

Favorevoli impressioni al primo incontro con la nuova Volkswagen



È parca la Golf
«sorella»
del Maggiolino

Eccezionale la tenuta di strada, l'abitabilità, la capacità di trasporto bagagli - La versione 1100 è la più equilibrata. Anche in questa vettura la mano di Giugiaro - Il problema del prezzo

Horst Backmann, uno dei massimi dirigenti del gruppo Volkswagen, l'ha presentata come «la sorella del Maggiolino» una definizione che può significare tante cose, ma che certamente non significa che la «Golf» diventerà un caso pressoché unico nella storia dell'automobilismo mondiale. È infatti impensabile, oggi, che ad un'automobile possa attribuirsi per quasi quarant'anni (il primo «Maggiolino» vide la luce nel 1937) il successo incontrato dalla vettura progettata da Ferdinand Porsche, venduta sino ad ora in 18 milioni di esemplari e che continuerà ancora ad essere prodotta.

Non a caso lo stesso Backmann ha detto che il «Maggiolino» sfugge ai normali giudizi e termini di paragone. La «Golf», dunque, sarà «sorella» al «Maggiolino», perché prima o poi, prenderà definitivamente il suo posto sulle catene di montaggio, perché diventerà certamente in breve periodo la vettura più venduta del gruppo, perché diventerà la principale erede della tradizione Volkswagen, e soprattutto, perché questa è almeno l'impressione ricavata in una prova di poco più di 200 chilometri in Baviera è una vettura veramente indovinata, sia dal punto di vista meccanico che dal punto di vista stilistico.

È questa Volkswagen che nasce in un periodo certo non facile per l'industria automobilistica, la prima macchina veramente nuova che vede la luce negli stabilimenti di Wolfsburg. «Passat», infatti, aveva ereditato il motore dalla «Audi 80», così come l'aveva ereditato il coupé «Scirocco». Il motore che equipaggia la versione di base della «Golf» è invece stato progettato e costruito proprio per questa macchina, che risulta così perfettamente equilibrata in tutte le sue componenti. Per questo (ricordato che la «Golf» monta anche il motore 1500 della «Scirocco», la quale a sua volta sarà disponibile anche con il motore 1100 della «Golf») riferendo di questa prima prova di contatto ci riferiamo soprattutto alla versione di base.

La «Golf» — la linea reca la firma di Giorgio Giugiaro, che è diventato ormai il «mattatore» tra gli stilisti europei — è una berlina che piace a prima vista, anche se a una vettura molto compatta, cui si non far dimenticare la immagine di robustezza propria della produzione Volkswagen.

La sua compattezza deriva dall'adozione della formula «tutti avanti» e dal fatto che, con dimensioni relativamente contenute, si è voluto dare il massimo di spazio possibile a passeggeri (cinque) e a bagagli (350 dmq. con divano posteriore alzato, 688 dmq. — pari a 16 cubi di birra, precisano in Baviera — con lo schienale ribaltato).

Basta salire a bordo per rendersi conto che l'abitabilità della «Golf», nonostante le dimensioni contenute, indicate dai 3705 mm. di lunghezza, dai 1610 mm. di larghezza e dai 1410 mm. di altezza, è veramente buona. Se la sola impressione non bastasse soccorrono le cifre: larghezza vano spalle ant/post mm. 1325/1290; altezza interna ant/post; mm. 920/875; profondità sedile ant/post mm. 460/480.

Altre cifre spiegano perché, una volta avviata la vettura e affrontate le prime curve, si ha l'impressione di una macchina docilissima e che tiene perfettamente la strada. A parte il tipo di sospensioni adottate (con bracci a terra negativo come sulla «Passat» e sulla «Scirocco») gioca un ruolo determinante la distribuzione dei pesi molto bene equilibrata sia nella versione 1100 (610 kg. sull'asse anteriore e 590 su quello posteriore) che nella versione 1500 (640/590 grazie alle diverse inclinazioni dei motori).

