoli pericolosi in caso di urto. Climando per il ripiano portacarte e la possibilità di appoggiare il capo solo l'11 mgli a sopra il lunotto.

■ FIRENZE. Anche in Corea conoscono la parola «crisi». Ma a dispetto dell'accezione tutta negativa tipica della cultura occidentale per i coreani crisi assume un significato doppio, quasi positivo. Due infatti sono gli ideogrammi con i quali viene rappresentata. L'uno significa «situazione pericolosa» (ma non crollo disastrosa) l'altro «opportunità». È proprio a questa filosofia orientale che si guarda al meglio alle prospettive: si rifà Giulio Del Pietro, l'amministratore delegato di Hyundai Italia (Gruppo Koelliker) presentando la nuova berlina «Sonica» tre volumi quattro porte, erede dell'ammiraglia Sonata che ha cominciato la sua avventura commerciale in Europa.

«Noi della Hyundai crediamo più al secondo (ideogramma) perché sappiamo con certezza - spiega Del Pietro - che le opportunità nascono solo per chi sa ben operare, per chi ha volontà di uscire dalla crisi camminando con le proprie gambe» (e senza ricorrere alle promozioni selvaggio, aggiunge poi). Le gambe sono quelle della Hyundai Motor Company che nonostante i segnali di recessione in quasi tutti i mercati non ha voluto modificare i propri programmi di sviluppo dei prodotti giungendo appunto alla Sonica «orgoglio dell'azienda» compendio della ricerca della Casa in fatto di sicurezza, confort, prestazioni e dotazioni.

Ma la consapevolezza di avere alle spalle un'industria che pugna con tenacia i obiettivi di «sine qua non» sempre più saldamente nel novero dei grandi produttori di automobili non fa dimenticare a Hyundai Italia di avere a che fare con un mercato in restrizione, con una concorrenza che nel suo giro «fa 712/2.000 unità nel

1992 il 5,2% delle vendite totali) e qui tutto in un'agguerrita e presente da tempo.

Questo ha convinto Del Pietro e il suo staff a proporre Sonica in due soli livelli di finitura riccamente dotati e a prezzi chiavi in mano fortemente competitivi: 32.800.000 lire per la versione GLS e 34.950.000 lire per la GLS. La differenza dipende dall'aggiunta di interni in pelle e cerchi in lega leggera a un equipaggiamento di base già molto «importante»: Abs, air bag, fessure di 60 litri al volante (quello per il passeggero anteriore sarà disponibile in opzione) dall'im-

L'erede della Sonata sbarca in Italia. La nuova ammiraglia della coreana Hyundai si chiama Sonica. In vendita in due soli allestimenti con dotazioni di serie molto «importanti» comprensive di Abs, air bag, condizionatore d'aria. Identica la motorizzazione benzina di 2.0 litri 16 valvole. Prestazioni eccellenti ma privilegio al comfort di guida e di marcia. Prezzi decisamente competitivi: 32,8 e 32,9 milioni.

zioso del prossimo anno) condizionatore d'aria (senza i nuovi Cx) servosterzo, quattro alzacristalli elettrici, specchi laterali a regolazione elettrica e riscaldabili, chiusura centralizzata a volante regolabile in altezza, predisposizione autoradio.

Basta questo lungo elenco di dotazioni per comprendere come la Sonica si sia pensata per offrire il massimo di sicurezza e di comfort al guidatore e al passeggero. Anche se il motore 2.0 quattro cilindri bialbero con contralberi di equilibratura distribuita a 4 valvole per cilindro e alim. iniezione elettronica a multipoint consente di raggiungere i 200 km/ora in 9,5 secondi al meglio le sue dotazioni le ha 137 cv di potenza erogati a 5800 giri/min. Si sogna fare spesso ricorso al cambio dagli inni silvatici e precisi. Scatto in prima seconda e terza - non per niente è accreditata di un'accelerazione da 0 a 100 km/ora in 10 secondi netti - in quarta marcia non oltre i 18 km/l e 1000 giri per polmonare scendere bruschi in 10

Nella guida autostradale - gran parte del nostro percorso di prova - questa carota rischia di risultare evidente - se in quinta marcia si scende sotto i 120 km/h si nota a riprendere quattro i megascalar di un rapporto. Questo ci fa pensare che l'erogazione della coppia disegno una curva in rapidi scatti fino all'apice di 18 km/l e 1000 giri per polmonare scendere bruschi in 10

La Hyundai Sonica è lunga m 4,70, larga m 1,77 e alta m 1,40. Il passo lungo (2700 mm) assicura ampio spazio tra i due ordini di sedili (930 mm). Il motore bialbero 2.0 litri 16V consente una velocità di 200 km/h.

DAL NOSTRO INVIATO

La Hyundai Sonica è lunga m 4,70, larga m 1,77 e alta m 1,40. Il passo lungo (2700 mm) assicura ampio spazio tra i due ordini di sedili (930 mm). Il motore bialbero 2.0 litri 16V consente una velocità di 200 km/h.