

Dal 9 gennaio i clienti della General Motors Italia potranno disporre dell'erede dell'Ascona

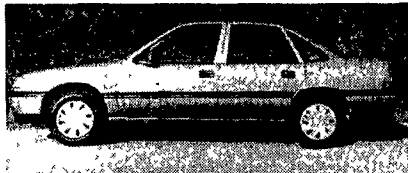
Con la Vectra la Opel attacca tra le medie

La General Motors Italia ha lanciato con un megashow la Opel Vectra sul nostro mercato. Si tratta di una media che ha nella modernità, nelle prestazioni e nei prezzi la qualità per affermarsi. I nove modelli della gamma hanno potenze da 74 a 154 cv e velocità da 176 a 198 km/h. Allo stesso prezzo versioni a due e a tre volumi. Dal 9 gennaio le consegne ai clienti.

FERNANDO STRAMBACI

Il marchio Opel è soltanto al nono posto sul mercato italiano, ma è al quinto posto in Europa; inoltre la Opel è filiazione della General Motors, che è al primo posto nel mondo. Non deve stupire, quindi, se per il lancio in Italia della nuova Opel Vectra, la G.M. Italia ha organizzato al Teatro Tenda Pianeta di Roma un megashow con tanto di Heather Parisi, orchestra Canora, balletto Gino Landi e un arrugginito Pippo Baudo.

Miliecotocento gli invitati - concessionari, giornalisti, clienti di riguardo e dipendenti della G.M. Italia (ma molti di questi hanno disertato, per protestare contro un programma di dimissioni incentivate, sia pure seguite da nuove assunzioni) - a sottolineare l'importanza che la G.M. attribuisce alla commercializzazione (la Vectra cominceranno ad essere consegnate ai clienti il 9 gennaio) dell'erede dell'Ascona.



I modelli di base della gamma Opel Vectra: la 1.4 GL due volumi (foto in alto) e la 1.4 GLS tre volumi. Nella foto sopra il titolo una vista del lussuoso interno della Vectra CD.

L'attacco al segmento, comunque, viene sferzato con decisione, perché le Vectra non solo hanno prezzi concorrenziali, ma la G.M. le propone tutte con l'autoradio e, per soprammercato, offre allo stesso prezzo sia le versioni a due volumi che quelle a tre volumi con lo stesso allestimento. Il listino va dai 16.257.000 lire della Vectra 1400 GL a quattro porte a cinque porte, ai 19.707.000 lire della 1.7 D GLS quattro porte.

Le Vectra sono forti di un'aerodinamica eccellente (CX di 0,29 ottenuto affinando il modello dopo le prove nella galleria del vento della Pininfarina), di una linea piacevole e moderna, di un abita-

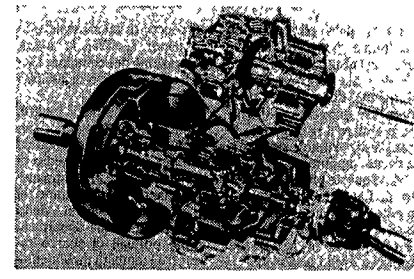


Nella foto a lato il confortevolissimo interno della Range Rover SE modello 1989.

Presentata la gamma delle nuove Range Rover

Ancora affinati meccanica ed interni dei fuoristrada più apprezzati sul mercato

La Range Rover ha compiuto diciotto anni proprio quest'anno e la porta tanto bene che all'Austin Rover Italia hanno avuto grosse difficoltà a far fronte alle richieste. Ne hanno vendute ben 2.700, ma non avrebbero avuto problemi a collocarne 500 in più, soltanto che dall'Inghilterra gliel'avesse mandate. Non è detto che proprio questo non sia uno dei motivi per cui l'amministratore delegato, Lorenzo Mercanti, se ne è andato; non prima, comunque, di aver presentato la gamma '89 delle Range Rover.



Il gruppo riduttore-differenziale che la Borg Warner ha realizzato per le Range Rover nuova serie.

«Vecchi» di diciotto anni, questi veicoli, che sono diventati i fuoristrada per antonomasia, continuano ad affinare, anche perché non si possono scontentare clienti disposti a pagare dai 42 ai 73 milioni di lire per una macchina.

