

VOLKSWAGEN PASSAT

La versione berlina sarà commercializzata in Italia a metà aprile, la familiare a fine maggio



Solo il nome non è cambiato per la quindicenne di Emden

■ NIZZA Per la prova della sua nuova vettura di classe media la Volkswagen ha scelto un tortuoso percorso nel litorale della Costa Azzurra che certo non poteva esaltare le caratteristiche di strada della nuova Passat. Eppure non si è trattato di un errore di valutazione. Si è voluto dimostrare che un'auto pensata soprattutto per le autostrade e che si comporta egregiamente anche su percorsi nei quali doti di accelerazione e di spunto sono essenziali. Questa appunto è stata la risposta ai giornalisti italiani che si lamentavano dei «rapporti troppo lunghi» e che sono stati subito tacitati con l'annuncio che la Passat che verranno in Italia - a metà aprile le berline - a fine maggio le familiari che si chiameranno Variant avranno rapporti diversi e consentiranno quindi di una guida più brillante.

D'altra parte, salvo una versione a disposizione per le prove erano tutte munite di catalizzatore e quindi diverse dalla gamma italiana che si articola su dodici modelli tra berline e Variant. L'Autogermania sia pure non alla lira ne ha già lodevolmente fissati i prezzi. In allestimento CL la berlina con motore di 1.595 cc e 75 CV (che può raggiungere i 171 km/h) costerà 18.986.000 lire quella con motore di 1.588 cc Turbo Diesel intercooler di 80 CV (170 km/h) 23.010.000 lire mentre le Variant con le stesse motorizzazioni costeranno rispettivamente 20.426.000 lire e 24.450.000

lire. In allestimento GL abbiamo tre berline a 21.547.000 lire quella con motore di 1.781 cc e 90 CV (177 km/h) a 26.048.000 lire quella con motore a iniezione di 1.781 cc e 112 CV (192 km/h) a 26.054.000 lire quella con motore 1.588 TD int di 80 CV (170 km/h) le corrispondenti versioni Variant costano

DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI

22.744.000 lire 27.246.000 lire e 27.252.000 lire. In allestimento GT saranno offerte in Italia una berlina e una Variant con motore a iniezione e 16 valvole di 1.781 cc e 136 CV (206 km/h) rispettivamente a 31.252.000 lire e a 32.450.000 lire. I punti di forza delle nuove Passat sono parecchi. Il prin-

cipale sembra essere grazie alla disposizione trasversale del motore lo spazio interno la distanza dal pedale dell'acceleratore allo schienale posteriore è di 2 metri e un millimetro si tratta di una «misura confort» sino ad oggi mai raggiunta in auto di questa categoria. Altro punto a favore delle Passat (ci riferiamo alla berlina) è lo spazio per i bagagli al già notevole volume del bagagliaio (495 litri) nel quale è alloggiato il «ruotino» di scorta si aggiunge la possibilità di ribaltare il divano posteriore e di portare così lo spazio di stivaggio ad un metro cubo e mezzo. Si aggiunge che la Passat possiede un aerodinamica di eccezione (CX di 0,29 contro lo 0,39 del modello precedente) con conseguenze con tenimento dei consumi e che tutte le finiture sono di altissimo livello. I motori della gamma Passat sono tutti a quattro cilindri. Il cambio è di nuova progettazione ed è molto silenzioso e preciso anche se non rapidamente in innesto. L'autotelaio è a prova di corrosione. Gli accessori corrispondenti ai vari livelli di allestimento sono molto raffinati. S v dal volante regolabile in altezza ai sedili regolabili sino all'elaboratore di bordo con sette funzioni. Una gamma di auto insomma che giustifica lo slogan utilizzato per il lancio commerciale della Passat «Viaggiare in una nuova dimensione».



