

L'Austin Rover Italia ha scelto per il debutto dei modelli '89 della gamma il Motor Show di Bologna

Il turbo e l'iniezione diretta per la nuova Montego a gasolio

Il boom del Diesel, con tutte le principali case costruttrici impegnate da 10 anni a questa parte a proporre versioni sempre più sofisticate, forse sta per finire. Almeno questo risulta dai dati di vendita '88, anche con soddisfazione degli ecologisti che vedono in questo tipo di propulsore buona parte delle responsabilità per l'inquinamento ambientale. Eppure l'Austin Rover...

LODOVICO BASALI

Al Motor Show - che ha chiuso ieri i battenti a Bologna - l'Austin Rover Italia ha presentato una inedita soluzione di motore a gasolio per autovetture sovralimentate e dotato di iniezione diretta. Questo propulsore sarà utilizzato su alcuni modelli della Montego '89. Il nuovo motore è stato realizzato partendo dal brillante monoblocco a benzina di 2 litri che è stato adottato per la Montego sin dal 1984. Un r-

adiale lavoro di trasformazione è stato operato dai tecnici della stessa Austin Rover e della Perkins ottenendo così uno dei primi Diesel al mondo sovralimentato e, appunto, ad iniezione diretta. Non è opportuno ricordare che già in versione aspirata questo motore ha dato prova di affidabilità ed economia di esercizio sulla Maestro Van, un veicolo commerciale leggero della casa britannica. Nella versione Turbo si so-

Il propulsore è stato realizzato in collaborazione con la Perkins derivandolo dalla versione a benzina

l'assenza della precamera di combustione, tipica del motore ad iniezione indiretta. Qui il carburante viene iniettato direttamente nella camera di combustione, ricavata nel cielo del pistone. Con questo sistema si hanno consumi di gasolio mediamente inferiori del 15 per cento, un migliore avanzamento a freddo e un ottimo rendimento, in quanto non si hanno perdite di energia nel passaggio dalla precamera alla camera di combustione. Inoltre i gas di scampo risultano più puliti e la guidabilità della macchina è simile a quella di un motore a benzina. Per la costruzione di questo motore sono stati investiti circa 70 miliardi di lire si prevede una produzione di oltre 100.000 unità l'anno. L'introduzione del nuovo motore sia sulla versione a quattro porte della Montego che sulla Station Wagon, ha coinciso con un restyling di questo modello. Le Montego '89 si riconoscono esterior-

mente per la calandra, i gruppi ottici e le borchie copriporta di nuovo disegno. All'interno si notano nuovi sedili, imbottiti di schiuma poliuretana DfH, dotati anche di rampe anti-scivolo, nuovi rivestimenti, inserti in legno pregiato, plancia portastrumenti completamente ridisegnata. Un ultimo accenno al cambio è fornito dalla giapponese Honda e viene adottato per tutte le versioni Diesel e benzina della Montego. In Italia la gamma Montego '89 sarà disponibile in quattro versioni. Si va dalla berlina 4 porte 1300 cc a benzina, alla 1,6 litri Si Estate, sempre a benzina, per finire con le nuove 2.0 Dal berlina e station-wagon con il nuovo Diesel ad iniezione diretta presentato al Motor Show. La commercializzazione di queste ultime comincerà in febbraio e i prezzi verranno comunicati poco prima, si assicura che saranno allineati a quelli della concorrenza.

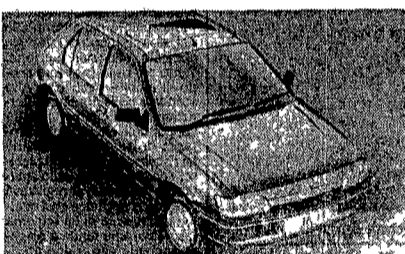


Le Renault del passato, del presente e del futuro alla manifestazione motoristica bolognese

La Casa francese non ha mancato l'occasione per presentare in anteprima la 19 con motore a 16 valvole

Obiettivo 60 mila 19 in Italia

«Un salone vivo, dove in ogni momento e in ogni angolo succede qualcosa, non può accogliere costruttori "rifugiati" nei loro stand, con aria lontana, quasi fossero in mostra libri al posto delle macchine. Questa frase, contenuta in un comunicato stampa della Renault Italia, esemplifica bene lo spirito con cui la casa francese ha affrontato il Motor Show di Bologna, ormai diventato di fatto, poiché una "fermezza" automobilistica, un vero e proprio Salone delle quattro ruote. Un Salone particolare però, dinamico e molto vicino all'impronta agonistica che ormai tutte le case si vogliono dare. L'occasione è quindi stata propria per la Renault, che a Bologna ha illustrato, ed in maniera molto dettagliata, tutti gli impegni che andrà ad affrontare nel 1989.



