



Le nuove versioni con motorizzazione Diesel con turbo ed intercooler delle Opel Kadett e Omega. Nella foto di sinistra le Kadett 1,5 GL e LS 5 porte, nella foto di destra le Omega CD 2,3 berline e station wagon

Turbo e intercooler per Kadett D e Omega D

In un mercato automobilistico in espansione (più 7,8 per cento a fine agosto) si rileva un calo considerevole (meno 17,5 per cento) nelle immatricolazioni di vetture con motore Diesel, conseguenza della imposizione della «supertassa». Ma chi ne ha fatto le spese sono soprattutto i Diesel «aspirati», mentre hanno tenuto i turbo. Ecco quindi che la Opel presenta Kadett e Omega con turbodiesel e intercooler

cavalli in più) permettono di allineare le prestazioni dei Diesel a quelle dei motori a benzina e di farli tornare convenienti per i «macinatori» di chilometri. Una breve prova dei nuovi modelli ha consentito di apprezzarne al di là delle prestazioni la silenziosità e il confort di marcia e di capire le ragioni dell'ottimismo dei dirigenti della GM Italia.

Per la motorizzazione turbodiesel delle Kadett la Opel ha scelto (ed elaborato) il motore 1,5 della Isuzu (nella Casa giapponese vi è una partecipazione del 41,57 per cento della General Motors) che è il più piccolo propulsore Diesel repensibile nel segmento. Eppure sviluppa grazie al turbo e all'intercooler una potenza di ben 72 cv a 4.600 giri, che consente velocità di 170 km/h.

Le Kadett con questa motorizzazione sono offerte con carrozzerie 2 volumi e 5 porte, tre volumi e 4 porte e station wagon con tre differenti livelli di equipaggiamento e mantengono l'impostazione generale dell'attuale gamma Kadett trazione anteriore, cambio a cinque marce, so-

sensioni indipendenti, freni anteriori a disco e servofreno. Lo spazio per i bagagli, già superiore alla media sulle berline (550 litri) è di 470/1520 litri sulle station wagon.

Con l'introduzione in Italia di queste nuove versioni a gasolio, diventano 30 le versioni della Kadett disponibili sul nostro mercato per non parlare dei commercializzati derivati da questo modello come il T-Van e il Combo.

L'intercooler fa la sua apparizione anche nel motore turbodiesel di 2,3 litri della Opel Omega, che si avvantaggia così di 11 cv in più e può arrivare a 180 km/h. Contemporaneamente la GM Italia ha deciso di conservare per la sua clientela anche una versione diesel aspirata della stessa cilindrata che, evidentemente, è rivolta a chi si preoccupa soprattutto dei costi di esercizio.

I prezzi delle Kadett Turbodiesel con intercooler vanno dai 16.486.000 lire della LS 5 porte ai 19.798.000 lire della GL Station Wagon. Quelli della Omega vanno dai 22 milioni della 2.3 quattro porte con Diesel aspirato, ai 29.702.000 della turbodiesel intercooler CD Station Wagon.

Le ricerche per la sicurezza

Nel 1992 disporremo di vetri elettrocromici

Non siamo ancora al parabrezza del futuro ma gli studi lasciano pensare che un «vetro» flessibile, con garanzie di visibilità e con minimi danni in caso di incidente sia ormai alle porte. Il punto sulla situazione della ricerca è stato fatto all'ultimo convegno sulla sicurezza stradale organizzato dall'Acci a Milano.

Il vetro infatti resta per il momento l'unica protezione tra l'abitacolo e l'ambiente circostante. Da ciò la sua importanza attuale e futura, soprattutto in relazione al crescente spazio che le parti in vetro stanno prendendo nelle nuove vetture, basti pensare che la sola produzione Fiat ha aumentato la vetratura delle auto del 4 per cento l'anno. Nel contempo è aumentata anche la curvatura che, se da una parte ha contribuito a migliorare l'aerodinamica delle vetture, dall'altra ha posto tutta una serie di problemi ottici. In più i vetri vanno piano piano riducendo il loro peso e spessore inglobandosi sempre più nella struttura dell'auto ormai si tende a incapsularli direttamente alla scocca.

Tutto ciò deve però andare di pari passo con la sicurezza togliendo al vetro tutto ciò che non è trasparenza, ha spiegato Giovanni Manfredi, direttore ricerche Fiat. E per questo che il punto automobilistico stanno lavorando per eliminare dal vetro tutte quelle caratteristiche che creano handicap alla guida assorbimento di calore riflessione, scarsa visibilità nei punti di curvatura.