Ecco dunque l'adozione di un nuovo differenziale centrale a giunto viscoso, realizzato ad hoc dalla Borg Warner, che migliora automaticamen-

Pneumatici Michelin per impieghi invernali

Con la commercializzazione dei nuovi pneumatici X M+S 244 (in basso nella foto) specifici per veicoli 4x4 e X M+S 300 (indice di velocità H=210 km/h) che si sono aggiunti ai già affermati X M+S 100 ed X M+S 200 (in alto nella foto), la gamma invernale Michelin è oggi la più completa sul mercato. I pneumatici X M+S sono dotati di un elevato numero di lamelle brevettate che, afferma il costruttore, offrono tutti i vantaggi del pneumatico invernale senza penalizzare le caratteristiche del pneumatico tradizionale. Queste lamelle, unitamente ad una mescola specificamente studiata per l'impiego invernale senza chiodatura, garantiscono, secondo la Michelin, una polyvalenza di impiego su qualsiasi tipo di fondo stradale.

Assicurazione «Driver System» della Toro per i motociclisti

Le compagnie di assicurazione signora. Nelle ultime settimane di assicurazione i motociclisti al di là della R.C. di legge, obbligatoria per le moto di cilindrata superiore ai 50 cc. Per questo appare particolarmente interessante una iniziativa della Toro che, in occasione del Motor Show di Bologna, ha proposto una polizza «Driver System» Motociclismo. Sono cinque le garanzie principali tra le quali l'assicurazione completa esistente oggi sul mercato per gli utilizzatori delle due ruote (non sono compresi i motociclisti), si aggiunge una serie di garanzie complementari: soccorso stradale, recupero, traino, custodia, ed anche il rimborso delle eventuali spese di cura sostenute a causa di infortunio subito circolando in moto. Inoltre è prevista l'estensione della copertura sinistri per infortunio anche ai familiari, ovviamente limitata ai possessori di moto i quali abbiano già compiuto i diciotto anni, poiché la legge non permette ai minorenni di portare passeggeri.

Richiesta la proibizione dei telefoni sulle auto

I telefoni sulle automobili - almeno i modelli attualmente disponibili, che per essere usati devono essere presi in mano - sono pericolosi e devono essere proibiti. La richiesta è partita dal ministro olandese dei Trasporti, Smit-Kroes, che, dopo aver assistito ad un grave incidente stradale provocato da un automobilista mentre telefonava, ha sollevato il problema con i suoi colleghi della Cee. Su richiesta della Francia la Commissione europea elaborerà prossimamente delle proposte in merito. Secondo il ministro olandese dei Trasporti, una soluzione potrebbe essere trovata mettendo a punto apparecchi telefonici «hands-off», che non devono essere presi in mano per comunicare.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Segnaletica stradale e P.A.

Con il vecchio codice stradale l'ente proprietario della strada era tenuto obbligatoriamente ad apporre segnali di pericolo soltanto ai sensi di un livello custodito o non, mentre tutti gli altri segnali erano facoltativi. Invertendo la tendenza, il vigente codice della strada si è preoccupato di più della sicurezza del cittadino ed ha esteso i limiti al conducente del veicolo (art. 13) ad una serie di casi. In conseguenza di tale normativa, l'indennità della norma può comportare per la pubblica amministrazione una sua colpa esclusiva o concorrente nella produzione di sinistri o danni derivanti da tali omissioni. La Corte di cassazione (sent. 10.5.1965) ha ritenuto che il diritto del cittadino alla appposizione dei segnali stradali è limitato ai casi tassativamente indicati dalle norme del codice della strada; negli altri casi, versando in tema di discrezionalità della pubblica amministrazione, l'uso che questa ha fatto di tale suo diritto non è censurabile da parte del giudice. Ma anche quando l'apposizione dei segnali risulta obbligatoria per la p.a., la mancata apposizione degli stessi non comporta una sua automatica responsabilità per i danni che derivano agli utenti della strada, dovendosi sempre effettuare l'indagine se sussiste un nesso causale tra tale omissione della pubblica amministrazione e il sinistro stradale. Se invece tale nesso è dimostrato (e riguarda non soltanto l'ipotesi di omissione, ma anche di appposizione in punto inopportuno, di sua difformità, ecc.), si configura una responsabilità civile della pubblica amministrazione, che pertanto sarà obbligata al risarcimento dei danni. Per non additi ai lavori spiegherò che il nesso causale significa che la segnaletica errata, difforme od omessa deve rappresentare la causa (sia pure concorrente con altre eventuali violazioni addebitabili al conducente del veicolo) e non la mera occasione del sinistro stradale; insomma vi è nesso causale quando possa affermarsi che senza tale situazione l'evento non si sarebbe verificato. La pubblica amministrazione non può giustificarsi affermando che i cartelli erano stati apposti o rimossi da ignoti perché la stessa ha l'obbligo di mantenerli in efficienza (Cass. Sez. Unite 6.10.53).

