

Sarà messa in vendita in Italia a novembre in due versioni con motore 16 V o compressore volumetrico

E' un coupé di soli quattro metri che unisce alle alte prestazioni il confort di una vettura di classe

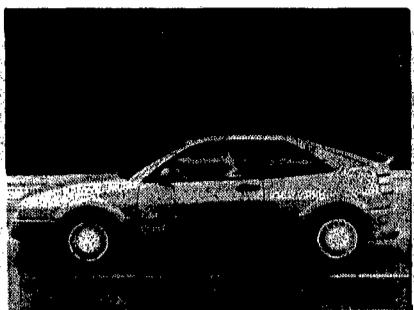
La Volkswagen Corrado è sportiva ma comoda

Proprio mentre in Italia fervevano le polemiche sui limiti di velocità, la Volkswagen ha fatto provare sulle strade intorno a Norimberga la Corrado, una nuova sportiva da 225 km/h. I limiti ai tedeschi non interessano anche perché, ricordano, il 40 per cento delle Corrado andrà negli Stati Uniti dove, nonostante non si possano superare i 92 orari, si vendono 1.100.000 sportive l'anno.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBAZI

NORIMBERGA. Per la prova della nuova sportiva Corrado, la Volkswagen ha scelto le strade intorno a Norimberga perché, nonostante qualche colonna di carri armati in esercitazione, sono tra le meno affollate della Germania occidentale. Così gli italiani hanno potuto sfiorare a superare i 200 in autostrada, anche se una pioggia fastidiosa ha indotto i più a guidare con prudenza, soprattutto sulle stadi. I due i limiti dei 100 orari vengono fatti rispettare dalla polizia con rigore ben maggiore di quanto non avvenga in Italia.

Corrado che, è bene precisare, non sostituisce, per il momento almeno, il coupé Scirocco. La conferma la si è avuta nel corso della prova che ha fatto apprezzare, a parte le prestazioni, la tenuta di strada e il confort di questa «due più due» che sarà prodotta al ritmo iniziale di 20 mila l'anno presso la Karman che in Italia arriverà entro la fine dell'anno in due versioni: una con motore 1.8 16V 136 cv, 213 km/h di velocità massima, 9,3 secondi per passare da 0 a 100 km/h; l'altra con un motore della stessa cilindrata che eroga, grazie al compressore volumetrico G60, 180 cv e consente di passare da 0 a 100 km/h in 8,3 secondi, con una velocità



La Volkswagen Corrado G60 fotografata su strada. Dalla posizione dello spoiler si capisce che sta viaggiando oltre i 120 km/h.

massima superiore ai 225 orari. A conferma che ci si trova di fronte ad una vera sportiva i sei record di categoria, in attesa di omologazione, ottenuti sul campo provalo Ehre-Lessien da una Corrado G60 con motore potenziato a 220 cv: record dell'ora alla media di 262,865 km/h, del 500 km alla media di 261,033 km/h, delle 500 miglia alla media di 260,701, dei 1000 chilometri alla media di 251,711 delle sei ore alla media di 257,122, delle 1000 miglia alla media di 257,165 km/h. Per ottenere questi risultati, recuperando il tempo per i rifornimenti e i cambi di guida, sono state frequentemente toccate punte di 270 km/h.

A parte le prestazioni, come s'è accennato, quel che ci ha più favorevolmente impressionati è il confort e la comodità della Corrado G60. Questo, in termini di spaziosità, è il risultato di una pianale della G60 è lungo poco più di 4 metri (4,048 mm), ma la sua «misura confort», ossia la distanza dai pedali alla spalliera posteriore, è di ben 1830 mm, con il risultato che ci si sta comodissimi nei posti anteriori e comodi in quelli posteriori. Si aggiunge che il bagagliaio è capace di 300 litri, elevabili a 838 con l'abbattimento dei sedili posteriori, e si ha la misura di quanto questa sportiva sia anche pratica.

E' in arrivo la Opel Vectra



Le nuove Opel Vectra che prenderanno il posto della Ascona.

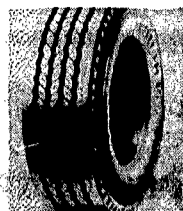
Debutto ufficiale il 29 di questo mese al Salone dell'automobile di Parigi, prove su strada in Spagna verso la fine di ottobre, commercializzazione sul nostro mercato entro l'anno. Questa, secondo la General Motors Italia, la tabella di marcia della Vectra, la nuova berlina media della Opel che manderà in pensione la Ascona.