La Renault 19 con motore a 16 valvole e a destra, la Williams di Formula 1 equipaggiata con un motore Renault 10 cilindri aspirato. Nella foto sopra il titolo l'interno dell'averenicista Renault Meganè.

mandate senza serratura, con il sedile che si gira automaticamente di 60 gradi per facilitare l'accesso del conducente. L'interno è quello di un aereo del più moderni, con la possibilità di allungare persino l'abitacolo e la stessa autovettura grazie alla retrocezione dell'intero lunotto posteriore. La macchina così si trasforma da berlina a tre volumi in berlina a due volumi, in modo da acccontentare anche il proprietario stanco di vedere sempre le stesse «orme».

Tanti sono i congegni elettronici presenti che sarebbe impossibile elencarli tutti. Tra questi da notare il sistema che permette di individuare su un monitor i tratti di strada intasati dal traffico quando le città saranno dotate degli appositi sistemi di segnalazione e l'assenza della frizione grazie ad un pilotaggio elettronico del cambio. Un motore di 3 litri turbo di 250 cv e da 260 km/h, le quattro ruote motrici e, naturalmente, Abs completano il n. tratto di una vettura che, sinceramente non sappiamo quanto potrebbe venire a costare all'eventuale tecnico acquirente.

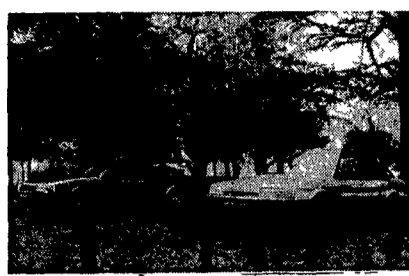
La Michelin è intervenuta nel progetto, fornendo pneumatici già sperimentati al rally dell'Acropolis-1987, in grado di marciare velocemente anche se forati grazie ad un sistema di riempimento automatico con una speciale schiuma. Naturalmente al Motor Show sono stati anche illustrati i programmi sportivi, presenti il pilota padovano Riccardo Patrese ed un tecnico della Williams, squadra a cui sarà fornito il nuovo 10 cilindri aspirato Renault per il prossimo campionato del mondo. Nello stand Renault, insieme al resto della gamma c'era anche l'Espace Quadra a trazione integrale, e la Nevada

4x4 che verrà distribuita tra qualche settimana in Italia. È stato poi presentato un dossier, edito dalla stessa Renault, che raccoglie una cinquantina di matquette di prototipi - sovente mai realizzati - studiati dal dopoguerra ad oggi. E la Renault 4? - è stato chiesto ad Antonio Ghini, direttore delle relazioni esterne della casa francese in Italia. «La faremo ancora per molti anni» - ha risposto sicuro. Passato, presente e futuro, dunque, nella presenza a Bologna della grande casa transalpina. □ L.B.

Christian Martin, Direttore Esportazione Europa, insieme a Philippe Gamba, Antonio Ghini e Domenico Porfiri della Renault Italia si sono dati un gran da fare per presentare, in anteprima per l'Italia, l'attesa 16 valvole, ossia la versione sportiva della Renault 19. Questa vettura - che sarà commercializzata probabilmente soltanto tra la primavera e l'estate del prossimo anno - entra direttamente in concorrenza con le più note e rappresentative del settore, e in primo luogo con la versione «pepata» della Fiat Tipo, pure a 16 valvole. Il nuovo propulsore francese eroga 137 cv per una cilindrata di 1764 cc - e permette alla 19 di raggiungere - negli autodromi, naturalmente - i 215 km/h. «Abbiamo fatto una vettura solida» - ha spiegato Philippe Gamba - «che nonostante le prestazioni fornisce una affidabilità assoluta, come del resto le versioni più piccole della gamma. Sono già 5000 gli ordini che abbiamo ricevuto nei primi 15 giorni per le 19, tanto che contiamo di venderne almeno 60.000 nel corso del 1989». Ma la carta vincente, sul piano delle tecnologie avanzate, è stata per la Renault la presentazione del prototipo marciante «Meganè», già visto al salone di Parigi ma presente per la prima volta nel nostro Paese. Un vero e proprio laboratorio di ricerca, un esempio di come potrebbe essere l'auto del futuro, pur con soluzioni che sono già in parte adottate sulle vetture oggi in produzione. Sulla Meganè abbiamo adombrato delle portiere teleco-

