

Dal 1° luglio cliente più protetto «Soddisfatti o rimborsati» parola di Rover

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

PORTOFERRAIO. Il successo commerciale (più 31,66 per cento nei primi cinque mesi dell'anno) ha indotto Rover Italia a osare un'operazione finora relegata ad altri settori merceologici: dal 1° luglio clienti «soddisfatti o rimborsati».

Pioniera di questa formula è stata un anno fa Jaguar Italia. Ma è ben comprensibile il differente impatto che avrà l'iniziativa Rover in considerazione dell'enorme diversità dei volumi di vendita. A illustrare i contenuti è stato lo stesso presidente di Rover Italia, Salvatore Pistola, nel corso del tradizionale raduno annuale con la stampa specializzata all'isola d'Elba, durante il quale sono anche state presentate diverse novità di prodotto (ne parliamo a parte, ndr).

Con questa iniziativa facciamo un altro passo avanti nella nostra nuova politica di protezione del cliente iniziata lo scorso anno. In particolare cerchiamo di andargli incontro al momento dell'acquisto, cioè quando lo stress della scelta è più forte, è la premessa del presidente.

Il primo tassello nella tutela della clientela era stato posto lo scorso settembre quando Rover aveva rilanciato in Italia una parte del «soddisfatti o rimborsati» introdotto in Gran Bretagna. E cioè la facoltà di sostituire la vettura appena acquistata entro un mese o 1000 km dalla consegna, con un modello di pari o superiore prezzo. Proprio i risultati di questo esperimento, che in Italia ha portato mediamente a una richiesta di mesi di sostituzione, e ancor più quelli riscontrati in Inghilterra dove solo l'1 per cento dei clienti Rover ne ha approfittato (per i due terzi chiedendo il cambio vettura e solo per un terzo il

rimborso) devono aver convinto Rover Italia che la stragrande maggioranza dell'utenza è sicura della propria scelta e che quindi si sarebbe potuto osare di più.

Dal 1° luglio, dunque, insieme alla nuova «Proposta di Acquisto» entrata in vigore il 1° Maggio (il cui unico neo è il prezzo bloccato per soli 90 giorni. «Ma con il nuovo sistema di trasporto attraverso il tunnel sotto la Manica, i tempi di consegna al cliente si riducono a soli 14 giorni», assicura Pistola) concessionario e cliente sottoscrivono anche il nuovissimo «Rover Protezione Acquisto». Chi avesse ripensamenti potrà ricorrere con le stesse modalità (30 giorni dalla consegna o 1000 km di percorrenza, a seconda di quale delle due condizioni si verifica prima) sia alla sostituzione, sia in caso di totale insoddisfazione alla restituzione con rimborso (entro 15 giorni dalla riconsegna) di quanto pagato «tranne le spese di trasporto, messa su strada e tasse».

Per rendere le cose più chiare, Rover ha stabilito cifre forfettarie divise per gamme: 1.300.000 lire per Rover 100 e Mini; 1.600.000 lire per Rover 200, 400 e 600; 1.900.000 lire per la Serie 800. Naturalmente la vettura non deve avere subito danni, essere stato in alcun modo modificato, o acquistato al di fuori della rete ufficiale di vendita.

La totale applicazione del «soddisfatti o rimborsati» avrà però anch'essa un carattere sperimentale su tutta la gamma Rover (attenzione, le Land Rover non rientrano in questa formula) fino al 31 dicembre di quest'anno. Anche se, rassicura Salvatore Pistola, «è stata adottata con un respiro temporale più ampio. Vogliamo solo poter fare una verifica a fine anno. Dopo di che potremmo anche prorogarla».



La gamma «scoperta» delle Rover. A destra, la nuova 111 Cabriolet.

