

La G.M. Italia la commercializzerà a fine novembre in tre versioni

E per rafforzare l'immagine di marca si importeranno anche le Cadillac



La nuova Opel Corsa GL 1.5 Diesel fotografata su strada. Nella foto di destra una vista dello spazioso interno della vettura.



Tanto silenzio a bordo della Opel Corsa Diesel

Per il 1988 la gamma delle Opel Corsa si articolerà su cinque modelli di base con tre motorizzazioni a benzina (1000, 1200, 1300 cc) ed una motorizzazione a gasolio. Il Diesel di 1500 cc è la più importante novità della gamma, che ormai viene offerta in ben venti versioni differenti per allestimenti e numero di porte.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

FERRARA La scelta della città estense come base per la presentazione alla stampa della nuova versione della Opel Corsa con motore Diesel è stata del tutto casuale. Ma la coincidenza con la splendida mostra «I tarocchi», ordinata nella Casa di Stella dell'Assassino, ha fatto venire in mente che se è difficile l'interpretazione esoterica del ruolo degli Arcani Maggiori, un arcano imperscrutabile rimane il fatto che la General Motors ha sul mercato italiano una presenza inferiore al 3 per cento, troppo bassa in rapporto all'immagine della maggiore Casa automobilistica esistente al mondo.

Il problema se lo deve essere posto anche il nuovo amministratore delegato della G.M. Italia: non a caso Sergio Mia ha annunciato che fra non molto saranno offerte in Italia oltre alle Opel, ossia le auto costruite dalla filiazione tedesca della G.M., anche auto di produzione americana, vale a dire le Cadillac Eldorado e Seville, e la «ritalo-americana» Allanté.

Per intanto la General Motors Italia forza sulle Opel e nella fattispecie sulla Corsa che, davvero, non hanno avuto il successo che meritavano per caratteristiche, disponibilità di versioni, prezzo. Quest'ultima nata, per esempio, la Corsa Diesel è una berlina a gasolio davvero interessante, non tanto per il prezzo - che comunque si

ranno le vendite - quanto per l'abitabilità, le prestazioni e, soprattutto, la scarsissima rumorosità del suo propulsore. Infatti proprio la silenziosità di marcia della Corsa Diesel - alla quale contribuisce l'adozione di un doppio filtro - è la caratteristica che abbiamo apprezzato di più durante la prova della berlina, che è in grado di raggiungere i 151 chilometri orari. La stessa silenziosità, assicurano alla G.M. Italia, si riscontrerà anche sulla versione Van, che sarà pure offerta con motorizzazione a gasolio.

Questo motore (1488 cc, 50 CV a 4800 giri) è di derivazione Isuzu. Dimostra buone doti di accelerazione con le marce basse, un po' meno buona la ripresa in quinta, perché i rapporti sono stati studiati per mantenere bassi i consumi. Secondo i dati della Casa, la Opel Corsa - sia nella versione due volumi che in quella tre volumi - copre infatti 25,6 chilometri con un litro di gasolio al 90 orari, 18,18 al 120, 17,8 nel ciclo urbano.

Il ministero del Commercio estero, con un decreto del 7 agosto scorso che recepisce una precedente decisione della commissione della Cee, ha tolto il contingente all'importazione in Italia di autoveicoli «a sinistra» per il trasporto di persone e/o di merci e di autocarri «non fuoristrada» per il trasporto merci costruiti in Giappone e in libera vendita nella Comunità.

La caduta di questa barriera, ed altre ne cadranno di qui al 1992, almeno un risultato positivo immediato lo ha avuto la Bepi Koelliker - importatrice, oltre che delle Seat e delle Jaguar, anche delle Mitsubishi - ha deciso di ridurre i prezzi di vendita dei fuoristrada Pajero, costruito, appunto, dalla grande Casa giapponese. Le riduzioni di prezzo vanno dal 2 al 3,5 milioni a seconda del modello (i nuovi prezzi, compresa l'addizionale Iva del 4 per cento, partono dai 28.837.000 lire del Pajero

Nella versione a cinque porte la Citroën AX (nella foto a lato) ha assunto un aspetto ancora più gradevole di quello della versione a tre porte.