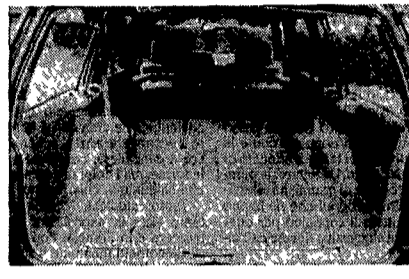
mandate senza serratura, con il sedile che si gira automaticamente di 60 gradi per facilitare l'accesso del conducente. L'interno è quello di un aereo del più moderni, con la possibilità di allungare persino l'abitacolo e la stessa autovettura grazie alla retrocezione dell'intero lunotto posteriore. La macchina così si trasforma da berlina a tre volumi in berlina a due volumi, in modo da acccontentare anche il proprietario stanco di vedere sempre le stesse «orme».

matrici già sperimentati al rally dell'Acropolis-1987, in grado di marciare velocemente anche se forati grazie ad un sistema di riempimento automatico con una speciale schiuma. Naturalmente al Motor Show sono stati anche illustrati i programmi sportivi, presenti il pilota padovano Riccardo Patrese ed un tecnico della Williams, squadra a cui sarà fornito il nuovo 10 cilindri aspirato Renault per il prossimo campionato del mondo. Nello stand Renault, insieme al resto della gamma c'era anche l'Espace Quadra a trazione integrale, e la Nevada 4x4 che verrà distribuita tra qualche settimana in Italia. È stato poi presentato un dossier, edito dalla stessa Renault, che raccoglie una cinquantina di matquette di prototipi - sovente mai realizzati - studiati dal dopoguerra ad oggi. E la Renault 4? - è stato chiesto ad Antonio Ghini, direttore delle relazioni esterne della casa francese in Italia. «La faremo ancora per molti anni» - ha risposto sicuro. Passato, presente e futuro, dunque, nella presenza a Bologna della grande casa transalpina. □ L.B.



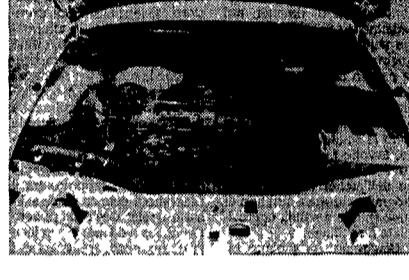
Braccio Metalplast per guidare senza fatica

La Metalplast di Sasso Marconi ha presentato al Motor Show di Bologna un braccio anteriore per sedile (nella foto) applicabile su vetture di media cilindrata. È un contributo per rendere meno faticosa la guida. Costa 80 mila lire e per ora è disponibile per le Fiat Uno e Tipo e per le Volkswagen Golf, Polo e Jetta.



Un motore di 88 cv per la Supercinque Limited

La Renault Italia ha proposto in questi giorni una nuova versione in serie limitata della Supercinque Limited. La vettura si distingue per la potenza del motore - 88 cv a 5500 giri e 13,8 kgm di coppia da una cilindrata di 1721 cc e conseguente velocità massima di 184 km/h - ma soprattutto per la ricchezza degli allestimenti. Questa Limited, che costa qualcosa come 17.216.920 lire, ha sospensioni, freni e assetto adeguati alle prestazioni. I rivestimenti interni e i sedili sono in cuoio. Il servosterzo, la chiusura centralizzata con comando a distanza, gli alzacristalli elettrici ed una sacca portageggetti supplementare, posta sotto il ripiano posteriore del bagagliaio, sono tra gli accessori di serie.



