

Motori

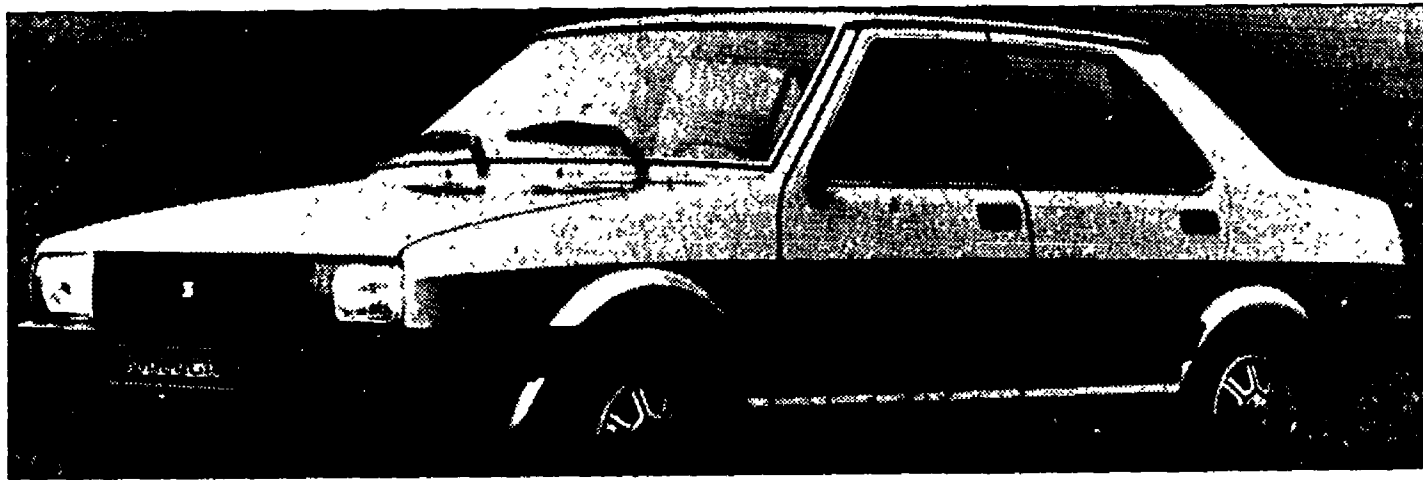
**L'ultima novità
ispano-italo-tedesca al posto
d'onore al Salone
dell'automobile di Barcellona**

Al Salone dell'automobile di Barcellona, che ha chiuso ieri i battenti, lo stand più importante era quello della Seat e non solo perché l'azienda spagnola giocava in casa. La Seat infatti ha presentato in principale novità della rassegna: la Malaga, una berlina di media cilindrata che sarà commercializzata a metà maggio in Spagna e che da noi arriverà, così come negli altri mercati di esportazione, verso settembre.

Nello stand della Seat, oltre al nuovo modello di vettura e trascurando le ragazze di Paco Rabanne che facevano corona alla Malaga, un particolare dell'allestimento attirava l'attenzione dei visitatori: accanto a quello della Seat campeggiavano i marchi del gruppo Volkswagen, Audi, Porsche e infine, evidentemente, che le trattative per l'entrata in forze dei tedeschi nell'azienda spagnola sono in fase avanzata e che presto si passerà dalla collaborazione alla compartecipazione.

Anche la nuova Malaga è un segno di questa collaborazione tra spagnoli e tedeschi e tuttavia non manca, ancora una volta, lo zampino di un'azienda italiana: la Prisma, una berlina tre volumi quattro porte, che ricorda tanto la Regata quanto la Prisma, è ancora una volta prodotta dalla Ital Design di

Due viste della versione più accessoriata della Malaga, la CLX, con propulsore da 1.5 litri.



La nuova Seat «Malaga» arriva da noi a settembre

È una berlina di impostazione classica costruita in collaborazione con Porsche e Ital-Design - Due versioni benzina ed una diesel - Costerà sui 12 milioni di lire

Giorgio Giugiaro che ha disegnato la fortunata Seat Ibiza. Pure la Malaga, dunque, è un'auto realizzata a più mani, visto che è stata sviluppata nel Centro di ricerca e sviluppo Seat di Martorell ma che, oltre a quello di Giugiaro per lo stile, ha beneficiato del contributo di quelli della Porsche per i motori e cambi, della Karmann per lo sviluppo e la realizzazione della carrozzeria, della spagnola Astesa per la progettazione e la realizzazione degli interni. Quando arriverà da noi benedirà anche di un prezzo sicuramente competitivo, visto che l'importatrice Bepi Koelliker ne ha fissato di massima il prezzo sui dodici milioni e mezzo.