La Citroën la propone in alternativa alla versione a tre porte già in vendita

La AX a 5 porte s'è impresiosita

Coloro che aspettavano la versione a cinque porte della Citroën AX dovranno pazientare ancora qualche giorno, ma a novembre saranno soddisfatti. La Citroën Italia, infatti, ha dato praticamente il via alla commercializzazione della berlina fissandone i prezzi (chiavi in mano) che appaiono molto interessanti: 10.400.500 lire per la AX 10 RE, 11.600.980 per la AX 10 TRE, 11.949.900 per la AX 11 TRE, 13.500.520 per la AX 14 TZS.

È fuor di dubbio che questa versione a cinque porte darà un ulteriore impulso alle vendite del modello (19 mila unità già consegnate a fine settembre), anche perché la linea della vettura, con l'adozione delle due porte in più, si è come impresiosita, contrariamente a quel che spesso avviene in tale genere di ope-

razioni. Lo spiega bene il fatto che la AX era già stata designata prevedendo la costruzione a tre e a cinque porte, come del resto già dimostrava l'ampiezza delle portiere della versione lanciata per prima e che, naturalmente, continuerà ad essere prodotta. In pratica, si è trattato di ridurre di 25 cm la larghezza della portiera primigenia, operazione che essendo stata prevista, non richiede accrobazie per salire in auto.

Le motorizzazioni sono rimaste le stesse (954 cc, 1124 cc e 1360 cc) così come le prestazioni e i consumi (tra i migliori della categoria) e quindi la AX 5 porte finirà per fare la parte del leone nelle vendite visto che, da quello di seconda vettura o di vettura per i giovani, potrà assicurare brillantemente anche al ruolo di piccola auto per famiglia. Avviata l'operazione 5 porte si passerà alle altre: una GT da 180 orari e, a nostro avviso, una Diesel.

Una nuova versione sportiva della Polo



La gamma della Polo si è arricchita di una nuova versione di piglio sportivo: la 1300 GT. All'esterno la più piccola delle Volkswagen è caratterizzata (nella foto) dal frontale a doppi proiettori con abbaglianti alogeni supplementari dai cerchi in lega leggera, dai mancorrenti di colore nero sul tetto e da nove nuovi colori di carrozzeria. All'interno sedili di nuovo disegno, consolle centrale rivestita in tessuto, volante a tre razze, poggiatesta regolabili in altezza e inclinazione, specchietto retrovisore esterno regolabile dall'interno. La strumentazione è stata completata dal contagiri. La novità più importante, comunque, è rappresentata dal motore di 1272 cc che, grazie alla sua potenza di 75 CV a 5800 giri, consente una velocità di punta di 170 Km/h e richiede soltanto 11,9 secondi per passare da 0 a 100 Km/h. Al 120 orari la Polo 1300 GT (che costa, chiavi in mano, 14.153.700 lire) percorre 13,3 chilometri con un litro di benzina. Fra gli optional, un sedile sportivo riscaldabile elettricamente.

