

No stop di feste dalla Polo alla K L'ammiraglia Lancia va all'attacco

Per l'ammiraglia K è tempo di confronto con il mercato. Il suo lancio commerciale è avvenuto secondo il rito dovuto a un grande debutto: tre giorni di festeggiamenti, da venerdì a ieri, in tutte le succursali e concessionarie Lancia d'Italia rigorosamente tenute aperte. All'attesissimo modello è infatti affidato il ruolo di ambasciatore

del Gruppo torinese In Europa. Lo stesso presidente Fiat Gianni Agnelli ha dichiarato che dalla K si attendono grandi risultati: un fatturato di 2500-3000 miliardi nel 1995 con una vendita di 60-70.000 esemplari. Come sempre la fortuna di un modello dipende da un mix di qualità e dal giusto posizionamento del listino. Molto interessante è il prezzo, chiavi in

mano, della versione d'attacco 2.0 LE con il nuovo motore cinque cilindri 20 valvole: a 44,8 milioni (uno e mezzo meno della corrispondente Thema 1.6V LE) offre di serie, tra l'altro, Abs, albag guidatore, alzacristalli elettrici sulle quattro porte e l'antifurto immobilizzatore Lancia Code. Le altre versioni sono mediamente allineate con la migliore

concorrenza. Quello della K è l'ultimo degli esordi importanti di novembre, aperti dieci giorni fa dalla nuova Polo, carrozzeria a due volumi, 3 e 5 porte, tre motorizzazioni a benzina, cui si agglierà la prossima primavera una Diesel di 1900 cc e 64 cavalli di potenza. Tra la reginetta tedesca e la regina madre italiana c'è da segnalare anche il ritorno in Rover di una station wagon, la 400 Tourer con motori 1.6 16 valvole a benzina (122 cv) e 1.8 turbodiesel (88 cv) proposte allo stesso prezzo: 32.307.000 lire. Fra qualche settimana sarà poi disponibile una 416 16V da 111 cv (29.727.000 lire).

La gamma Lancia K prevede subito nove versioni: ma già dal prossimo febbraio sarà disponibile anche una due litri 16 valvole turbo. Questi i prezzi chiavi in mano (le 2.4 e 3.0 benzina sono al netto della tassa Ise di 5 e 8 milioni)

Le versioni Polo sono 10 distinte in tre motorizzazioni a benzina due carrozzerie e due allestimenti per le 1.050 e 1.300 cc mentre le 1.600 prevedono un unico livello. Questi i prezzi chiavi in mano

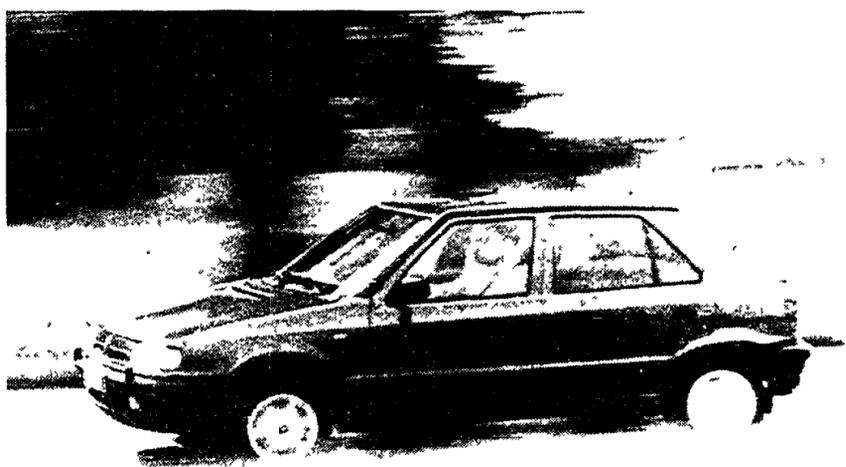
2.0 LE	L. 44.800.000	1.050 tre porte	L. 15.766.880
2.0 LS	L. 48.700.000	1.050 cinque porte	L. 16.617.730
2.4 LE	L. 47.300.000	1.050 Comfort 3p	L. 17.480.480
2.4 LS	L. 51.200.000	1.050 Comfort 5p	L. 18.331.330
2.4 LX	L. 55.850.000	1.300 tre porte	L. 18.069.530
3.0 LS C.A.	L. 68.000.000	1.300 cinque porte	L. 18.920.380
3.0 LX	L. 69.500.000	1.300 Comfort 3p	L. 18.926.330
2.4 TD LE	L. 46.100.000	1.300 Comfort 5p	L. 19.777.180
2.4 TD LS	L. 50.000.000	1.600 tre porte	L. 19.170.280
		1.600 cinque porte	L. 20.021.130