Con una cifra intorno ai dodici milioni, dunque, si potrà ancora una volta dire che sarà offerta in due diverse ci-

lindrate a benzina (1.2 e 1.5 litri) e in una versione diesel di 1.7 litri. Come ha precisato l'importatore, il più piccolo dei motori a benzina è un 4 cilindri in linea di 1193 cc, superquadro (alesaggio 75 mm; corsa 67,5 mm) con albero motore su 5 supporti, in grado di erogare 62 CV DIN a 5800 giri con una coppia massima di 9 Kg/m a 3000 giri. Il 1461 cc, invece, mantenendo la medesima corsa, ha un alesaggio di 83 mm ed eroga 85 CV a 5600 giri. Il Diesel di 1714 cc, infine, eroga 55 CV a 4500 giri con una coppia di 10 Kg/m a 3000 giri. Tutte e tre le versioni della Malaga adottano un cambio System Porsche a 5 marce avanti sincronizzate più retromarcia, con quinta di riposo per contenere al massimo la rumorosità di marcia prolungando contempora-

neamente la durata degli organi meccanici. Le velocità massime sono indicate in 150 e 165 chilometri orari per i modelli a benzina e in 145 Km orari per il modello con motore a gasolio. Sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, freni a disco anteriori con servofreno, sterzo a cremagliera che consente un raggio di sterzata di soli 5,15 metri (si noti che la Malaga è una berlina lunga 4,25 metri e larga metri 1,65) sono le altre principali caratteristiche della Seat che vedremo in Italia a settembre.

Da noi la Malaga sarà disponibile in nove colori (cinque dei quali metallizzati) e sarà garantita 6 anni contro la perforazione delle lamiere, grazie al processo anticorrosione al quale viene sottoposto.

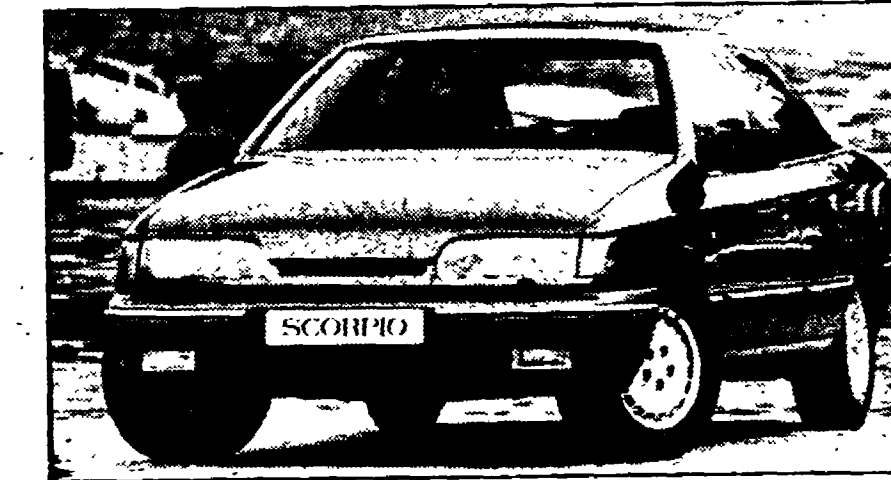
Tra i livelli di equipaggiamento disponibili: L, GL e GLX. Così la tappezzeria può essere in semplice panno o velluto, i cristalli atermici mentre le versioni più dotate disporranno di serie delle tasche sul retro degli schienali anteriori, della consolle centrale federata, di un ripiano portaoggetti sotto la plancia o di un vano con cassetto a luce, del termovenilatore a tre velocità per la climatizzazione, dell'accendisigari, del lunotto termico, del contaghiometri parziale, del contagiri, dell'orologio digitale, del retromarcia, ecc.

Sulla Malaga GLX sono previsti di serie la chiusura centralizzata delle porte, gli alzacristalli comandati elettricamente, il check-control, il segnalatore di porte aperte, il volante regolabile in altezza e molti altri accessori che ne accrescono il livello di confort.