Su quest'ultimo punto, secondo il centro ricerche Fiat, è possibile pensare ad un allargamento dell'angolo di visione degli specchietti introducendone uno sul davanti, regolabile per poter vedere i lati agli incroci. In più la casa torinese sta studiando un sistema per passare informazioni a cristalli liquidi attraverso i vetri. Una tecnica che potrebbe essere utilizzata per le targhe in notturna.

Ma vediamo cosa ci porterà il futuro prossimo. Innanzi tutto vi sarà la diffusione per i parabrezza, ma anche per lunotto e laterali, dei vetri stratificati dotati anche verso l'interno della vettura di un ulteriore foglio di polietilene trasparente in grado di mantenere i pezzi rotti in posizione e di impedire il loro passaggio all'interno dell'abitacolo in caso di incidente.

Saranno a disposizione delle case automobilistiche entro la primavera anche i parabrezza riscaldati dotati di un particolare componente elettroconduttore che pur mantenendo la massima trasparenza e in grado di sciogliere il ghiaccio in tempi record. Niente più di qualche secondo. Tale congegno dovrà però essere alimentato a 40 volt e quindi necessiterà di una particolare batteria.

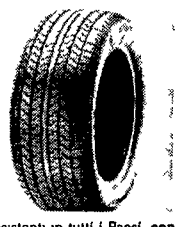
Inoltre saranno immesse sul mercato vetrate isolanti per i finestrini laterali che, grazie ad una camera d'aria, contribuiranno all'isolamento termico dell'abitacolo, dando anche un po' di isolamento acustico.

Sempre per garantire un migliore confort climatico verranno introdotti vetri con particolari depositi termici per i lunotto e laterali che respingono il calore solare.

La Società italiana per il vetro (Siv), che ha dato il via nel giugno scorso ad un centro di ricerca con duecento tecnici e 90 miliardi di investimenti, ha annunciato le future evoluzioni del settore vetrario.

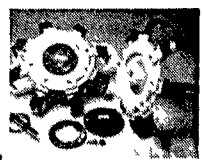
Fiore all'occhiello e, per il momento, il vetro elettrocromico in grado di variare le condizioni sia di colore che di trasparenza in pochi secondi. «Con delle fotocellule» ha spiegato l'ing. Liberto Massarelli della Siv «sarà possibile evitare l'abbandonamento in alcune parti dell'auto». L'industrializzazione di quest'ultimo trovato non avverrà però prima del 1992.

Saranno invece pronti in tempi più brevi i vetri a testata eretta si tratta di particolari sensori, in uso sugli aerei da caccia americani, che registrano tutti i dati di marcia. Si pensa quindi di riprodurre sul parabrezza tutte le informazioni utili per garantire il controllo immediato del veicolo e delle condizioni della strada.



Pneumatici sempre più ribassati o superlarghi

I limiti di velocità - peraltro esistenti in tutti i Paesi, con l'eccezione della Germania federale - non frenano lo sviluppo di pneumatici sempre più potenti e veloci e di pari passo di pneumatici sempre più sicuri. Ormai il futuro delle gomme sta nei ribassati o superlarghi, che garantiscono il massimo di tenuta anche alle alte velocità. In quest'ottica, la Continental ha messo in commercio il CZ51 (nella foto), un superribassato per vetture capaci di viaggiare oltre i 240 km/h.



«Catene» per vetture ma soprattutto per camper

Si avvicina l'inverno e cominciano le proposte di accessori che consentono di viaggiare con meno difficoltà sulle strade innevate e ghiacciate. La Siat di Beinascio ha annunciato la realizzazione, accanto alla sua serie «standard», di nuovi «ragni» anti neve e antighiaccio il nome commerciale di queste nuove «catene» è Spikes-Spider Snow (nella foto). Si differenziano dalla serie «standard» perché montano sui chiodi per rampone invece di quattro, hanno una maggiore superficie di lavoro e maggiore spessore. Realizzati per autoveicoli molto pesanti, trovano la loro migliore utilizzazione su camper, autocaravan e motorhome.