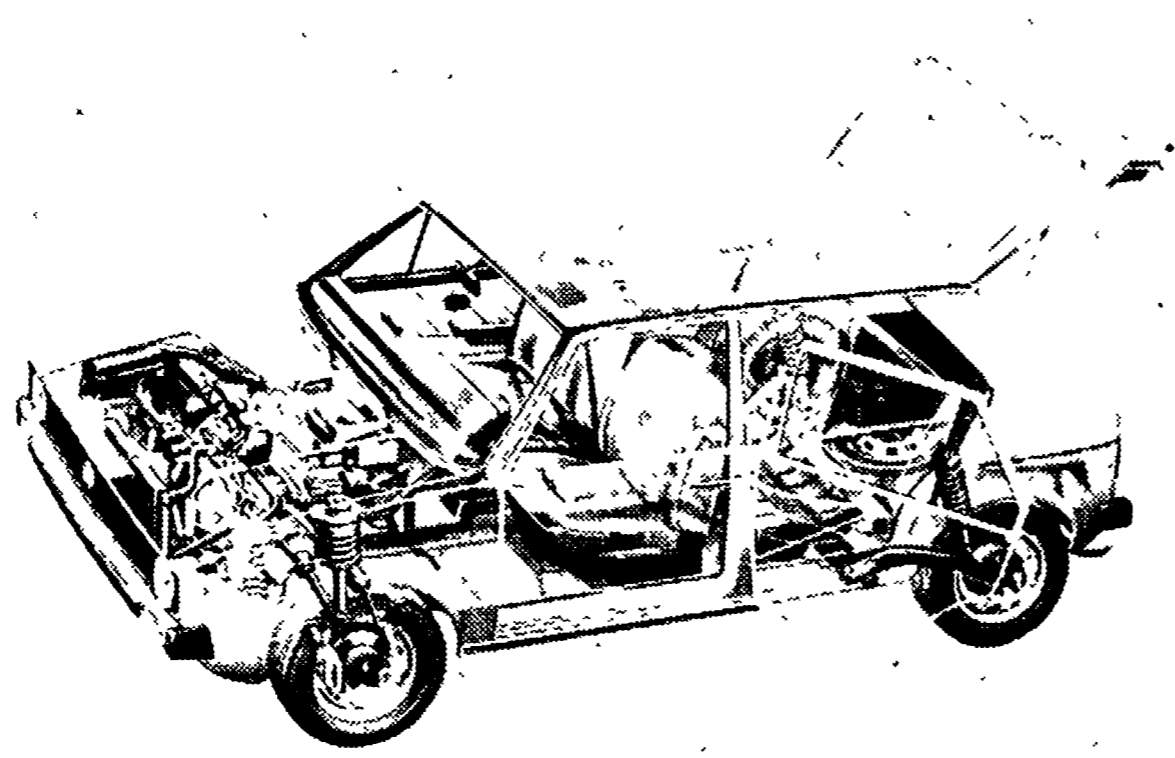
Pur disponendo di un motore della potenza contenuta (50 CV DIN a 6000 giri) la «Golf» 1100 è assistita a prestazioni più che soddisfacenti ed è abbastanza parca nei consumi, stando ai dati indicati nei fogli che riportano anche quelli che si riferiscono alla versione con motore 1500: velocità massima 140 (180) chilometri orari; accelerazione da 0 a 80 km/h con uso del cambio in 10,5" (8,2); accelerazione da 0 a 100 km/h in 16,5" (12,9); consumo carburante (DIN) 8 litri (8,5) per 100 chilometri; consumo alla velocità costante di 60 chilometri ora 5,8 litri (5,9) per 100 chilometri; consumo alla velocità costante di 100

km/ora 6,8 (7) litri per 100 chilometri.

La parsimonia della «Golf» aumenta poi se si considera che il propulsore — il motore ha un rapporto di compressione 8:1 — è alimentato in Germania da benzina normale e che, in Italia, si può ricorrere ad una parte di «normale» e ad una di «super».