La Malaga saranno equipaggiate con pneumatici 155 SR 13" con cerchi da 5 pollici. La versione GLX avrà di serie i cerchi da 5 pollici e mezzo in lega leggera su cui sono montati i pneumatici ribassati 165/65 SR 14". Il serbatoio dei carburanti, posizionato in una zona di sicurezza protetta, ha una capacità di 50 litri mentre il bagagliaio, grazie anche alla distensione della ruota di scorta nel vano motore, offre una possibilità di carico di ben 155 litri, eccezionale per una berlina a tre volumi. A conferma della parsimonia nei consumi attribuita dalla Seat alla Malaga, la Casa spagnola indica un dato per la versione 1.5 a benzina: a 90 Km orari costanti la berlina richiede solo 4,9 litri per coprire 100 chilometri, vale a dire che con un litro di benzina si possono percorrere 20,11 chilometri.

**In vendita
sul mercato
italiano otto
versioni in
un solo mese**

Qui a lato la Ford Escort Turbo RS e la Scorpio. Sotto il titolo la Sierra 2.0 iS.



La Ford all'assalto delle nicchie con una raffica di nuovi modelli dall'«ammiraglia» alle sportive

Delle trattative Ford-Fiat, Alain Delain, presidente della Ford Italia, reduce da uno stage di tre mesi negli Stati Uniti nel corso del quale ha imparato tutto, quasi tutto, della Benetton e della Montedison, non ha saputo o voluto parlare. Si è limitato a confermare l'ipotesi, ormai sostenuta da tutti i dirigenti di aziende automobilistiche, che i costruttori di automobili nell'anno 2000 si contenteranno sulle dita di una mano e che in questo quadro anche le «nicchie» che alcune aziende si sono costruite sono destinate a crollare.

Per intanto l'assalto alle nicchie (leggi Mercedes, BMW, ecc.) la Ford lo ha già cominciato quest'anno negli Stati Uniti con la commercializzazione della Scorpio. Di questa berlina di prestigio abbiamo già parlato ampiamente un mese e mezzo fa, in occasione della presentazione alla stampa internazionale. Oggi, scorrendo i listini dei prezzi in Italia, dove la Ford ne ha avviato la commercializzazione, troviamo la conferma a quanto avevamo allora ipotizzato: la Scorpio darà fastidio a più di una marca. Ha prestazioni analoghe, e in molti casi superiori, a quelle delle concorrenti e prezzi prossimi ad essere i più bassi in assoluto per berlina di questa categoria. Tre a denunciare consumi decisamente competitivi.

La più «economica» delle Scorpio, la 1.8 Cl, da 179 Km orari costa infatti, chiavi in mano, 18.716.000 lire. È una bella cifra, ma nella categoria a un prezzo inferiore si trova solo la Audi 100 cc che consuma un po' meno, ma migliore accelerazione, ma ha meno capacità di trasporto bagagli, velocità massima inferiore e non dispone del sistema di frenata ABS che per la Scorpio è previsto di serie su tutte le versioni.

Si spiega quindi perché il presidente della Ford Italia dimostra tanta sicurezza quando prevede che da noi in un anno la Ford riuscirà a vendere almeno 5000 Scorpio. D'altra parte la Ford è oggi, contrasta-



ta dalla Fiat, la prima casa in Europa ed Alain Delain si trova a lanciare sul nostro mercato la berlina al top della gamma nel momento in cui può vantare per la sua Marca una quota in Italia del 5 per cento, che significa un incremento del 30 per cento rispetto al primo trimestre dello scorso anno.

Non solo: la sicurezza del presidente della Ford Italia nasce anche dal fatto che mentre commercializza la Scorpio, la Ford offre anche sul nostro mercato una versione ad alte prestazioni della Escort, la Turbo RS; lancia la Sierra 2000 S a iniezione; annuncia per fine mese la commercializzazione della Sierra «Laser Diesel», e, per completare il quadro, informa che la Ford Europa esporterà quest'anno negli Stati Uniti qualcosa come 25.000 Sierra XR4i (che negli States si chiameranno Merkur XR4i) e che entro la fine dell'anno saranno disponibili versioni Diesel della Scorpio e versioni a quattro ruote motrici sia della Scorpio che della Sierra.