Per la Vectra, alla Opel hanno fatto le cose in grande: carrozzeria a due e a tre volumi, undici diversi motori a benzina e a gasolio (di cui, completamente nuovi uno a benzina di 1400 cc, un 16 valvole di 2 litri e un Diesel di 1700 cc), trazione su due e su quattro ruote, cambi meccanici a quattro e a cinque rapporti e due cambi automatici a quattro marce, cinque diversi gradi di equipaggiamento. La gamma per il mercato italiano non è stata ancora definita, così come non sono stati ancora fissati i prezzi dei vari modelli che verranno importati. Ma la documentazione tecnica diffusa dalla GM Italia consente di prevedere che ci si troverà di fronte ad una berlina media molto interessante.

La Vectra, inoltre, grazie anche alle dimensioni maggiori (una manciata di centimetri in più in altezza, larghezza e lunghezza rispetto alla Ascona) ma soprattutto grazie al passo più lungo, offre maggiore abitabilità e maggiore spazio per i bagagli. Migliorato anche il confort con l'adozione di nuove sospensioni. I motori della Vectra hanno potenze comprese tra i 74 e i 154 cv, a seconda delle versioni. Il motore di base a benzina è un 1400 cc, derivato dal Family 1.3. Il modello al top della gamma è la Vectra 2000, disponibile unicamente con carrozzeria a tre volumi e con il motore bialbero a 16 valvole introdotto proprio quest'anno con la Kadett GSI 16V. La Vectra 2000 ha, inoltre, un sistema di sospensioni posteriori semipendenti e completamente indipendenti, nonché freni a disco sulle quattro ruote, sistema frenante ABS ed ammortizzatori a gas. Come s'è accennato, la Opel ha previsto anche una versione a trazione integrale della Vectra che adotta un sistema messo a punto in collaborazione con la Steyr-Daimler-Puch. Le quattro ruote motrici sono previste, nella gamma internazionale, sulla versione GL a tre volumi con motori di 1.800 e 2.000 cc e sulla 2000 con motore bialbero a 16 valvole. Il modello base della gamma con motore a benzina può raggiungere la velocità di 176 km/h, il modello al top i 198.

Nuova linea di pneumatici per veicoli industriali

La Pirelli ha lanciato una nuova linea di pneumatici per veicoli industriali. Si tratta dell'FH 15 (nella foto), un radiale direzionale adatto al montaggio sugli assi anteriori di autocarri medio-pesanti operanti su lungo raggio. La principale caratteristica di questo pneumatico sta nel fatto che, con l'usura, il disegno battistrada passa gradualmente dal rigato allo zig-zag, grazie all'inclinazione variabile delle pareti degli incavi. Viene così garantita secondo la Pirelli, la massima affidabilità in termini di tenuta e di durata durante tutta la vita del pneumatico. Si va intanto diffondendo l'utilizzazione del TH 25 per gli assi motori di autocarri pesanti.



Una nuova versione più parca della «Hongoi»

Una nuova versione della limousine «Hongoi» (Bandiera rossa) sarà prodotta dal prossimo anno nella Repubblica popolare cinese. Lo ha reso noto l'agenzia «Nuova Cina», precisando che questo modello, derivato dalla sovietica «Zil», sarà equipaggiato con un nuovo motore, più parsimonioso nei consumi rispetto a quello del modello in produzione sino al 1980. Proprio in quell'anno, infatti, era stata scesa la produzione della «Hongoi» che, dal 1958 al 1980, era stata costruita in 1518 esemplari. A parte i consumi, la «Hongoi» era famosa per la sua robustezza tanto che, non a caso, la quasi totalità dei modelli prodotti è ancora in circolazione.

Maquillage per le Golf prima della terza serie

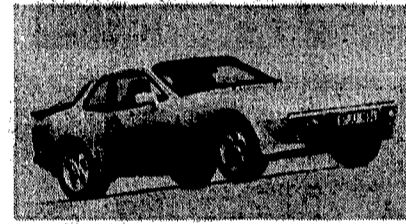
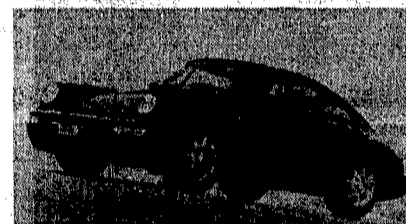
Un adeguato maquillage: una mano di fresco su un modello ai vertici di categoria da ormai 14 anni. Secondo l'Ansa, le modifiche all'attuale versione, prima dell'avvento della terza serie del cavallo di battaglia della Casa tedesca, prevedono numerosi ritocchi, concentrati soprattutto sulla carrozzeria e su alcune parti meccaniche, mentre i motori non dovrebbero presentare novità. Esattamente la Golf del 1989 sarà caratterizzata da leggeri interventi sul disegno della calandra e dei fessori protettivi laterali, da modifiche ai paraurti (più ampi e dotati di spoiler), da cerchi ruota e specchietti retrovisivi esterni di diverso aspetto. Sono previste novità anche per quanto riguarda gli interni e i rivestimenti dei sedili. Tra le variazioni alle parti meccaniche: il montaggio, su richiesta, del sistema frenante ABS, miglioramenti al sistema di trasmissione integrale permanente, cambio identico a quello della Passat e della Corrado, con comando a cavi fissabili in luogo dei consueti leveraggi. Sembrano, infine, che la Golf '89 avrà manna di sospensioni a controllo elettronico, non disponibili sulle più dirette concorrenti della vettura tedesca. Stando così le cose, più che di maquillage si dovrà parlare di restyling.