L'erede Favorit alla conquista dell'Europa Skoda vira a ovest Così nasce Felicia

La Skoda vira di 180 gradi i suoi obiettivi. Da Est guarda ora a Ovest con un nuovo modello di berlina due volumi cinque porte adatta ai gusti europei. È la Felicia frutto della «cura» Volkswagen. Subito con due motori autoctoni di 1.3 litri da 54 e 68 cavalli. Già previsti sviluppi nelle motorizzazioni e nelle carrozzerie. In Italia sarà lanciata a fine gennaio. Dovrebbe costare intorno ai 14 milioni. I prezzi definitivi al Motor Show di Bologna

Nome già fortunato

Il nome Felicia è già comparso nella storia automobilistica della Skoda. Appartiene a un fortunato modello cabriolet nato alla fine degli anni Cinquanta. L'attuale Felicia è costruita a Mladá Boleslav. Qui nel 1895 il libraio Václav Klement e il meccanico Václav Laurin fondano una officina per costruire biciclette, poi moto e dal 1905 auto. Nel 1925 la fusione con la Skoda.



La Skoda Felicia durante una prova su strada

1° compleanno: boom di ordini e nuove versioni con motore aspirato Diesel, e Punto fa trenta e trentuno

La domanda di Fiat Punto in Europa continua a superare le aspettative: in un anno di vendite il livello degli ordini è arrivato dieci giorni fa a 640 mila unità. Sembra proprio che Punto abbia sfondato e che poco importi se per averla si deve aspettare un po' più a lungo (le consegne effettuate nello stesso periodo sono infatti circa 450 mila). E nel frattempo Fiat amplia l'offerta con una nuova motorizzazione 1.7 Diesel aspirata da 57 cv che va ad affiancarsi alla più potente turbodiesel già in commercio. La gamma della berlina Fiat è disponibile sia con carrozzeria tre e cinque porte sia cabriolet (arriva così a un totale di 31 versioni).

Forse in un mercato come il nostro penalizzato dalla super-tassa sui Diesel (il decreto di sospen-

sione dell'imposta per le vetture di nuova immatricolazione è posto con le norme europee anti inquinamento scade alla fine di dicembre e non si sa ancora se verrà riproposto o no ndr) la nuova motorizzazione a gasolio potrebbe essere in sovrappiù. Ma non bisogna dimenticare che Punto sta andando bene anche in altri paesi europei - come Francia, Germania, Belgio - dove il Diesel è riservato ben altro trattamento: sia da parte dell'utenza che dei governi. Tant'è che la quota delle vetture Diesel sul mercato totale europeo ha raggiunto nei primi sette mesi di quest'anno il 21 per cento, lasciando prevedere un incremento rispetto al 1993 che si era chiuso al 19,3 sul mix globale.

Inoltre, spiegano dal quartier generale di Corso Marconi, in questi

tempi di grandi difficoltà economiche l'utenza italiana è particolarmente attenta ai consumi e ai costi di esercizio. Senza contare che anche da noi il lieve aumento delle vendite Diesel si è registrato soprattutto nel segmento B. Appunto quello della Punto.

Dedicata dunque a chi non cerca le super prestazioni la Punto Diesel coniuga le doti di sicurezza, comfort e abitabilità comuni a tutta la gamma con l'economicità di gestione. Il quattro cilindri in linea di 1.698 cc se da un lato non permette grandi accelerazioni (20 secondi da 0 a 100 km/h 150 orani di velocità massima) dall'altro è però «elastico» grazie a una coppia di 10 kgm a soli 2500 giri/minuto e decisamente «risparmiosa». Secondo i dati di omologazione infatti con un litro di gasolio percorre quasi 22

km alla velocità costante di 90 km/h 15 l/100 km a 120 orani e poco meno di 14,3 km in città.

Già disponibile da qualche giorno con carrozzeria tre o cinque porte e in allestimento S - rispettivamente i prezzi chiavi in mano di 17.400.000 e 18.350.000 lire - offre di serie cinture pretensionate e regolabili in altezza, servosterzo segnalatore di presenza di acqua nel gasolio, tergicristallo a vetro atermico, dispositivo di riciclaggio aria, apertura bagagliaio dall'interno, sistema Fps di prevenzione dagli incendi. Manca invece lo specchietto retrovisore destro (1) ottenibile su richiesta. Fra gli optional figurano anche airbag per guidatore e passeggero, chiusura centralizzata, antifurto elettronico, tetto apribile, autoradio con comandi sul volante.