Il conto, contrariamente al solito, non è presto fatto, ma cinque «ammiraglia», più la versione della Sierra ad iniezione, più due versioni Turbo della Escort fanno qualcosa come otto modelli nuovi in un mese sul nostro mercato, a dimostrazione

che la Ford è davvero in fase di attacco e non solo sul terreno delle partecipazioni azionarie. Si tratta di modelli tutti concorrenti nella loro categoria. Dell'ammiraglia, si è già detto. Vediamo come si presenta la nuova Ford Escort Turbo RS. Questa versione della vettura Ford più venduta al mondo sviluppa 132 CV di potenza e raggiunge i 200 Km orari. È la prima vettura da turismo dotata di turbocompressore prodotta in serie dalla Ford Europa ed è

la prima vettura a trazione anteriore dotata di differenziale autobloccante come equipaggiamento standard. Monta un turbocompressore Garrett T3 con intercooler, è alimentata con impianto di iniezione KE-Jetronic ed è dotata di controlli totalmente elettronici sia della pressione di sovralimentazione che dell'accensione. La Ford Escort Turbo RS sarà omologata in Gruppo A, per il quale è necessario produrre almeno 5000 esemplari, e viene offerta agli appassionati di vetture sportive in due versioni: una versione denominata «competition» ed è stata concepita per l'uso anche nelle gare Gruppo A ed N e costa, chiavi in mano, 19.511.000 lire; l'altra versione, chiamata executive, pur avendo le stesse caratteristiche meccaniche e le stesse prestazioni, è destinata ad un «uso stradale» ed è anche, quindi, più confortevole soprattutto per la taratura delle sospensioni. Dispone di sedili «Reclaro,

Il legale

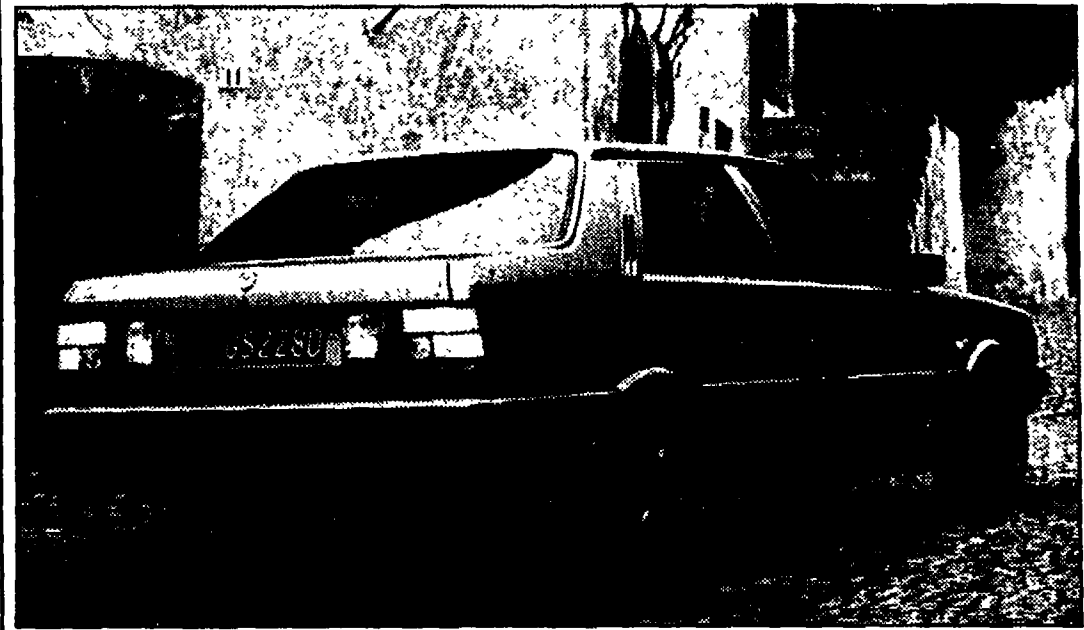
Agli incroci è richiesta a tutti la prudenza

Lo scontro fra i veicoli ad un incrocio è una delle ipotesi abbastanza frequenti, tanto che il codice stradale ha sentito il bisogno di regolamentare, all'articolo 105, la materia fissando regole di comportamento precise e rigorose, non senza averle fatte precedere all'avvertimento che, comunque, avvicinandosi ad un cro-

cevia tutti i conducenti (godano essi o non del diritto di precedenza) debbono attenersi al principio che va sempre usata la massima prudenza. Purtroppo: chi proviene da destra ha diritto di precedenza; chi si immette da luogo privato sulla strada pubblica o da questa deve intendersi in luogo privato deve dare la precedenza ai veicoli che circolano sulla strada; chi circola sulle strade statali ha diritto di precedenza assoluta, fermo l'obbligo di moderare la velocità all'incrocio con altre strade che non godono di tale diritto, pena la possibile corresponsabilità nella produzione di un evento di danno. Esiste per la verità