BREVISSIME

Mobilità urbana. Le associazioni dei costruttori e degli importatori di moto e la Federazione motociclistica italiana stanno organizzando, per la prossima primavera, una Conferenza nazionale su «Trafico urbano e due ruote». Un rilancio di immagine e l'obiettivo di dimostrare che la mobilità nei centri urbani migliorerebbe se si facilitasse con apposite strutture l'uso di moto, motorini e biciclette.

Sensori per i pedaggi. Per scoraggiare l'uso dell'automobile nei tratti «più caldi» della rete stradale olandese, il ministero dei Trasporti dell'Aja ha messo a punto un piano che, mentre prevede l'ampliamento e la costruzione di nuove strade, preannuncia anche l'introduzione di un pedaggio a rilevamento automatico. Dal 1995, sensori integrati nel manto stradale registreranno targa e tipo dell'automobile in corsa. A domicilio dell'automobilista arriverà la relativa fattura, che potrebbe procurargli qualche imbarazzo, non solo economico.

C'è del piombo in Danimarca. Tre delle maggiori società petrolifere operanti in Danimarca - Statoil (Norvegia), Q8 (Kuwait) e Shell - venderebbero carburante che non risponde ai criteri sugli additivi fissati dalla legge. Lo ha annunciato l'Istituto tecnologico di Copenhagen. Le società smentiscono.

Centro ricerca BMW. Un finanziamento di 112 miliardi di lire è stato concesso dalla Banca europea per gli investimenti alla BMW. La Casa bavarese lo utilizzerà per la costruzione a nord di Monaco di un nuovo centro di ricerche e di progettazione.

Rimborso all'AcI. Un rimborso di 8,9 miliardi di lire è stato riconosciuto dal ministero delle Finanze all'Automobile Club d'Italia. Deve compensare le maggiori spese di personale sostenute nel 1986 per la riscossione delle tasse automobilistiche. L'AcI ritirerà la somma dai prossimi versamenti degli automobilisti.

Vertice Anema. Alessandro Pinelli, da qualche mese responsabile delle relazioni esterne della Piaggio, è stato nominato vice presidente dell'Associazione nazionale ciclo e motociclo. All'Anema, che organizza circa 200 aziende del settore è stato così completato il vertice associativo.



La Ford Sierra Cosworth nella versione stradale turbo tre volumi che costa circa 37 milioni di lire. Nella foto piccola sotto il titolo: la macchina che con Cunico e Sghedoni si è laureata campione d'Italia in gruppo.

Nello stand e sulle piste a Bologna Sierra Cosworth serve alla Ford da richiamo

La Sierra Cosworth - che il presidente della Ford Italia, Alain Delean, ebbe a definire un anno fa il segno di distinzione dell'intera produzione Ford - che circola già in 2 mila esemplari, quando l'intera produzione prevista è di sole 5 mila unità - ha fatto da richiamo al Motor Show sia nello stand Ford che nelle frequentatissime piste di prova della manifestazione bolognese.

LODOVICO BASALU'

BOLOGNA. La Ford Sierra Cosworth, introdotta sul nostro mercato nella versione a tre volumi poco più di un anno fa, ha ottenuto un successo commerciale che è andato al di là delle previsioni più ottimistiche. Già 2000 esemplari sono in circolazione e, considerato il tipo di macchina, il dato è notevole.