Solidarietà: iniziative Fiat e Iveco

Le popolazioni colpite dalle recenti alluvioni possono contare sulla concreta solidarietà del Gruppo Fiat. Immediatamente a ridosso della grande emergenza Fiat Auto (Fiat Alfa e Lancia) e Iveco hanno infatti messo in cantiere una serie di iniziative per agevolare il ripristino dei mezzi danneggiati. Concessione officine autorizzate e servizi di assistenza tecnica in loco, corsi di riparazione per acconciare e riparare le auto e i commerciali offrendo una riduzione del 50 per cento sul prezzo di listino dei ricambi. Oppure, in caso di irreparabilità del mezzo, lo sconto del 20% per l'acquisto di un veicolo nuovo, la possibilità di finanziamento per 24 mesi all'interesse del 6% e il pagamento della prima rata dopo 6 mesi. Simile il contributo Iveco sui veicoli commerciali in dotazione e di trasporto persone 50% di sconto sul prezzo dei ricambi e finanziamenti agevolati per l'acquisto di veicoli nuovi.

In 230 mila per Twingo Easy semiautomatica

Oltre 230.000 persone hanno affollato l'altro week end le concessionarie italiane della Renault in occasione del «porte aperte» organizzato per il lancio della Twingo Easy. La piccola monovolume francese offerta al prezzo di 15.700.000 lire chiavi in mano è l'ultima proposta in fatto di guida anti stress. Ovvero è una semi automatica in cui ad essere pilotato attraverso sensori e attuatori non è il cambio ma la frizione. La leva del cambio infatti è quella classica a cinque rapporti. Manca invece il pedale della frizione. Di serie offre il pch elettrico, cinture pretensionate, barre di rinforzo nelle portiere, apertura portellone dall'interno, Condizionatore Abs, tetto apribile vernice metallizzata e - da gennaio 95 - airbag al volante. Hanno parte degli optional.

Motor Show: un «144» per sapere tutto

Ogni edizione del Motor Show bolognese presenta almeno una novità organizzativa. Quest'anno il Promotor organizzatore dell'evento, un programma dal 3 al 11 dicembre, ha voluto offrire agli appassionati di quattro e due ruote la possibilità di sapere in anticipo tutto quanto sarà presente nei padiglioni della Fiera. È stata infatti attivata martedì scorso una linea telefonica diretta col Motor Show & Bike Show. Componendo il numero 144-66-1990 (operativo 24 ore su 24) si potranno conoscere in dettaglio tutti i programmi relativi alle iniziative e le aree di auto, moto e biciclette. Durante il Salone il servizio fornirà dati aggiornati sul programma e i risultati delle gare.

L'ANNUNCIO. Quattro motorizzazioni benzina e turbodiesel Primavera Bmw in Touring

La Bmw ha diffuso la prima foto ufficiale della nuova Touring (station wagon) della Serie 3 che raggiungerà il nostro mercato nel corso della prossima primavera. La carrozzeria è derivata direttamente dalla berlina e presenta nella parte posteriore un ampio portellone che si apre a filo di paraurti.

La nuova 3 Touring disporrà già al lancio di 4 differenti motorizzazioni: due a benzina contrassegnate dalle sigle 320i e 328i e due Diesel sovralimentate 318 tds e 325 tds. Le versioni benzina sono mosse dai nuovi propulsori sei cilindri che erogano rispettivamente 150 e 192 cavalli di potenza. Le due a gasolio montano invece un quattro cilindri turbo-intercooler di 1.665 cc e 90 cv e il potente sei cilindri turbo-intercooler di 2,5 litri in grado di erogare una potenza di 143 cavalli.

Con la Touring la nuova Serie 3 arriva così in soli quattro anni alla quinta versione di carrozzeria: la prima è stata la berlina nata nel 1991, cui sono seguite la coupé nel 1992, la cabrio nel 1993 e la Compact quest'anno. La nuova 3 Touring dovrà raccogliere l'eredità del precedente modello familiare che dal 1987 al 1993 è stato venduto in 126.000 esemplari di cui 9000 consegnati alla clientela italiana.