Le Porsche modello '89

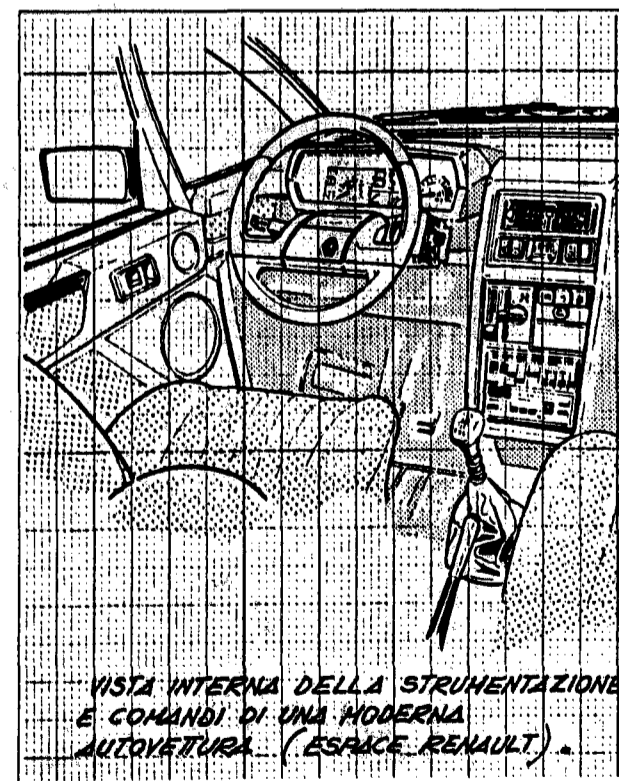
Nel ventunesimo anniversario del lancio della Porsche 911, la fabbrica di Stoccarda ha fissato nuovi parametri per le sue vetture modello 1989. In pratica, tutta la gamma è stata aggiornata e nuove versioni si sono aggiunte e completate. In particolare, dopo il successo incontrato dalla serie limitata della Porsche 959 a trazione integrale, con la nuova 911 Carrera 4 la Porsche offre ora una vettura prodotta di serie, di sviluppo completamente nuovo, dotata di una trazione integrale e regolazione dinamica e di un propulsore, con o senza catalizzatore, che eroga una potenza di 250 cv.

Altra novità della gamma la Speedster con turbo compressore che, essendo prodotta in serie limitata, promette di diventare un pezzo da collezione sin dalla sua immissione sul mercato. Anche la Porsche 911 Carrera si presenta modificata nella gamma '89, sia nella versione Coupé che nelle versioni Targa e Cabriolet. Monterà di serie pneumatici a sezione più larga. Sulla Porsche 911 Turbo, prodotta nelle versioni Targa e Cabriolet, è stato montato un cambio a cinque rapporti che consente una più armoniosa utilizzazione della potenza. Radicalmente rielaborato il telaio. Risistemata la gamma delle

Porsche Transaxle con motore a quattro cilindri che ora comprende la 944 di 2.7 litri e potenza di 165 cv, la 944 S2 di tre litri e potenza di 211 cv (che per la linea ricorda la 944 Turbo), la 944 S2 Cabriolet di tre litri e 211 cv (che sarà disponibile soltanto nei primi mesi dell'89) e la 944 Turbo di 2,5 litri e 250 cv, che deriva dalla famosa Turbo S. Questa vettura è capace di 260 km/h. Al top della gamma Porsche resta la 928 S4 con propulsore di cinque litri a quattro valvole per cilindro e una potenza di 324 cv (con catalizzatore). Su questa vettura, che può raggiungere una velocità massima di 270 km/h, fanno la loro comparsa altri due nuovi dispositivi elettronici di sicurezza: il segnalatore di variazione pressione pneumatici e un pannello diagnostico a comando elettronico.



La nuova Porsche 911 Carrera 4 a trazione integrale (in alto) e la 944 in versione coupé.