La nuova Passat (nella foto in alto la berlina nell'allestimento CL) è disponibile in Italia in tre versioni e cinque motorizzazioni. La planica (nella foto a sinistra) è simile per tutte le versioni, compresa la Variant (foto di destra)

Con l'iniezione l'Ibiza diventa una sportiva

■ SIVIGLIA La Seat ha scelto l'Andalusia per presentare l'Ibiza SXI o sottolineare così il temperamento focoso del modello a più alte prestazioni della sua produzione. È stata l'occasione per sottolineare anche i successi della Casa spagnola che dopo dieci anni di conti in rosso si prepara ad un 1988 in attivo. La premessa ci sono tutte lo scorso anno la Seat con 1.540 miliardi di lire è stata il più importante esportatore spagnolo la sua produzione ha toccato le 400.300 unità una cifra superiore al totale produttivo di tutte le altre Case automobilistiche che costruiscono in Spagna. Le vendite hanno registrato incrementi del 27 per cento in casa e aumenti su tutti

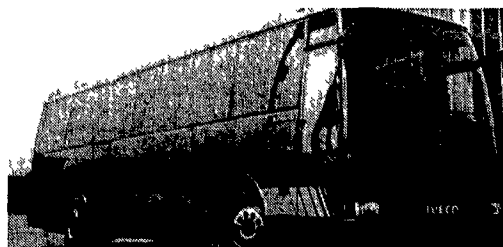
i mercati di esportazione con un incremento record in Italia dove grazie alla vivacità della Bepi Koelliker Importazioni l'aumento è stato del 18 per cento. Solo elemento frenante la capacità produttiva degli impianti che sia pure utilizzati praticamente a ciclo continuo non consentono di sfruttare appieno il momento magico. Il lancio della Ibiza SXI - da noi sarà commercializzata a metà aprile ad un prezzo che si aggirerà sui 14 milioni e mezzo di lire chiavi in mano - vuole essere la conferma che la Seat è uscita di minorità non più soltanto oneste macchine vendute a buon prezzo (anche in conseguenza del fatto che gli operai spagnoli guadagnano il 60 per cento in meno dei loro colleghi tedeschi del gruppo)

ma anche automobilisti ad alte prestazioni in una rincorsa che sembra aver dimenticato sia i problemi energetici che quelli della sicurezza. Ed eccola dunque la Ibiza SXI capace - grazie al motore di 1461 cc già utilizzato per la Malaga Injection - di scatenare i suoi 100 cavalli e di soddisfare a buon prezzo quel pubblico formato in gran parte di giovani che dalle automobili reclama soprattutto sprint e prestazioni. La SXI garantisce l'uno e le altre. La velocità massima è di 184 km/h si passa da 0 a 100 km/h in 10,8 secondi si copre il chilometro con partenza da fermo in 32,2 secondi. Il tutto senza penalizzare i consumi indicati in 5,1 litri ai 90 orari, 6,9 ai 120 e 8,9 nel ciclo urbano ogni 100 km.



Vista della Seat Ibiza SXI. Sopra vano motore

L'orgoglio di chiamarsi Orlandi nelle realizzazioni granturismo della piccola azienda modenese



Il nuovo pullman granturismo Domino GT 370S 12 30 Turbo della Orlandi

ha conservato come dimostrano i veicoli che vengono costruiti nello stabilimento completamente rinnovato i tratti di eccellenza che sempre hanno contraddistinto. Non a caso la Orlandi che detiene il 25 per cento di un mercato italiano insidiatissimo conta di arrivare con i nuovi modelli al 35/38 per cento per attestarsi nel giro di pochi anni sul 45 per cento. I nuovi modelli (prezzo dai 314 milioni il Domino GT dai 332 il Domino GTS con telaio sdoppiato) appaiono infatti in grado di contrastare la concorrenza soprattutto straniera per linee confort, prestazioni, costi di esercizio. Tra le novità di rilievo in questi autobus granturismo che vengono a formare una gamma con il Domino HD sopraelevato e a guida ribassata mette conto di citare la testata anteriore in vetroresina, i nuovi sedili ergonomici per i passeggeri il monoblocco per il condizionamento progettato e realizzato dalla Orlandi la capotelaiera di tipo aeronautico gli sportelli del bagagliaio e del cofano motore e la portiere a rototraslazione. La qualità dei materiali utilizzati per la costruzione dei veicoli è tale da garantire la massima affidabilità nel tempo ben al di là dei 10 anni che sono considerati la vita media di un autobus.