100 milioni per un'auto monoposto da città

Quella riprodotta nella foto è, secondo l'americano Jay Chrbeg che l'ha esposta ad Essen, l'auto monoposto adatta per il traffico cittadino. Come propulsore adotta un Buick 6 cilindri a V. La vettura, con carrozzeria gialla e interni marrone, costa circa 100 milioni di lire.

IL LEGALE

Le tasse auto non pagate

Con la legge 24 gennaio 1978, n. 27, il Parlamento italiano ha apportato modifiche al sistema sanzionatorio in materia di tasse automobilistiche non pagate o pagate in misura inferiore al dovuto, comprendendo fra queste anche quelle relative all'abbonamento dell'autoradio. Le soprattasse dovute sono poste a carico del proprietario del veicolo a motore, del richiedente e dell'autofficiale, in un'ipotesi di cui si discuterà.

Le violazioni vengono accertate dagli organi di polizia, nonché dal direttore e procuratore del registro. Se presente, la notifica del verbale di accertamento è effettuata contestualmente al proprietario o al conducente, mediante consegna di una copia del verbale. Nel caso fosse impossibile la immediata contestazione dell'infrazione al proprietario o al conducente, l'Ufficio del registro o il comando dal quale dipende il vigile che ha accertato l'infrazione, notifica la copia dell'accertamento ai suddetti. Tale notifica deve pervenire all'interessato entro 30 giorni dall'accertamento e deve essere effettuata a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno nella residenza risultante dalla carta di circolazione, o dai registri di immatricolazione, o dal Pubblico registro automobilistico o dai natanti, o dalla patente di guida. È opportuno, quindi, ogniqualvolta si cambia residenza o domicilio, far fare le opportune modifiche sui documenti di cui sopra, ed evitare che sia ritenuta lesittima la notifica del verbale di accertamento, non dimenticando mai che sussiste l'obbligo, sanzionato penalmente, di provvedere a tali variazioni.

La persona che nel termine anzidetto non riceve l'avviso è esonerata dal pagamento. L'originale del processo verbale di contravvenzione, con la prova dell'avvenuta notifica, viene trasmesso all'Ufficio del Registro, nella cui circoscrizione risulta accertata l'infrazione, che provvede alla riscossione dei tributi evasi e delle soprattasse. Se il contravventore è ammesso a pagare un tenore delle soprattasse (le tasse vanno pagate sempre per intero) secondo una tabella allegata alla legge n. 27, l'Ufficio del Registro emetterà a suo carico ingiunzione di pagamento per il recupero di quanto dovuto. Entro trenta giorni dalla notifica di ingiunzione, che rilasciata potranno ricorrere contro la stessa all'Intendenza di Finanza, tramite l'Ufficio che ha emesso l'ingiunzione. Il ricorso può essere presentato direttamente all'Ufficio del Registro, che rilasciata ricevuta o a mezzo raccomandata con avviso di ritorno, la cui data di spedizione vale quale data di presentazione del ricorso. Se il ricorrente lo chiede, o anche di ufficio, l'Intendente potrà, sempre che ricorrano gravi motivi, sospendere l'esecuzione dell'atto impugnato. Le decisioni dell'Intendente sono definitive. Contro le stesse può essere fatto ricorso all'autorità giudiziaria entro e non oltre sei mesi dalla notifica della decisione dell'Intendente. Foro competente per la causa di opposizione è quello erariale e cioè di Roma. Al ricorrente è concessa la facoltà di adire l'autorità giudiziaria quando nei sei mesi dalla data di presentazione del ricorso non gli sia pervenuta la decisione dell'Intendente di finanza.

BREVISSIME

«Velocità» tabù in Francia. I costruttori automobilistici francesi e stranieri hanno accettato di non servirsi più in Francia dell'argomento «velocità» per promuovere la vendita dei loro modelli di qualsiasi tipo. Il «codice deontologico» vigente considerava tabù il termine soltanto per le auto piccole e medie.

La Kadett GSi in «Gruppo A». La Opel Kadett GSi 16V e il corrispondente modello Vauxhall Astra sono state omologate in «Gruppo A» nell'ottobre scorso. Hanno già ottenuto buoni piazzamenti nei Rally.

Vertice Austin Rover Italia. Cambio della guardia al vertice dell'Austin Rover Italia. Dopo cinque anni come amministratore delegato, Lorenzo Mercanti ha lasciato l'azienda britannica. Lo sostituisce lo scozzese Robert John Bruce, già in Italia come direttore finanziario.