Sono sei milioni le Audi prodotte

È stata festeggiata a Ingolstadt l'uscita dalle linee di montaggio della seimillesimesima Audi. Si tratta di un traguardo importante in una storia che, dopo il primo avvio nel 1910, è ricominciata nel 1965, quando uscì la prima Audi «moderna», una berlina della classe media a trazione anteriore e con un innovativo motore di 72 CV. Già nel 1973 era stato raggiunto il traguardo del milione di vetture prodotte. La seimillesimesima Audi è una 100 «Quattro». Appartiene quindi ad una serie, la 100, che è già stata venduta in circa 24 milioni di unità e che rappresenta un esempio di quella tecnologia avanzata di cui all'Audi vanno fieri. Già quando venne presentata, cinque anni fa, la sua carrozzeria, con un CX di 0,30, fissò nuovi parametri a proposito della efficienza aerodinamica di una berlina di serie. La seimillesimesima Audi è inoltre una «Quattro», ossia è dotata di quella trazione integrale permanente che, nella sua applicazione automobilistica, rientra in quel primato tecnologico che da 22 anni caratterizza l'attività della Casa di Ingolstadt. Fra le più recenti commercializzazioni di questo spirito di innovazione, l'adozione, primo esempio al mondo, della carrozzeria costruita interamente in lamiera zincata (garanzia contro la corrosione) prima, nel 1985, per le Audi 100 e 200 e poi per le 80 e le 90.

Prezzi più bassi per le Pajero non contingentate

Il ministero del Commercio estero, con un decreto del 7 agosto scorso che recepisce una precedente decisione della commissione della Cee, ha tolto il contingente all'importazione in Italia di autoveicoli «a sinistra» per il trasporto di persone e/o di merci e di autocarri «non fuoristrada» per il trasporto merci costruiti in Giappone e in libera vendita nella Comunità.

La caduta di questa barriera, ed altre ne cadranno di qui al 1992, almeno un risultato positivo immediato lo ha avuto la Bepi Koelliker - importatrice, oltre che delle Seat e delle Jaguar, anche delle Mitsubishi - ha deciso di ridurre i prezzi di vendita dei fuoristrada Pajero, costruito, appunto, dalla grande Casa giapponese. Le riduzioni di prezzo vanno dal 2 al 3,5 milioni a seconda del modello (i nuovi prezzi, compresa l'addizionale Iva del 4 per cento, partono dai 28.837.000 lire del Pajero



Una delle tre versioni della Mitsubishi Pajero - la Metal Top - fotografata durante un guado.

1988, annunciando contemporaneamente la partecipazione ufficiale alla Parigi-Dakar di un «K-Team» capeggiato da Luciano Andreatto, uno dei più noti fuoristradisti italiani. Proprio con Andreatto abbiamo avuto l'opportunità di provare i nuovi Pajero su un tracciato impossibile, sul quale si è avuto modo di aver conferma della bravura del pilota e della validità del mezzo. Immutati, per i modelli 88 del Pajero, la carrozzeria, la motorizzazione (il motore è un Turbo Diesel, 4 cilindri in

Proposto dalla Rio il 540 Cabin riuscita «utilitaria del mare»

Nuovo nato in casa Rio il fido azzurro posto ufficialmente al Salone nautico di Genova, festeggia la comparsa sulla scena del Rio 540 Cabin. Si tratta di un piccolo cabinato, day-cruiser, che si «impianta» sulla carena del già affermato 540 open presentato lo scorso anno.

Per quanto le dimensioni della barca (m 5,40 per una larghezza di m 2,12) siano piuttosto ridotte, le soluzioni adottate dal designer Carlo Scarami rendono questa piccola «utilitaria» del mare estremamente fruibile giorno e notte. Lo scafo è in vetroresina e rispetta appieno il motto Rio dell'inalfondataibilità. Il mozzo del motore è in alluminio zineato e la trasmissione fuoribordo fino a 100 CV con sistema bracket sia quella entrofuoribordo fino a 150 CV.