Tutte positive, dunque, le impressioni sulla «Golf»? Certamente sì, se ci si limita a rilevare ancora la buona insonorizzazione, la accuratezza delle finizioni, la razionalità della strumentazione, le caratteristiche di sicurezza attiva e passiva che sarebbe qui troppo lungo elencare. Ma qualche difetto, anche se qualcuno si immagina passeggero, non è passato inosservato. Il cofano motore, per esempio, non ha l'apertura controvento che sarebbe stato un motivo di sicurezza in più nonostante la robusta chiusura. Declinatamente da mettere a punto, ancora, il cambio nella «Golf 1100» che ha una spiccata tendenza ad impuntarsi (almeno sulla vettura che abbiamo provato)

no) nel passaggio dalla quarta alla terza e che ha troppo ravvicinati gli innesti della retromarcia e della prima. Ma questo, così come quello del clacson un po' «timido», è difetto facilmente eliminabile. Più difficile, invece, data la situazione monetaria migliorare la «Golf» dal punto di vista del prezzo. In Germania (in Italia se ne parlerà solo a settembre) il prezzo del modello base è di 7995 marchi, grosso modo 2 milioni di lire, il che significa che da noi la «Golf», nonostante tutte le sue qualità, potrà non avere un mercato facile. A meno che si riesca a frenare lo slittamento in basso della lira rispetto alla valuta tedesca.



La Volkswagen «Golf» vista in trasparenza. Si notino il compatto propulsore che, disposto anteriormente in posizione trasversale, occupa uno spazio minimo, e il serbatoio di benzina collocato in posizione protetta davanti alla sospensione posteriore. Nelle foto di titolo: la «Golf» a due e a quattro porte. Della nuova berlina è prevista una produzione di 2.500-3.000 vetture giornaliere. Prima del lancio sul mercato, 140 «Golf» hanno percorso 3 milioni di chilometri in ogni condizione stradale e di clima.

Le caratteristiche tecniche della «Golf»

(i dati tra parentesi si riferiscono al modello 1500)

CARATTERISTICHE GENERALI - Berlina a tre o cinque porte, cinque posti, motore e trazione anteriori. Autonomia di oltre 700 chilometri alla velocità costante di 100 chilometri orari.

MOTORE - A quattro cilindri con albero motore a cinque supporti. Albero a camme in testa azionato da cinghia dentata. Lubrificazione forzata. Carburatore invertito con starter automatico. Raffreddamento ad acqua con pompa e termostato. Cilindrata effettiva 1093 cc (1471 cc). Altesaggio per corsa 69,5 x 72 mm (76,5 x 80). Coppia massima 7,9 kgm a 3000 giri (11,4 a 3000 giri).

TRASMISSIONE - Con frizione monodisco a secco. Cambio a 4 marce sincronizzate più retromarcia (possibilità di cambio automatico).

AUTOTELAIO - Sospensioni anteriori tramite complessi molla ammortizzatore, bracci triangolari-trasversali, barra stabilizzatrice, braccio a terra negativo. Sospensioni posteriori con retrotreno auto-stabilizzante monocorona, traversa ed effetto stabilizzante con bracci oscillanti

longitudinali saldati alla traversa stessa. Freni a doppio circuito in diagonale, anteriori a tamburo (disco), posteriori a tamburo. Sterzo a cremagliera con piantone di sicurezza.

DIMENSIONI E PESI (oltre a quelli indicati a parte) - Passo 2400 mm, carreggiata anteriore 1390 mm (1400), posteriore 1350 mm (1358). Diametro sterzo m 10,50 circa. Peso a vuoto 24 porte kg 750-775 (780-805).

ALTRE - Tra le altre caratteristiche della «Golf» vale ricordare il telaio a struttura differenziale, la possibilità di soluzione per settori di parti della carrozzeria, il circuito incorporato per la diagnosi elettronica, la facilità di intervento per i lavori di riparazione. Tra gli «optional», da citare, soprattutto, le cinture di sicurezza ad avvolgimento automatico, il tettuccio apribile, ecc. Le «Golf» sono disponibili in quattro versioni: Golf 1100, Golf 1100 L (con equipaggiamento lusso), Golf S 1500 e Golf LS 1500 (con equipaggiamento lusso).