Jaguar premia Pirelli. La Pirelli, per il quarto anno consecutivo, è stata insignita del premio «Top Award of Suppliers» 1988, previsto dal programma Jaguar di garanzia qualitativa «In Pursuit of excellence». Quest'anno la Pirelli è stata premiata dalla casa automobilistica due volte per i pneumatici e per i supporti sedile.

Motoryacht by Giugiaro. Un accordo di collaborazione per la realizzazione del motoryacht «Exception 68» è stato siglato tra i Cantieri Abbate di Trezzano e l'aldesign Giugiaro. Giugiaro si occupa della progettazione delle linee di coperta, parabrezza, roll-bar, prese d'aria, cruscotto e pozzetto esterno, nonché di uno speciale hard-top capace di trasformare lo scafo da open in cabinato.

Assicurazione patente. Dopo l'irrigidimento delle norme sui limiti di velocità in Italia, una compagnia di assicurazione ha proposto agli automobilisti una polizza per garantirli contro il ritiro della patente di guida.

L'Audi coupé: prestazioni ma con sicurezza



Prova del nuovo coupé Audi sulle strade della Baviera e conferma dell'eccellenza di questa vettura, discendente diretta di quell'Audi «Quattro» che già aveva dimostrato la validità della trazione integrale, sia in termini di sicurezza, sia per la possibilità di trarsi d'impaccio senza fatica anche nelle condizioni stradali più difficili.

Da noi il coupé Audi - presentato al Salone di Birmingham, è già in circolazione in Germania e in Inghilterra - arriverà soltanto a febbraio e nella sola versione con motore di 1994 cc, per aggirare i 100 km/h alla cilindrata di 36 per cento che colpisce le auto con motore a benzina di cilindrata superiore ai due litri.

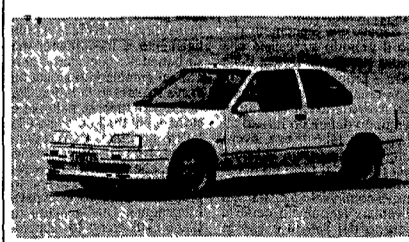
Si tratta, comunque, di una motorizzazione più che adeguata, visto che questo cinque cilindri a 20 valvole eroga una potenza di 160 cv, sufficiente a passare da 0 a 100 km/h in 8,9 secondi ed a toccare - come si è visto sulle autostrade tedesche - i 215 chilometri orari di velocità massima.

A parte le prestazioni, la validità di questo nuovo modello Audi - che l'Autogerma pensa di vendere in 450 esemplari, visto che il suo prezzo in Italia sarà di 49 milioni 500 mila lire - sta nella spaziosità dell'abitacolo (omologato per cinque persone) e del bagagliaio (300 litri) che possono diventare, con l'abbattimento del sedile posteriore, 980 e soprattutto nella sua grande sicurezza di guida, dovuta alla trazione integrale con differenziale centrale Torsen accoppiata al sistema frenante ABS.

E a proposito di sicurezza, conviene ricordare che questo coupé, insieme ad una completissima dotazione di accessori di serie che vanno dai cerchi in lega, al servosterzo, alla predisposizione per l'impianto radio, stereo con sei altoparlanti, è equipaggiato dalla fabbrica con la cintura di sicurezza Proconten, del tipo che si è già avuto occasione di parlare.

Aggiornato anche nelle linee esterne, con i fan a fascia targa che caratterizzano il frontale e con lo spoiler integrato nel portellone realizzato in materiali «compositi», questo nuovo coupé Audi (nella foto) darà sicuramente soddisfazione a chi potrà acquistarlo e ai dirigenti commerciali della Casa di Ingolstadt. □ FS

Possibili clienti stanno provando 250 Ford Fiesta



Duecentocinquanta privati potenziali clienti della Ford, stanno viaggiando in Europa a bordo delle nuove Fiesta (nella foto) che saranno messe in commercio la prossima primavera. La Ford ha pensato ad un collaudo di oltre 1,5 milioni di chilometri nelle normali condizioni di esercizio, per garantire il massimo di qualità e di affidabilità dei nuovi modelli. Altri 1,5 milioni di chilometri saranno percorsi dai collaudatori della Casa.