Un'utilitaria (se si farà) per meno di due milioni

Quattro ruote, due posti, motore a miscela, prezzo meno di due milioni di lire queste le principali caratteristiche di una superutilitaria che, se si realizzerà, potrebbe essere lanciata sul mercato indiano entro un anno. L. M. Agarwalla, che ha una fabbrica a Calcutta, aveva ideato questa automobile pensando ad una sua utilizzazione in parchi di divertimento, la cui realizzazione è stata invece bloccata dal governo indiano. Così Agarwalla ha pensato di utilizzare il veicolo per un normale uso stradale, fidando sul fatto (l'auto è scoperta) che in India piove due mesi l'anno, ma soprattutto sull'esigenza, che molta gente, ha di disporre di un autoveicolo a basso prezzo, anche se utilizzabile soltanto su brevi distanze. La superutilitaria indiana può raggiungere una velocità massima di 40 km/h, ha i freni sulle sole ruote posteriori, il cambio automatico non ha la retromarcia. Il costruttore, che ha realizzato la vettura con la collaborazione tecnica della belga Sobema, assicura di poter produrre la vettura in tre diverse versioni. Il modello base verrebbe a costare sul milione 700 mila lire.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

La mano destra e la precedenza

L'articolo 104 del Codice della strada impone ai conducenti di veicoli di tenere la mano destra. Tale norma viene definita in alcuni casi elastica, in altri rigida.

È elastica quando prevede che la tenuta della mano destra non obblighi il conducente a rasentare il limite estremo della strada ma consente di lasciare un certo spazio laterale di manovra da utilizzare secondo un ragionevole criterio discrezionale su brevi distanze. La superutilitaria indiana impone la destra rigorosissima per le particolari condizioni della strada e della circolazione. Tale ultima ipotesi si configura quando si circola in curva o nei dossi, quando si incrociano altri veicoli. Tale destra rigorosissima «si concretizza nel dovere di procedere il più vicino possibile al margine destro della strada, con l'unico limite di non far sorgere pericoli per l'eccessiva vicinanza a quel margine» (Cass. sez. IV, 5 dicembre 1978, n. 2680).

Malgrado tale normativa, se il veicolo proveniente da destra in un incrocio non tiene la mano destra, lo stesso continuerà a godere del diritto di precedenza ed il veicolo proveniente dalla sinistra è tenuto egualmente a concedergliela. Lo ha affermato la IV Sez. pen. con sentenza del 20 gennaio 1987, n. 644.

Cio non toglie che, se il conducente del veicolo che deve cedere il passo sta per arrestarsi e si ha la certezza che si sarebbe arrestato prima della linea mediana della strada incrociante, si possa legittimamente sostenere che il mancato rispetto della mano destra ha contribuito a produrre il particolare evento, con attribuzione, quindi, di parte della colpa al conducente del veicolo favorito.

La giurisprudenza ha però sempre affermato che l'obbligo di precedenza da parte del veicolo proveniente da sinistra viene meno solo quando il suo anticipo è tale da escludere qualsiasi rischio di collisione, senza che sia possibile opporre l'eccessiva velocità del veicolo favorito o il fatto che non abbia rallentato (elementi che possono essere valutati solo al fine di affermare un concorso di colpa di tale conducente).

FERNANDO STRAMBACI

Il mese scorso è caduto l'ottantesimo anniversario di fondazione della General Motors e il venticinquesimo della General Motors Italia. L'uno e l'altro sono stati festeggiati - e non ha guastato l'inserimento nei festeggiamenti anche del venticinquesimo anniversario di attività presso la GM Italia del tecnico Fausto Sartore - con la presentazione alla stampa di nuovi modelli Kadett e Omega equipaggiati con motori Diesel con turbocompressore ed intercooler.

La presentazione di una nuova gamma di Diesel può apparire in contrasto col fatto che in Italia si è registrato, sino ad agosto, un calo del 17,5 per cento nelle immatricolazioni di vetture a gasolio, determinato dal fatto che l'im-

posizione della sovratassa ha ridotto la convenienza nella utilizzazione dei Diesel se non si percorrono decine di migliaia di chilometri ogni anno. Nel calo c'è però un particolare penalizzato sono state soprattutto le vendite di vetture con motori Diesel «aspirati», mentre hanno tenuto le vendite di turbodiesel.

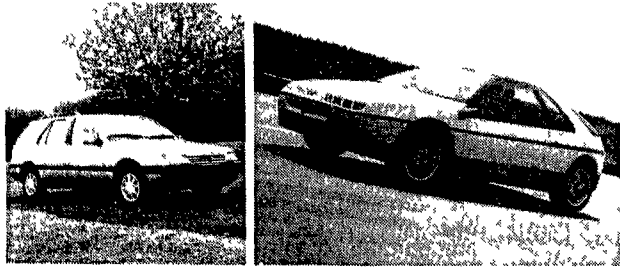
La nuova gamma presentata dalla GM Italia cade dunque a pennello e dovrebbe anzi contribuire a far passare dal 2,9 al 3,3, come è nelle previsioni, la sua percentuale di penetrazione sul nostro mercato.