Una speciale nel 35° Mini e una raffica di novità

PORTOFERRAIO. La Rover Italia ha colto l'occasione del XVII Motor Press Tennis Trophy per far provare all'isola d'Elba la raffica di novità che in questo periodo arricchiscono la sua gamma, oltre a presentare la nuova iniziativa a tutela dei propri clienti di cui si dice a parte. Le novità consistono in: una serie speciale di 400 unità della Mini che, a ricordo del debutto avvenuto il 26 agosto del 1959, è denominata 35° Classic; una Rover 111 Cabriolet con capote elettrica; una «Special Edition» della cabriolet Rover 214i SE; la nuova versione dell'«ammiraglia», la Rover 820 Ti Lusso con motore di 200 cv.

Queste Rover, che hanno in comune la concorrenzialità del prezzo, saggiate sulle strade dell'Elba hanno dimostrato tutta la loro maneggevolezza; soltanto la 820, alla quale si addicono i lunghi percorsi autostradali, non ha potuto dare il meglio di sé, anche se in un tratto di 40 chilometri in tortuosa salita ha potuto dimostrare tutta l'elasticità del suo potente motore.

La più richiesta per le prove è stata la 111 Cabriolet, che ha un livello di equipaggiamenti che la fanno ben figurare anche nei confronti di modelli di classe superiore. Nel suo prezzo, chiavi in mano, di 23.020.000 lire sono compre-

si infatti due raffinatezze come la capote con movimento elettrico e il lunotto asportabile. Se questa versione disponesse anche del servosterzo la si potrebbe considerare davvero perfetta. I 60 cv del suo propulsore di 1119 cc consentono prestazioni più che adeguate per una vettura che dovrebbe essere prevalentemente utilizzata a «cielo aperto»: 150 km/h di velocità massima. Accessoriatissima, questa «scoperta» ha di serie anche un inedito antifurto elettronico. Per chi lo desidera sono disponibili, con sovrapprezzo, cerchi in lega con pneumatici ribassati e una specifica barra antirullo all'anteriore.

1400 pezzi della versione Classic della mitica Mini, che aveva già suscitato molta simpatia al Salone di Torino dove la Rover Italia l'aveva esposta, non saranno certamente sufficienti ad accontentare tutti gli estimatori della vettuolina di Alex Issigonis. Chi riuscirà ad averla, ad un prezzo di 16.256.000 lire che comprende anche gli interni in pelle, il tetto apribile elettrico e i cerchi in lega, ne apprezzerà (a parte la ripresa e la velocità massima di 143 km/h) la proverbiale tenuta di strada e la possibilità di essere

parcheeggiata in uno spazio ridottissimo. Chi rimarrà a bocca asciutta, potrà sempre rifarsi con la Mini Cabriolet che la Rover Italia vende a 23.574.000 lire.

Sempre in tema di cabriolet è da segnalare il debutto della Rover 214i SE in edizione speciale. Proposta a 29.208.000 lire, anche questa vettura, capace di raggiungere i 180 orari, si impone per la ricchezza degli allestimenti. Provvista di un sofisticatissimo sistema antifurto, la cabriolet 214i SE, che già dispone di barre antintrusione nelle portiere e di cinture con pretensionatore, può essere equipaggiata a richiesta di air-bag.

Invece l'air-bag è di serie sia per il guidatore che il passeggero anteriore sulla 820 Ti Lusso, che la Rover Italia ha a listino a 51.361.000 lire. Naturalmente questa vettura è accessoriatissima, ma l'asso nella manica di questa «ammiraglia» è rappresentato dal motore, che è una variante evoluta del 4 cilindri 16 valvole di 1994 cc, già utilizzato per la 220i Turbo 16v Coupé. Questo propulsore, che grazie al turbo eroga 200 cv a 6.000 giri/min. e che raggiunge la sua coppia massima di 245 Nm a soli 2.100 giri/min, consente all'«ammiraglia» Rover una velocità di punta di 230 km/h. Da vera Gran Turismo, per una berlina 4 porte tanto confortevole, l'accelerazione: 8,2 secondi per passare da 0 a 100 km/h. Naturalmente, per assicurare a questa grossa berlina un comportamento su strada impeccabile, alla Rover hanno provveduto ad abbassare di 20 mm l'assetto, a modificare la geometria dell'avantreno e ad adottare barre antirullo più rigide.