La nuova Citroën BX TRD Turbo (in alto) e (in basso) la seconda versione, più accessoriata ma con le stesse prestazioni, della AX Sport

BX turbodiesel: arriva tardi ma saprà imporsi

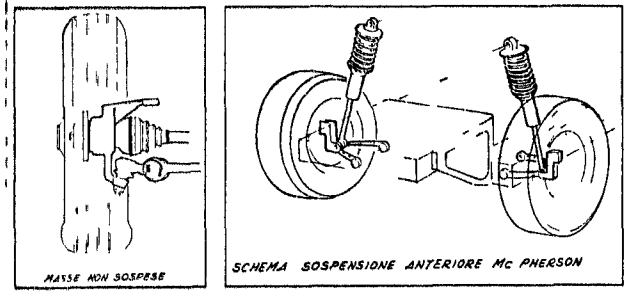
■ Succede raramente che un modello di automobile con sei anni di vita e già venduto in oltre 1.250.000 esemplari venga riproposto con una nuova motorizzazione. È proprio quel che capita alla Citroën che nei prossimi giorni avvierà la commercializzazione della BX TRD Turbo Diesel. La nuova berlina e break rispettivamente a 20.620.500 lire e a 21.703.740 lire chiavi in mano.

TRD conviene comunque accennare al fatto che la Citroën introdurrà in contemporanea sul nostro mercato (verso fine anno arriverà pure una AX a gasolio) anche una nuova versione in soli 300 esemplari della AX Sport alla quale rispetto alla fortunata prima versione è stata apportata qualche modifica soprattutto per aumentare il confort. Si è infatti provveduto a migliorare la insonorizzazione della AX Sport a conferma del fatto che gli automobilisti

«sportivi» non sempre gradiscono che alle alte prestazioni si accompagni la rumorosità. Questa Sport ha contigori e il chilometro tipo AX GT ruote di 14 pollici e spolver posteriore in posizione alta. Consumi e velocità di punta (186 km/h) rimangono immutati migliorano invece le doti di accelerazione con partenza da fermo la AX Sport seconda serie copre il chilometro in 30,8 secondi inoltre passa da 0 a 100 km/h in 8,8 secondi. Il prezzo chiavi in mano è rimasto quello della AX Sport prima serie 13.822.520 lire. Ma torniamo alla BX che anche in assenza della versione con turbocompressore è stata l'anno scorso la vettura con motore a gasolio più venduta in Europa nel suo segmento. Con la TRD la Citroën sembra aver centrato i obiettivi

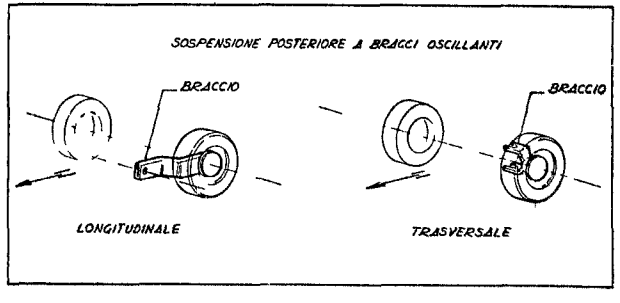
di consentire alla clientela di non riempire la mototrazione a benzina in fatto di confort, sicurezza, tenuta di strada e prestazioni e al tempo stesso di contrastare con un nuovo modello alto di gamma il disturbo che inevitabilmente la Fiat Tipo può dare al basso di gamma. Una breve prova della versione berlina ci ha confortato in questa valutazione. Il motore - si tratta dell'XUD7TE del gruppo PSA integrato di turbo e di intercooler - con i suoi 1.769 cc di cilindrata eroga una potenza di 90 CV DIN a 4300 giri ed una coppia massima di 18,5 kgm a soli 2.100 giri/minuto consentendo prestazioni di tutto rispetto con consumi contenuti. Secondo i dati di omologazione la BX TRD Turbo raggiunge una velocità massima di 180 km/h copre il chilometro con partenza da fermo in 32,8 secondi e passa da 0 a 100 km/h in 10,8 secondi. I consumi sono indicati in 4,6 litri di gasolio per 100 km alla velocità di 90 km orari in 6,3 litri ai 120 e 6,9 litri (che è anche il consumo medio) nel ciclo urbano.