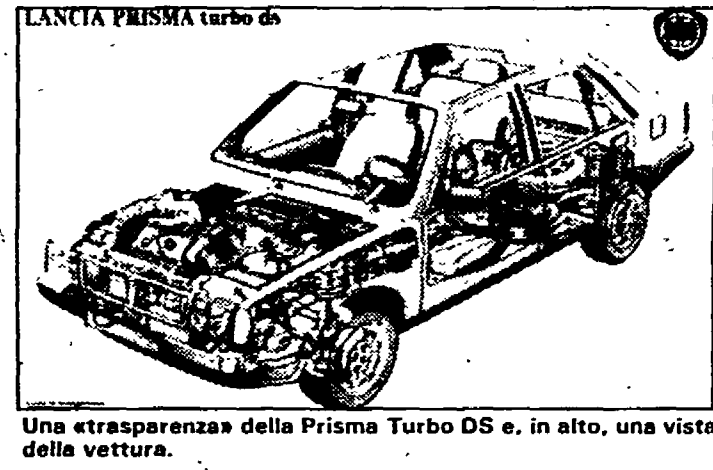
anche la cosiddetta precedenza di fatto. Ma questa può ritenersi legittima soltanto quando il conducente si presenta con tale anticipo all'incrocio, da poterlo attraversare senza determinare incidenti e senza costringere chi gode del diritto di precedenza a rallentamenti o a manovre emergenziali. Chi, pertanto, intende esercitare tale diritto lo fa a proprio rischio e pericolo. Il fatto stesso che si verifichi uno scontro dimostra che tale precedenza di fatto non esisteva e l'eventuale erronea valutazione costituisce in colpa colui che pensa di avvalersi della precedenza di fatto.

FRANCO ASSANTE



Da domani una nuova Turbo Diesel è disponibile sul mercato italiano ad un prezzo chiavi in mano di 19.211.880 lire. Si tratta della sesta versione della Prisma, la vettura di maggior successo della gamma che, dal 1983, ne ha costruite e vendute oltre 130.000 esemplari.

Ecco la Prisma con il Turbo Diesel da 170 km orari



Una extraprestanza della Prisma Turbo DS e, in alto, una vista della vettura.

Un'indagine della Monroe

Sono pochi gli automobilisti che sanno degli ammortizzatori



Un'indagine commissionata in Europa dalla Monroe, la più importante costruttrice mondiale di ammortizzatori per auto, ha dimostrato che la maggior parte degli automobilisti si cura poco degli ammortizzatori. Tranne quelli tedeschi ed austriaci, che nella quasi totalità hanno definito importante la perfetta efficienza dell'ammortizzatore, gli altri automobilisti interpellati (inglesi, francesi e olandesi) non hanno saputo rispondere alla domanda. Dall'indagine è tuttavia risultato che, grosso modo, un quinto degli interpellati aveva già sostituito gli ammortizzatori della sua auto e che circa la metà riteneva che ogni tanto anche gli ammortizzatori vanno controllati.

La conclusione che se ne può trarre, anche se non è risultata esplicitamente dall'indagine, è che gli automobilisti sottovalutano gli ammortizzatori quando li consiglia in questo senso il meccanico di fiducia e che raramente ne controllano personalmente l'efficacia, magari con l'empirico metodo della pressione sul cofano e sul bagagliaio della macchina per valutare l'elasticità. Eppure basterebbe poter osservare il corrimano in curva di una vettura con gli ammortizzatori efficienti e con ammortizzatori scarichi per rendersi conto della loro importanza, oltre che per il confort di marcia, per la tenuta di strada e per la frenata.

È anche in base a queste considerazioni che i tecnici della Monroe, tredici stabilimenti negli Stati Uniti, in Canada, in Argentina, Brasile, Spagna e Belgio e licenziari in Australia, Malesia, Marocco, Messico e Turchia per una produzione totale di oltre 50 milioni di ammortizzatori l'anno — hanno deciso di realizzare un nuovo tipo di ammortizzatore a gas che garantisce maggiore durata e maggiore efficienza, con conseguente maggiore confort e sicurezza.

Il nuovo ammortizzatore è stato presentato alla stampa durante una visita allo stabilimento di Saint Trond, in Belgio, e fornisce il mercato europeo sia per il primo impianto che per i ricambi. Si chiama Gas-Matic ed è un ammortizzatore, pressurizzato a gas anziché ad aria, che consente di mantenere costante mente l'olio sotto pressione impedendo la formazione di schiuma e consentendo reazioni correttive di smorzamento immediata.