In Citroën è già «anno '95». Decisi interventi sull'ammiraglia Due nuovi motori per XM

Per molte Case è già tempo di «anno modello 1995». È il caso di Citroën Italia che da luglio presenterà la sua gamma di modelli quasi completamente rivisitata. Qualche ritocco estetico per rendere più evidente e omogeneo il «family feeling» Citroën (nuove calandre con il «doppio chevron» marchio della Casa posto al centro della griglia radiatore; nuovi cofani motore con doppia nervatura longitudinale), un nuovo motore Diesel di 1500 cc in luogo del vecchio 1360 cc per la AX (aumentano del 10 per cento medio tutte le prestazioni), miglioramento della «sicurezza globale» adottando su tutta la gamma i pretensionatori pirotecnici delle cinture di sicurezza anteriori, che sulle Xantia di livello più alto e su tutte le XM vengono abbinati di serie al

l'airbag per il conducente. Gli interventi più rilevanti interessano però l'«ammiraglia» XM. Oltre a quanto già detto in termini di stile esterno, la «top» Citroën è stata ritoccata anche nella parte bassa del frontale, sono stati modificati i tergicristalli, il sotto-parabrezza, e gli specchietti retrovisori presentano due posizioni memorizzate per la marcia avanti o indietro. All'interno è stata rivista integralmente la plancia, e in funzione della sicurezza i comandi della radio sono stati portati sul volante. Ancora alla sicurezza si richiamano i nuovi dispositivi elettrici alzacristalli «antipizzicamento» e l'antifurto con codice senza il quale non è possibile avviare il motore. Infine, alle sospensioni «intelligenti» Idrativa 2 si aggiunge ora anche la mo-

difica del ponte posteriore in funzione autosterzante. Ma tutto ciò alla Citroën è parso insufficiente. Tant'è che per la XM sono stati messi a punto due motori completamente nuovi: un 2.0 litri benzina plurivalvole (prezzi chiavi in mano da 48,9 milioni) che privilegia il rendimento termodinamico ai bassissimi regimi (in quarta a 1500 giri i tecnici assicurano una ripresa brillante), e un 2.5 Turbodiesel a tre valvole per cilindro che eroga una potenza di 130 cv e soprattutto si fa forte di una coppia massima di ben 30 kgm a soli 2000 giri/minuto, con una «curva» tale che anche ai regimi inferiori (sempre sopra i 20 kgm da 1600 a 4300 giri; 25 kgm da 1750 a 3500 giri) si mantiene «superiore ai dati di qualsiasi altra concorrente». □ R.D.

Il Toyota Rav 4 quasi fuoristrada

MARSIGLIA. La Toyota tenta una nuova strada nel fuoristrada. Visto che in Europa i mezzi «off road» ormai sono usati più che altro in città, tanto vale eliminare ogni equivoco. È nato così il RAV 4, un bel giocattolo di dimensioni contenute (è lungo 371 cm) che al «vecchio» concetto di fuoristrada dedica giusto la forma, modernamente tondeggianti, e la trazione integrale permanente con tre differenziali, di cui quello centrale bloccabile manualmente. Con un pianale alto - anche se distante soli 20,5 cm da terra -, le sospensioni indipendenti (posteriori di nuova concezione) e la motricità sulle quattro ruote si disbriga agevolmente anche su percorsi sterrati di media difficoltà. Lo abbiamo appurato sui monti nell'entroterra marsigliese dove pendenze del 30-35 per cento non sono state un ostacolo insormontabile nonostante la mancanza del riduttore di marce.

Con tutto ciò il RAV 4 è stato pensato dalla Casa giapponese in funzione del mercato europeo e, appunto, di un prevalente uso stradale. L'intento è del resto ben visibile nell'allestimento, come sempre nei prodotti di questo costruttore, molto accurato: ottima ergonomia, buona visibilità laterale e posteriore, sedili



ribaltabili fino a formare due letti di fortuna, doppio tettuccio apribile e asportabile (si ripongono all'interno del portellone). Anche il motore, un 2.0 litri 16 valvole da 129 cv molto simile a quello che equipaggia la Carina E, ha prestazioni da velocista. La Casa infatti dichiara (con un po' di generosità) in 170 km/h la velocità raggiungibile e l'accelerazione da 0 a 100 orari in soli 10,1 secondi.