Due automobili Fiat alla ribalta

Sono già un milione le «127» prodotte

La «126» auto dell'anno in Danimarca

Due FIAT sono state in questi giorni ribaltate dalla cronaca: dalle linee di Mirafiori è uscita la milionesima FIAT «127»; in Danimarca la FIAT «126» è stata eletta «55 candidate», «Automobile dell'anno» per il 1974.

La «127» è arrivata al traguardo del milione di unità in soli tre anni, confermando uno dei modelli più interessanti dell'attuale produzione internazionale. Pratica ed economica è diventata rapidamente un «best seller» sui principali mercati del mondo, come dimostra anche il fatto che è stata eletta «Automobile dell'anno» in quattro Paesi europei.

Oggi, la «127» rappresenta il 27 per cento dell'intera produzione FIAT. Ogni giorno ne vengono costruiti 2000 unità, oltre un terzo delle quali vengono esportate. In particolare la «127» è il modello FIAT più richiesto in Francia, Gran Bretagna, Olanda, Belgio e Finlandia.

Del milione di unità prodotte finora, circa 600.000 sono state vendute in Italia e 340.000 all'estero. Di queste, oltre 83.000 in Germania, 62.000 in Francia, 40 mila in Olanda, 33.000 in Inghilterra, 22.000 in Belgio, 13.000 in Svizzera, 8 mila in Svezia.



La milionesima Fiat «127» uscita dalla catena di montaggio.



Due Fiat «126» fotografate a Copenaghen dopo la proclamazione della vettura «Auto dell'anno».

Le strade / Il traffico

Con l'aiuto dei suoni aumenta la durata dei lubrificanti

Ricercatori di Charkov (Unione Sovietica) hanno scoperto che sotto l'influsso delle oscillazioni acustiche di determinata frequenza la durata dei lubrificanti per motori aumenta di varie volte.

Il «126» ha ottenuto ben 54 punti sui 250 disponibili, seguita a distanza dalla Honda «Civic», dalla Volkswagen «Passat», dall'Alfa Sud e da vetture di altre marche.

La giuria, organizzata dal Morgenposten e composta da 25 esperti, ha messo in rilievo che la «126» è una vettura completa, agile ed elegante e, al tempo stesso, la più economica del mercato danese. «Per il prezzo, i consumi limitati e le contenute spese di gestione — è stato sottolineato — la «126» è la miglior auto anti-crisi».

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

Nel centro studi Ford di Colonia

Per l'automatizzato «C3» «test» di 300 ore

E' come se funzionasse per 100.000 km

La richiesta di autovetture equipaggiate con il cambio automatico è elemento di importanza assai rilevante per la sicurezza ed il comfort di guida — ha sul mercato europeo un andamento sempre crescente. Si prevede infatti che entro il 1980 il numero delle vetture automatiche che circoleranno sulle strade europee sarà pressoché triplicato. Per far fronte a questa nuova esigenza del mercato, la Ford ha progettato e realizzato per l'Europa un cambio automatico compatto, robustissimo e particolarmente leggero essendo costruito in alluminio e resine fenoliche, un materiale sintetico a bassa densità e molto levigato.

Al fine di essere adatto alle vetture Ford di produzione europea il «C3» — progettato per motori dal 1500 ai 3000 cc. di cilindrata — è stato realizzato in modo da poter sopportare un alto regime di rotazione: fino a 7000 giri.

Come ogni prodotto di serie, il «C3» deve sottostare alle severe norme Ford in fatto di collaudi. Presso il Centro Studi Ford di Merkenich, vicino a Colonia, sono stati installati speciali equipaggiamenti e banchi di prova al fine di sperimentare a fondo, e separatamente in ogni sua parte, il cambio «C3».

Il «test» ha una durata di trecento ore, equivalenti a circa 100.000 chilometri di guida in tutte le immaginabili condizioni stradali e di traffico. E dopo trecento ore di uso ininterrotto il cambio mantiene la stessa efficienza, silenziosità e dolcezza dei primi minuti senza dare il minimo segno di usura e di stanchezza.