Nella versione fuoribordistica, grazie all'originale studio della Rio (il bracket di sostegno è inserito nella piattaforma di poppa in modo da

NAUTICA ROSELLA DALLO



costituire un corpo unico con essa che nella parte inferiore diventa «opera viva» a integrazione e prolungamento della carena originaria) si è ottenuto di aumentare lo spazio interno e di migliorare le prestazioni propulsive (il motore si sostiene anche in fase di accelerazione e decelerazione). In particolare, il bracket permette di sfruttare appieno la lunghezza della poppa per un ampio piano prendisole (che può anche diventare divano con schienale) sotto il quale, nel pozzetto, è stato sistemato un gavone portaoggetti in vetroresina per le attrezzature di bordo. Di discrete dimensioni anche la zona di calpestio tra il prendisole e la poltrona di guida (che con il cruscotto è posizionata sulla destra del pozzetto) e l'ingresso alla cabina. Questa nella prima parte è ad altezza uomo. Alla destra dell'ingresso è sistemato un complesso di armadio (sopra) e frigorifero (sotto), alla sinistra un mobile predisposto

per il blocco cucina completo di livello con rubinetto, fornello, serbatoio di acqua dolce (80 litri) e relativa autoclave in grado di alimentare anche una doccetta di poppa. Nell'area verso prua sono sistemate due cuccette a V tra le quali trova posto il tavolino. Di tutto questo, all'esterno, si ha solo una vaga idea. Il merito va al design del Rio 540 che è giocato più su linee orizzontali che verticali, evitando saliti bruschi delle sovrastrutture dal piano di coperta, sul quale è così possibile stendere, al centro, un cuscino prendisole (sotto il quale si apre un passovomo direttamente dalla cabina). I tubi sostegno della capote - altra novità del Rio 540 Cabin - sono abbattuti orizzontalmente davanti al parabrezza superiore di guida e fungono da tendine per il passaggio laterale sui trinca-

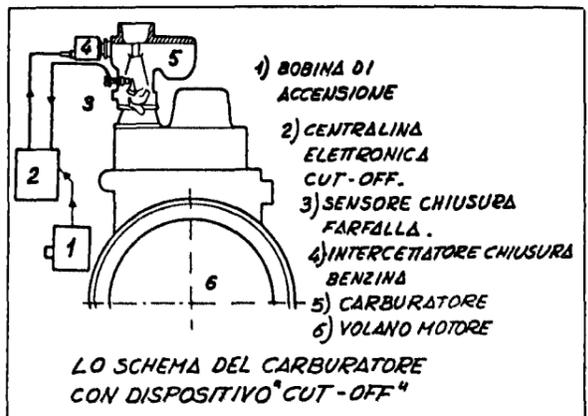
Il prezzo, a seconda delle motorizzazioni, va dai 20 ai 30 milioni.

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: interventi per risparmiare energia

quando il motore funziona in «utilizzazione» (ovvero con il pedale del gas premuto solo parzialmente). Il Diesel si presta particolarmente bene ad essere sovralimentato mediante turbocompressore. Il consumo specifico in tal caso diminuisce leggermente. Gli altri vantaggi dell'uso del turbocompressore sui motori Diesel possono essere così riassunti: maggiore potenza a parità di peso del motore e di cilindrata, migliori prestazioni senza aumento di consumo, minore inquinamento, minore rumorosità allo scanco.

I motori Diesel a iniezione diretta hanno consumi inferiori rispetto a quelli con camera ausiliaria.



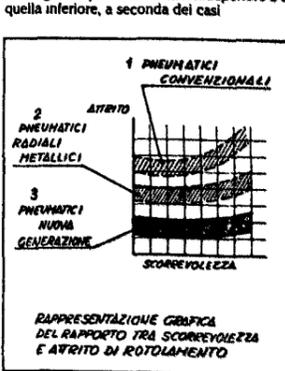
Presso varie case sono attualmente in avanzata fase di sperimentazione dei Diesel a iniezione diretta per autoveicoli.

TRAMMISSIONE
L'adozione della quinta marcia si va diffondendo in misura sempre maggiore. La rapportatura della trasmissione è generalmente piuttosto «lunga». È così possibile procedere a elevata velocità con il motore funzionante ad un regime relativamente contenuto.

LUBRIFICANTI
I moderni oli per motore contribuiscono in una certa misura alla riduzione dei consumi. La loro minore viscosità rende infatti possibile una diminuzione delle perdite per attrito (facendo migliorare il rendimento meccanico).