Il RAV 4 sarà in commercio in Italia a partire dalla seconda metà di settembre in un unico allestimento, ad un prezzo non ancora stabilito, ma che presumibilmente si attesterà tra i 33 e 36 milioni di lire. Più, forse, la tassa addizionale di 400.000 lire sui fuoristrada. L'iter per l'omologazione, infatti, non è ancora iniziato. □ R.D.

A Nuccio Bertone l'Oscar Usa per i design

Il 19 giugno scorso per Nuccio Bertone una festa in pompa magna e un premio fra i più ambiti nel campo del design automobilistico: il Lifetime Automotive Design Achievement, l'equivalente in Usa di un Oscar cinematografico, consegnatogli nel corso di una sfarzosa cerimonia a Detroit. Al pubblico americano Bertone ha così sintetizzato i principi del suo lavoro: «Oggi dobbiamo saper dare funzionalità, sicurezza, aerodinamica, innovazione, comfort, affidabilità, fattibilità industriale, economia. Ma soprattutto dobbiamo saper caratterizzare i contenuti con qualcosa di indefinibile e non programmabile: lo stile. Un valore sfuggente, fatto di volumi, armonia di dettagli, gusto, ingredienti dosati con sapiente regia. L'insieme deve provocare una emozione. Quando questa nasce, metà del gioco è fatto».

Golf Pink Floyd da oggi a tutta musica

È in vendita da oggi sul nostro mercato la Golf Pink Floyd, speciale versione della «media» Volkswagen prodotta in occasione della sponsorizzazione della tournée europea del noto gruppo rock inglese (dal 13 settembre in Italia per cinque concerti: Torino, Udine, Modena e due volte a Roma). Offerta con i motori di 1.4 litri 55 cv e 1.6 litri 75 cv, in versione a 3 e 5 porte, la Golf Pink Floyd è dotata di serie di un ricco equipaggiamento (servosterzo, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, sedile posteriore sdoppiabile) e soprattutto da un formidabile impianto Hi-Fi con sintonizzatore CD Pioneer Deh 405, e naturalmente The Division Bell, ultimo album dei Pink Floyd. Questi prezzi chiavi in mano: 23.567.330 lire per la 1.4 tre porte e 24.495.530 per la 5 porte; rispettivamente 24.572.880 e 25.495.130 lire per la 1.6 tre e cinque porte.

Seat sponsor con la Ibiza di Sonoria 94

Grandi interpreti internazionali della musica rock - Bob Dylan, Peter Gabriel, Aerosmith tra gli altri - saranno di scena il 7-8-9 luglio a Milano nell'evento Sonoria '94. L'importanza del festival rock ha indotto Seat Italia ad affiancare gli organizzatori sia con un'adeguata campagna pubblicitaria dell'evento stesso, sia mettendo in palio una Ibiza tra gli spettatori delle tre giornate di Sonoria.

9 concessionari italiani premiati da Ford Europa

A Siviglia, in Spagna, la Ford Europa ha consegnato a 86 concessionari Ford di tutto il continente (in totale sono 6000) che si sono distinti nel Programma soddisfazione Clienti durante lo scorso anno il «Chairman's Award 1993». Tra i premiati nove sono italiani: Atos di Firenze, Blue Point di Milano, Garage Resia di Merano, Berti di Lucca, Acav di Livorno, Scalon di S. Donà di Piave, Si.Bon.Car di Nuoro, Aversene di Corigliano Calabro e Euromotor di Torino.



Lo sportivo Aprilia SR Replica. A destra, l'NGR Piaggio.