Il Ford «C3» viene prodotto nei moderni stabilimenti Ford di Borsboux e viene montato, a richiesta, su tutti i modelli europei della Ford ad eccezione della Escort.

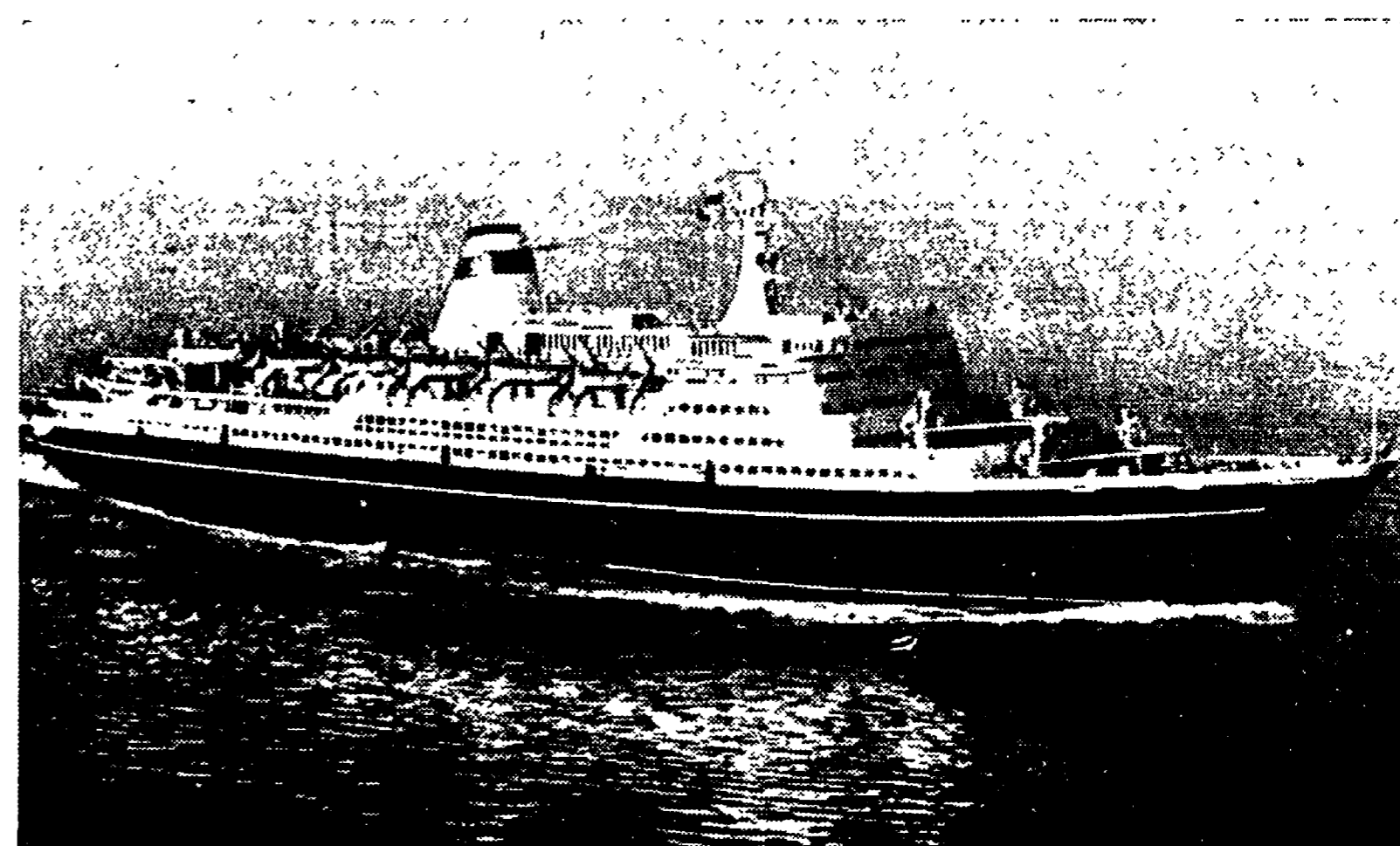
Circa metà delle vetture in dotazione alla polizia inglese sono vetture Ford. La Ford ha venduto durante il 1973 ben tremila auto alla forza di polizia ed al momento attuale più dell'80 per cento della forza pubblica ha in dotazione vetture «Transit» e camion Ford.