Turbo e intercooler, infatti, consentendo di aumentare la potenza (la sola adozione dell'intercooler offre un vantaggio di un dieci per cento di

Sarà più breve il 51° Salone di ciclo e moto

L'anno prossimo il Salone del ciclo e motociclo di Milano si svolgerà dal 21 al 27 novembre, la manifestazione sarà quindi due giorni più breve del solito. Lo ha annunciato, durante una conferenza stampa nel corso dell'analogo Salone di Colonia, Michele Bianchi, presidente dell'associazione italiana dei costruttori Bianchi ha precisato che alla decisione di ridurre il tempo di apertura della rassegna - al pubblico saranno riservati soltanto tre giornate - si è giunti in base alle richieste degli espositori. La rassegna milanese - nell'ultima edizione, la cinquantesima, sono stati presenti 1450 espositori di 23 paesi e 20 mila sono stati i visitatori - occuperà comunque una superficie più vasta e nelle giornate dedicate al pubblico rimarrà aperta sino alle ore 22.

In prima mondiale al Salone di Parigi La Pininfarina firma il break 405 Peugeot



Nella foto di sinistra la versione break della Peugeot 405 disegnata dalla Pininfarina. In quella di destra il prototipo di coupé realizzato su meccanica Lancia Delta.

Al Salone di Parigi ha debuttato in prima mondiale la versione break della Peugeot 405. Anche questo modello reca la firma di Pininfarina che, non a caso, l'ha esposto nel suo stand insieme alle vetture le cui carrozzerie

escono dagli stabilimenti di Grugliasco. Ferrari Testarossa e 412 Peugeot 205 cabriolet, Cadillac Allante. Dagli stessi stabilimenti escono come veicoli completi anche la Lancia Thema SW e l'Alfa Romeo Spider. L'industrializzazione della Pininfarina non impedisce però all'azienda di continuare la sua attività di ricerca stilistica. Ne è un esempio il prototipo di ricerca Hit, esposto come novità per la Francia. Si tratta di un coupé 2 più 2 realizzato su meccanica Lancia Delta HF integrale.

La Subaru si organizza Le «Pleiadi» in Italia

Le Pleiadi si vedranno meglio in Italia, soprattutto a partire dal 1993. Non è un'annunciazione astrionomica, né ci riferiamo alla costellazione. Siamo riferendoci alla Subaru (il nome della costellazione delle Pleiadi in giapponese, rappresentata, appunto, nel marchio della Casa nipponica) che si sta saldamente installando in Italia e che ha costituito la sua base operativa ad Ala di Trento.

La Subaru Italia non ha proposto molto ambizioso, ma è certa di poter consolidare la sua posizione nel nostro mercato, soprattutto a partire dal 1993, grazie alle caratteristiche che parteciano dei suoi veicoli. Tutta la gamma della Subaru infatti, sia che si tratti di berline che di veicoli commerciali, ha la trazione integrale e la trazione integrale si fa facendo strada sul mercato.

Dalla parte della marca con il marchio a sei stelle che riproduce la costellazione delle Pleiadi sta il fatto che è stata la

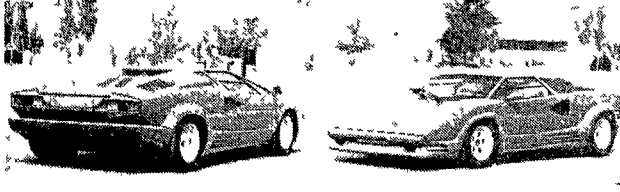
Subaru, negli anni 70, a proporre per prima berline a quattro ruote motrici, un'ispirazione, dunque, largamente collaudata e che si traduce nella possibilità di offrire quattro diversi sistemi di trazione integrale insensibile manualmente con comando elettromagnetico o innesto meccanico, permanente con terzo differenziale centrale bloccabile, con ripartitore di coppia e trasmissione del moto mediante frizioni idrauliche a dischi multipli, con controllo computerizzato della distribuzione della coppia motrice alle singole ruote.

Una dozzina i modelli di veicoli commerciali e di berline già disponibili per il mercato italiano (la Subaru, oltre alla sede di Ala di Trento, conta su 60 centri vendita e assistenza, che diventeranno 140 entro l'anno prossimo) a prezzi sicuramente concorrenziali, considerata la qualità e la affidabilità del prodotto. Per questo alla Subaru Italia prevedono di passare dalle 1000 unità vendute nell'89 alle 3000 del 1993. Non è gran cosa rispetto al totale del mercato italiano, ma le quattro per quattro giapponesi cominceranno a farsi vedere.