VISTA INTERNA DELLA STRUMENTAZIONE E COMANDI DI UNA MODERNA AUTOVETTURA (ESPACE RENAULT).

CONOSCERE L'AUTO I comandi per azionare e dirigere la vettura

Per consentire al conducente di manovrare la vettura e di azionare i dispositivi dei quali essa è dotata, all'interno dell'abitacolo vi è una serie di comandi. Questi devono essere realizzati in modo da essere raggiungibili con facilità, da risultare di agevole azionamento e da richiedere uno sforzo ridotto. La sterzata delle ruote direttrici del veicolo viene ottenuta ruotando il volante, che è collegato alla scatola sterzo per mezzo di un albero; assai spesso quest'ultimo è diviso in due o tre parti, collegate tra di loro mediante snodi cardanici o di altro tipo. Nelle vetture moderne i pedali sono praticamente sempre del tipo «appeso» (ovvero sono fuoristrada superiori). Quello dell'acceleratore è collegato alla valvola del gas del carburatore per mezzo di un cavo flessibile o di un sistema di tiranti e di snodi. Un cavo flessibile, di norma, scorre all'interno di una guaina costituita da filo metallico avvolto a spirale e protetto esternamente da un sottile involucri in materiale plastico. La trazione è costituita da aste e leve (sovente a due bracci) collegate tra di loro per mezzo di estremità a forcella e perni con copiglia o di snodi sterici. Il pedale del freno aziona, in genere direttamente (ovvero con la sola interposizione di un puntale di comando) la pompa del circuito idraulico, che è posta all'altro lato della paratia che separa il vano motore dall'abitacolo. La frizione può essere comandata meccanicamente (altilità di norma un corto cavo flessibile di diametro rilevante) oppure idraulicamente. In questo secondo caso, il pedale

azione una pompa idraulica, simile a quella dei freni, collegata mediante una apposita tubazione al cilindro attuatore. Quest'ultimo è fissato al carter della frizione ed agisce direttamente sulla leva di disinnesto. Quando si impiegano i comandi meccanici, in genere vi sono dei registri a vite e controdischi che consentono di ripristinare la corretta corsa a vuoto della leva o del pedale, in modo da poter compensare eventuali allungamenti del cavo (causati dal naturale assentimento che si verifica durante l'uso) e/o eventuali usure. Quando invece il dispositivo di comando è idraulico, non è, di norma, necessario adottare alcun registro. Il freno a mano viene tradizionalmente comandato per mezzo di una leva posta tra i due sedili anteriori e fissata al pavimento della vettura. Non mancano però auto nelle quali esso viene azionato agendo su una leva posta sotto il cruscotto o addirittura su di un pedale apposito. Il più delle volte, il comando del freno a mano agisce, tramite un cavo flessibile, sui freni delle ruote posteriori della vettura. Un dispositivo di compensazione consente di ripristinare lo sforzo esercitato, e quindi l'azione frenante, in maniera uniforme sulle due ruote. Sovente il cavo del freno a mano non è dotato di alcuna guaina protettiva, ma lavora allo scoperto, al disotto del pianale. A parte poche eccezioni, l'innesto delle marce viene comandato mediante una leva fissata al pavimento dell'abitacolo e collegata alla scatola del cambio per mezzo di tiranti (generalmente dotati di dispositivi di registro, sui quali si interviene solo in fase di montaggio). In alcuni casi il tirante di comando è uno solo, talvolta alloggiato in una sorta di corto tubo protettivo, che raggiunge la parte superiore della scatola del cambio, ove riproduce fedelmente i movimenti della base della leva. I dispositivi elettrici vengono comandati per mezzo di interruttori o di commutatori. I primi sono dotati di due posizioni, in una delle quali impediscono il passaggio della corrente, mentre nell'altra lo consentono. I commutatori sono, in un certo senso, autentici «rubinetti» a tre vie. La corrente che entra, infatti, può essere inviata nel primo o nel secondo dei due fili di uscita. Con i commutatori multifunzione la corrente può andare ad alimentare uno o più circuiti tra quelli collegati. In svariati casi si impiegano dei telaturatori, dispositivi che possono essere considerati dei veri e propri interruttori comandati elettricamente anziché a mano. Un tipico esempio è quello del motorino di avviamento, che ha un elevato assorbimento di corrente ed è quindi alimentato da un cavo di sezione assai rilevante. L'interruttore di comando posto sul cruscotto aziona un telaturatore che «scatta», consentendo il passaggio della corrente che dalla batteria può così raggiungere il motorino.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp.8.2 FINE

RENAULT
Muoversi, oggi.

RENAULT ZI NEVADA Per il tempo libero.