FESTIVAL sul MARE
nel 50° de l'UNITA'

con la M/n TARAS SHEVCHENKO



1° LUGLIO
8 LUGLIO



La crociera — che si svolge nell'organizzazione tecnica dell'Italunist — inizierà via mare e si concluderà con un viaggio aereo. L'imbarco sulla Motonave «Taras Shevchenko», una splendida unità della marina mercantile sovietica, avverrà alle ore 13 del 1° luglio alla stazione marittima di Genova. In tre giorni pieni di navigazione si approderà, nella serata del 4 luglio, ad Istanbul, primo scalo del viaggio.

Nel corso di queste tre giornate di navigazione a bordo sono previste, oltre alle normali attività ricreative (sport, spettacoli, giochi, ecc.) le prime di una serie di manifestazioni culturali e politiche, come dibattiti, cicli di proiezioni cinematografiche, conferenze su temi di attualità e correlate con la manifestazione del decimo anniversario della scomparsa del compagno Togliatti. Nella serata, a bordo, durante la navigazione,

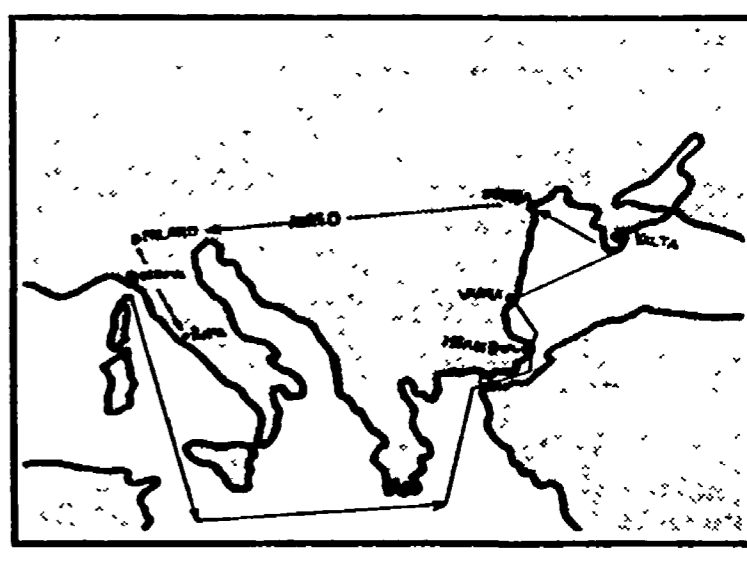
che riprenderà alle ore 20, è previsto un incontro-dibattito con redattori e direttori della «Pravda» e di altri giornali sovietici.

Il viaggio della «Taras Shevchenko» si concluderà nella mattinata dell'8 luglio a Odessa. La visita alla città e al celebre litorale si svolgerà nel primo pomeriggio e si concluderà con il trasferimento all'aeroporto da dove, a scaglioni, ma in un breve arco di tempo, i crocieristi di «Unità Vacanze» raggiungeranno in volo Milano e Roma.

Fra le attività politico-culturali previste a bordo della nave si inserirà probabilmente anche un'iniziativa di notevole interesse che potrà consentire, a condizioni estremamente vantaggiose, di assicurarsi opere grafiche di altissimo livello che un gruppo dei più importanti pittori italiani ha espressamente dedicato al 50° dell'«Unità».

ITINERARIO

GENOVA - ISTANBUL
VARNA - YALTA - ODESSA
MILANO (ROMA)



Quote di partecipazione
da Lire 210.000 - 230.000 - 260.000

(Questi prezzi sono validi solo fino al 10 giugno - Successivamente è previsto un aumento del 12%)

PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI RIVOLGERSI A:
UNITÀ VACANZE
VIALE FULVIO TESTI, 75 - 20162 MILANO - TEL. 64.23.557 - 64.38.140