La berlina e presumiamo anche il break ha su strada il comportamento delle BX già note. Le caratteristiche delle sospensioni sono state infatti modificate in considerazione delle più elevate prestazioni sfere anteriori dal volume ridotto barre antirullo di diametro aumentato nuove tarature degli ammortizzatori. Rinforzati anche la frizione e il cambio in funzione delle maggiori sollecitazioni. In opzione (a 1.931.660 lire) la BX TRD Turbo possono essere equipaggiate anche di sistema frenante ABS.

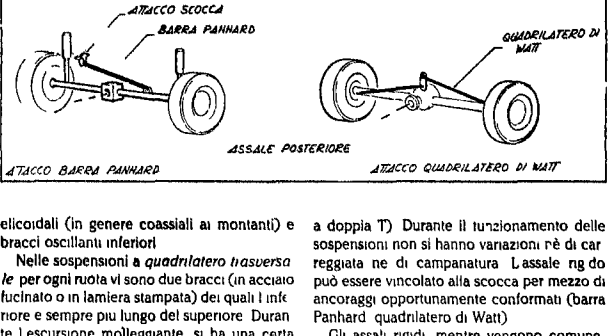


CONOSCERE L'AUTO Qual è la funzione delle sospensioni

re da turismo (principalmente per motivi di ingombro e di costo) consente di adottare molle molto lunghe e di ottenere delle escursioni molleggianti considerevoli. La sospensione McPherson è costituita da montanti telescopici con ammortizzatori incorporati molle



■ Per poter procedere con adeguato confort su qualunque fondo stradale e per disporre di una buona tenuta di strada è indispensabile che le automobili siano dotate di un sistema di organi che colleghino elasticamente il corpo vettura alle ruote. Questi organi sono principalmente le sospensioni, gli ammortizzatori e i gruppi pneumatici. Le sospensioni svolgono una funzione importantissima dato che assorbono gli urti causati dalle asperità del fondo stradale. Grazie ad esse quando si procede su fondi sconnessi la scocca della vettura si muove assai poco in senso verticale mentre le ruote seguono il profilo del suolo. È così possibile ottenere un elevato confort e una tenuta di strada adeguata alle prestazioni della vettura. Inoltre vani componenti del veicolo risultano meno sollecitati. Parlando di sospensioni è bene ricordare che vengono dette «masse sospese» quelle collegate rigidamente alla scocca del veicolo e «masse non sospese» invece sono quelle collegate rigidamente ad essa (bracci oscillanti, tiranti semialberi ruote e così via).



moderne le sospensioni posteriori a ruote indipendenti i bracci oscillanti possono essere longitudinali, trasversali o obliqui. Una soluzione costosa che non di rado viene adottata su vetture di elevate prestazioni a trazione posteriore è quella che prevede la scatola ponte vincolata alla scocca (ovvero «sospesa») e le due ruote collegate tra di loro da un asse tubolare opportunamente conformato o da un traliccio in tubi. Questo schema detto «De Dion» assicura un considerevole contenimento delle masse non sospese rispetto all'assale rigido: ne la carreggiata ne la campanatura subiscono variazioni di sorta durante l'escursione molleggiante.

■ SOSPENSIONI ANTERIORI. Già da molto tempo sono state abbandonate le sospensioni ad assale rigido sulle ruote anteriori. Gli schemi attualmente più impiegati sono quelli a bracci oscillanti trasversali ed il McPherson Quest ultimo molto adatto alle vetture

elicoidali (in genere coassiali ai montanti) e bracci oscillanti inferiori. Nelle sospensioni a quadrilatero trasversale per ogni ruota vi sono due bracci (in acciaio fucinato o in lamiera stampata) dei quali il inferiore è sempre più lungo del superiore. Durante le escursioni molleggianti si ha una certa variazione della campanatura delle ruote («camber») mentre la carreggiata rimane costante. La sospensione anteriore a bracci oscillanti longitudinali che a suo tempo conobbe una certa diffusione si può ormai considerare in pratica abbandonata.

Gli assali rigidi mentre vengono comunemente adottati nelle vetture di Formula 1 hanno scarsa diffusione nelle vetture di serie a trazione posteriore. In questi casi le ruote sono vincolate alle estremità dei due bracci tubolari della scatola ponte (all'interno dei quali sono alloggiati i due semmessi). Trovano invece largo impiego nelle vetture