A parte i veicoli commerciali, pezzo forte della gamma Subaru per quel che si riferisce alle berline sarà la Justy J 104 per 4 a tre e a cinque porte, offerta, rispettivamente, a 15.356.043 e a 15.860.280 lire. Ha motore a tre cilindri di 997 cc e 55 cv, a 145 km/h e un consumo di 5,4 litri per 100 chilometri.

Subaru per quel che si riferisce alle berline sarà la Justy J 104 per 4 a tre e a cinque porte, offerta, rispettivamente, a 15.356.043 e a 15.860.280 lire. Ha motore a tre cilindri di 997 cc e 55 cv, a 145 km/h e un consumo di 5,4 litri per 100 chilometri.

Per il venticinquesimo la Lamborghini ha realizzato la Countach «Celebration»



Due viste della Lamborghini Countach «Celebration», costruita in numero limitato in occasione del venticinquesimo della Casa di Sant'Agata Bolognese.

Per festeggiare il venticinquesimo anniversario di fondazione della Casa di Sant'Agata Bolognese la Lamborghini ha realizzato una serie speciale della Countach la granturismo della Casa in produzione dal 1971 con la sigla iniziale LP500. Il nome distinto scelto per questa versione della Countach era stato, appunto, «Venticinquesimo» ma i clienti della Casa hanno finito per far prevalere il nome «Celebration».

Rispetto ai precedenti modelli della Countach, che sino ad oggi è stata venduta in 1300 esemplari (costa circa 200 milioni di lire) la «Celebration» ha un profilo più ripulito, frontale e posteriore di

novo disegno geometria e taratura delle sospensioni variate per utilizzare i nuovissimi Pirelli P Zero interni ridisegnati. Ancora migliorate le prestazioni da 0 a 100 km/h in secondi 4,7 velocità massima prossima ai 300 orari.

La Countach «Celebration» sarà prodotta in duecento esemplari.

E' arrivata la stagione in cui la barca ha bisogno di attenzioni

Con l'autunno arriva l'epoca nella quale bisogna mettere in ordine la barca. La manutenzione è un impegno sul quale si trovano numerosi ottimi testi ai quali è meglio riferirsi per un lavoro accurato. Ancora più utili possono essere i consigli di chi pratica le barche per il lavoro, soprattutto se si è alle prime armi. Ne potrete ricavare piccoli, ma utilissimi «trucchi».

ATTREZZATURE ELETTRICHE Ripulire tutti gli attacchi dei cavi elettrici per togliere eventuali tracce di corrosione. Se non utilizzate la barca e meglio portare a terra radio e scandaglio, radar ecc. In questo caso è bene proteggere i cavi con nastro isolante per evitarne l'ossidazione. Naturalmente la sua esposizione e la batteria e quindi necessita di maggiore cura. Se avete antenne smontatele e sistematele in modo che rimangano distese.

BATTAGLIOLA Controllare l'usura dei cavi d'acciaio e stringere i bulloni dei candelieri e dei pulpit.

INTERNI È il momento della pulizia generale, tanto più accurata ed «a fondo» se la barca va a riposo per qualche mese. Occorre portare via tutto ciò che può accumulare umidità, in particolare abiti e generi alimentari. Molto utili risultano i sacchetti di cloruro di calcio ai pesi in cabina per assorbire l'umidità. È opportuno la sciare qualche spraglio per evitare il formarsi della condensa.

MOTORE La revisione è quasi d'obbligo, la laboriosa dipende dal tipo di propulsore di cui si dispone e dalle vostre capacità eventualmente con un fuoribordo o tutto più semplice.

WINCH Smontarli, pulirli e lubrificarli proteggendoli con un prodotto contro l'umidità.

OBLO Stringere tutte le viti ed i galletti, può essere l'occasione buona per smontarli e nguardarli.

SARTIAME Operazione che comporta salire in testa d'albero con il bauso e il controllo accurato di arridotti e lande.

SCAFO Stuccare i graffi pulire la carena eliminare le alghe dare un'occhiata al telaio eliminare eventuali tracce di ruggine ovunque si trovino. Se è il caso ridare una mano di «antivegetativa».

VELE Verificare che non abbiano strappi o scuciture lavarle, asciugarle accuratamente e riporre nei sacchi, che e meglio siano tenuti a terra all'asciutto.