Due viste della nuova Bmw 3 Touring

LA PROVA. Mercedes 600 Sec Coupé «perfetta» ...a caro prezzo

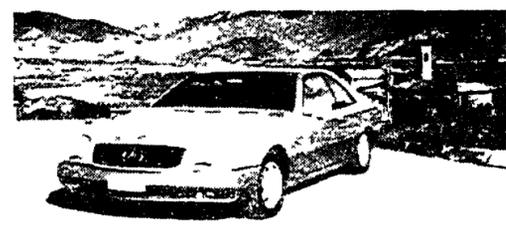
CARLO BRACCINI

Duecentoquarantacinque milioni scattano in mano necessaria all'acquisto di quella che secondo i dirigenti e i tecnici della Casa di Stoccarda è semplicemente la migliore coupé mai costruita prima. La Mercedes 600 Sec. Dodici cilindri, quarantotto valvole, 5987 cc, 394 cavalli, 250 km/h (autoli metri), 66 secondi per portare a 100 km/h, 2.300 kg di peso a secco da 0 a 100 km/h in 10,4 secondi. Ma come se la viva una vettura tanto costosa ed esclusiva sulle strade di tutti i giorni, a confronto con i problemi quotidiani degli automobilisti comuni? Quali che per riuscire a possederla, una dovrebbero mettere insieme il corrispettivo di ventisei Fiat Cinquecento, sedici Punto o otto Croni o nove i Miniani.

Tanto per cominciare, la 600 Sec è lunga poco più di cinque metri e larga oltre un metro e novanta. Il box insomma deve essere di quelli grossi mentre nel garage pubblico il mensile costa ormai il come un bilocale arredato in centro (problemi è ovvio solo per i automobilisti medi o). Però la visibilità è buona grazie alle ampie superfici

vetrate, mentre ogni volta che si innesta la retromarcia due piccole antenne telescopiche emergono dalle estremità del cofano posteriore per aiutare la percezione degli ingombri in manovra. Nono stante le dimensioni spostarsi in città a bordo della Sec è un vero piacere, assistiti da uno sterzo leggero e sensibile, completamente sgravati dal fastidio di dover cambiare marcia (provvede a tutto il sofisticato cambio automatico a quattro rapporti con doppia programmazione Economy e Sport).

Un po' di assuefazione la richie dono i molteplici servocomandi elettrici e le infinite possibilità di regolazione che offre il abitacolo disseminati tra pelle e radica ma come piace ai tedeschi in una atmosfera un po' fredda e distaccata. Si va dai sedili elettrici con posizione memorizzabile alla sofisticata climatizzazione separata per il lato guidatore e quello passeggero. Tutto comunque semplificato al massimo in omaggio alla tradizione Mercedes. Del V12 che equi praggia la 600 Sec si può solo dire che «semplicemente ha tutto po-tenza elastica, silenziosa. Asso-



lutamente privo di vibrazioni (impossibile a minimo stabile se la vettura è spenta o in moto se si non si guarda il quadro strumenti) si rivela sensibile e pronto a ogni minima apertura del gas a qualunque regime di giri.

Nel corso dei nostri chilometri di vita in comune con la super coupé Mercedes ne abbiamo apprezzato le eccellenti qualità stradali con un comportamento dinamico improntato al massimo equilibrio e alla massima sicurezza. Certo lo sterzo troppo leggero non invita a guidare sportivo mentre le sospensioni (gestite elettronicamente) si mantengono molto morbide con conseguente effetto concamento laterale in curva.

Tra i tanti pregi quello di non doversi preoccupare di amministrare i 14 valvole di cavalli di cui dispone l'assale posteriore niente coreografiche derivate in accelerazione o sbandate controllate in curva perché il sistema automatico di intappetamento ci mette la solita perizia elettronica rassicurando i tranquilli padri di famiglia e lasciando agli altri la sensazione non sempre piacevole di guidare

setto tutore. Di contro se solo il Codice lo permettesse, si potrebbe muovere in autostrada a più di 250 orani di ticchettio nel più assoluto comfort, tanto per gli occupanti anteriori quanto per i due passeggeri posteriori. Lo spazio e disposizione di questi ultimi però non è eccezionale. Viaggiano a norma di legge bisogna comunque mettere in preventivo un consumo di carburante spropositato - me di 15 km con un litro - anche per la categoria extra lusso cui appartiene di diritto la 600 Sec.

Due volte le anomalie commesse in corso del test, una imperfezione di montaggio negli alzacristalli elettrici posteriori (indivano a spasso per il braccio) e una cosiddetta «azione di carattere generale» di torci di pedali al sermo scricchiolate da parte degli altri automobilisti, continui sorpassi, provocatori ad opera di beliniste sportive con radio in mano e occupanti bellicosi. La Mercedes 600 Sec è tanto magnifica e gratificante da guidare quanto difficile e impegnativa da possedere. O forse come diceva Fantozzi «è solo il duro mestiere dei ricchi».