Come fa uno scootero di 50 cc a definirsi sportivo? Per la legge italiana si tratta di un ciclomotore a tutti gli effetti, sottoposto quindi ai noti vincoli in tema di velocità massima (45 km l'ora), divieto di trasporto del passeggero, possibilità di essere guidato a 14 anni, senza patente (e, solo i maggiorenti, anche senza casco), con una targhetta personale al posto della macchinosa immatricolazione au-

tomobilistica e motociclistica. Senza contare che, per sua stessa definizione, lo scootero è il mezzo di trasporto cittadino per eccellenza; lontano quindi da qualsiasi velleità corsaiola. Il concetto di sportività applicato a un veicolo del genere merita insomma almeno un appello: non proprio «cinquantini» sportivi gli autentici protagonisti di un successo commerciale incredibile



Scooterini 50 cc tutto pepe, un boom nel boom

L'Italia è invasa da una miriade di scooterini dalle caratteristiche sportive, con tecnologie d'avanguardia e ciclistiche da vera moto. Ce n'è per tutti i gusti, pronti a scendere in pista negli appositi Campionati o adatti a farsi le ossa nel fuoristrada, ma sempre disponibili nell'uso quotidiano casa-ufficio e in mezzo al traffico. Ecco l'ultima frontiera del vecchio ciclomotore. In evidenza Aprilia, Piaggio, Gilera, Malaguti e Italjet.

CARLO BRACCINI

in Italia e in Europa. Come dire un boom nel boom, a sua volta senza precedenti, degli scooterini di 50 cc: 280.000 esemplari venduti in Italia lo scorso anno e previsioni per il 1994 superiori alle 350.000 unità, alla faccia della crisi.

Linee aggressive, colorazioni e grafiche vivaci, sospensioni, ruote, freni e pneumatici pneumatici da vera moto, accelerazioni brucianti per raggiungere, con la tra-

smmissione automatica ormai generalizzata, quei fatidici 45 orari nel più breve tempo possibile. L'ultimo grido si chiama raffreddamento a liquido, al posto del solito, vecchio sistema della ventola con l'aria forzata: lo adottano il recentissimo NGR (estrema sintesi di «energy») presentato dalla Piaggio, con tanto di numero 1 da gara sullo scudo e sulle fiancate, e l'ultima versione dello sportivissimo SR 50

Replica dell'Aprilia, decorato con gli stessi motivi che compaiono sulle carenature del Campionato del Mondo di velocità. In comune NGR e SR Replica hanno anche le ruote «grandi» da 13 pollici e i pneumatici radiali di larga sezione, che consentono pieghe al limite in tutta sicurezza, un tempo impensabili su uno scootero.

Sull'altro versante, quello del fuoristrada, sportività significa soprattutto ruotone tassellate e sospensioni ultrasensibili per affrontare qualsiasi insidia, non solo sullo sterrato ma anche tra le buche del famigerato pavé cittadino. Sull'onda del successo travolgente del capostipite Booster della francese MBK (ex Motobecane, oggi di proprietà del colosso Yamaha) è arrivato il nuovo best-seller della categoria, il Gilera Typhoon, da cui la Casa lombarda ha derivato il recentissimo Stormo stradalizzato per i puristi dell'asfalto.

C'è anche chi, spinto dai deside-

rio di stupire, si lascia andare ad aggressive contaminazioni aeronautiche nel design. È il caso dell'F10 e soprattutto del Phantom (1 nomi sono già un programma) della bolognese Malaguti, quest'ultimo in particolare caratterizzato dai due piccoli e cattivissimi «occhi» ottenuti con la tecnologia dei faretto poliellissoidali.

Ancora più avanti, un'altra azienda emiliana, la Italjet, ha pronto il suo gioiello tutto pepe, il Formula 50, con l'innovativa sospensione anteriore monobraccio di tipo automobilistico.

Sport, infine, significa anche spendere di più. Visto che tecnologia e prestazioni si pagano, ecco che gli scooterini sportivi stabiliscono anche i nuovi record per la categoria. Con 4.040.000 lire franco concessionario per il momento tocca all'Aprilia SR Replica doppiare la fatidica boa dei quattro milioni. Un primato che non fa piacere a nessuno ma che, inevitabilmente, non resisterà a lungo.