CORPO VETTURA
L'aerodinamica delle automobili è oggetto di approfonditi studi condotti con l'ausilio delle «gallerie del vento». Una buona profilatura del veicolo assicura, infatti, un ridotto coefficiente di penetrazione (Cx). La resistenza all'avanzamento risulta di conseguenza minore. Anche il contenimento del peso della vettura (ovvero della massa che il motore si deve «trarre dietro») è oggetto di particolari attenzioni da parte dei progettisti.

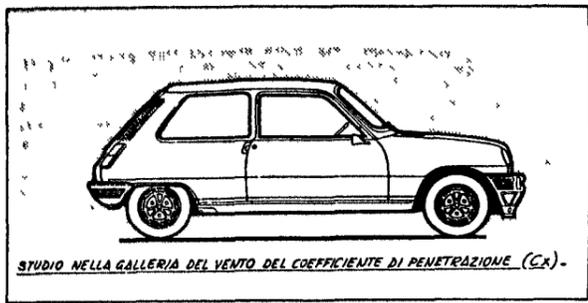
STRUMENTAZIONE
Lo stile di guida ha una grande importanza ai fini del consumo di carburante. Per questo motivo numerosi costruttori hanno pensato di fornire al conducente uno strumento che agevoli la guida economica. Sono così stati realizzati dispositivi come l'«econometro» che, in base alla depressione esistente nei condotti di aspirazione ed in base al regime di rotazione, «consiglia» di passare alla marcia superiore o a quella inferiore, a seconda dei casi.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp. 1.26

RENAULT ESPACE Per il tempo libero.

RENAULT Muoversi, oggi.



Il contenimento dei consumi energetici è diventato di primaria importanza all'inizio degli anni Settanta. Da allora le case automobilistiche hanno compiuto considerevoli sforzi ed hanno stanziato cifre molto elevate per la ricerca di nuove soluzioni destinate a ridurre il consumo di carburante delle vetture.

In molti Paesi anche i governi contribuiscono alle spese per gli studi in questo campo e i risultati fino ad oggi ottenuti sono incoraggianti. Le vetture attualmente in produzione hanno consumi molto minori a parità di prestazioni rispetto a quelle prodotte fino a pochi anni fa.

Le modifiche apportate e le innovazioni proposte per ridurre i consumi interessano i principali componenti della vettura.

MOTORE
Rapporto di compressione elevato - Aumentando il rapporto di compressione migliora il rendimento termico, questo vuol dire che il consumo specifico del motore diminuisce.

Architettura del motore - In linea di massima a parità di cilindrata i motori con minor numero di cilindri hanno un consumo leggermente inferiore. Così ad esempio un sei cilindri consuma un poco di più di un quattro cilindri della stessa cilindrata. Il minor numero di parti in movimento, infatti, consente di ottenere

un miglior rendimento meccanico.

Ad ogni modo, è evidente che il numero dei cilindri va sempre scelto tenendo conto di numerosi fattori, come la cilindrata totale, le prestazioni che si vogliono ottenere, i costi di produzione e così via.

Alimentazione - L'impiego di miscele magre assicura un minor consumo di carburante il miglior consumo specifico si ha infatti quando la miscela aria benzina ha all'incirca titolo 16.

Molti carburatori moderni sono dotati di una valvolina denominata «cut off» che interrompe il flusso di carburante quando il motore è in fase di rilascio (pedale del gas completamente sollevato).

Anche l'impiego dell'iniezione che nei motori di media e grossa cilindrata si sta diffondendo in misura sempre maggiore contribuisce in modo non trascurabile al contenimento dei consumi.

Diesel - Dal punto di vista energetico i motori Diesel sono più vantaggiosi rispetto a quelli a benzina. Ciò è dovuto principalmente al loro maggior rapporto di compressione che assicura un rendimento termico più elevato. Il minor consumo è particolarmente avvertibile