La Cosworth monta infatti un motore (progettato dalla nota «factory» britannica, protagonista in Formula 1) che eroga 204 cavalli per una cilindrata di 2000 cc. e raggiunge molto facilmente velocità superiori ai 240 km/h.

La Ford italiana, al recente Motor Show, ha pensato a tutto per ravvivare ulteriormente l'immagine agonistica della marca, impegnata come è non su più fronti, dai rallyes alla formula 1.

Così alcune Sierra-Cosworth sono state messe a disposizione dei giornalisti per una prova sul circuito ricavato all'interno del quartiere fieristico, dove una volta di più è stato possibile constatare la bontà del prodotto. A parte l'accelerazione, quello che ha stupito maggiormente è stata l'eccezionale frenata (l'impianto è dotato di serie di Abs) e la sensazione di sicurezza che si ha in qualsiasi situazione.

Anche la Scuola Federale CsaI che ha sede nell'autodromo di Vallelunga (Roma), ha

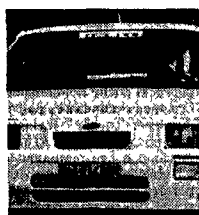
adottato in occasione del Motor-Show le Sierra-Cosworth per tenere un mini-corso di pilotaggio ad un determinato numero di allievi.

Alcuni «ex-studenti» della scuola, anche illustri, hanno aiutato gli istruttori nelle lezioni sulle piste. E a proposito di lezioni, ci si domanda sempre perché nel nostro Paese non vengano istituiti dei corsi obbligatori di guida veloce per chi si mette al volante di macchine dotate di elevate prestazioni. Ne guadagnerebbe di sicuro la sicurezza stradale.

Sul fronte della produzione la Ford ha presentato le rinnovate Escort ed Orion, le prime ora disponibili con i motori «ecologici» Hcs a combustione magra che permettono di migliorare le prestazioni generali con consumi ancor più contenuti.

La Sierra-Cosworth, inoltre, è disponibile da pochi mesi anche con l'impianto di anaerobiosi.

Sull'esemplare esposto allo stand Ford erano evidenziate i risultati sportivi ottenuti dalla versione corsaiola, con un campionato mondiale turismo ed uno europeo dominati negli ultimi due anni, oltre alla vittoria nel campionato italiano rally per vetture di gruppo N, cioè vetture studiate di serie. Un modo molto chiaro di lanciare un messaggio: «la vostra macchina vince in pista e vi accompagna sulle strade normali tutti i giorni».



La Renault Formula 1.

Trial rivoluzionaria

La Aprilia di Noale commercializzerà, a partire dalla seconda settimana di gennaio, la «Climber», una moto da trial estremamente innovativa. L'aspetto «rivoluzionario», per il conservativo settore del trial, è costituito dalla presenza del raffreddamento ad acqua. Il prezzo della moto è stato fissato in lire 5.540.000 chiavi in mano.

UGO DALLO

Con la nuova «Climber» la casa di Noale ha veramente introdotto qualcosa di fortemente innovativo nello specialistico settore delle moto da trial. Sperimentata in gara e rapidamente «industrializzata», la Climber è la prima moto da trial, di serie, ad avere il raffreddamento ad acqua.

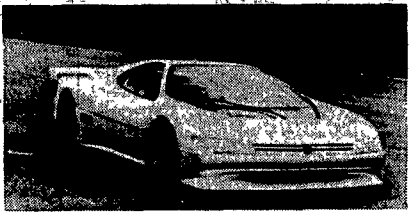
Siffatta soluzione tecnica è stata suggerita dalla necessità di arrivare al mantenimento delle corrette temperature del motore nelle diverse fasi di gara e, quindi, ad un costante

La Peugeot intende utilizzare appieno la Oxia

Da un'automobile del futuro alle gare per sport-prototipi

Da quando la Renault entrò in Formula 1 nell'ormai lontano 1977, quasi tutti i costruttori mondiali hanno mostrato un sempre crescente interesse per il mondo delle competizioni in generale. Questa tendenza è stata man mano più evidente anche in casa Peugeot.

L'importante costruttore francese ha utilizzato la rassegna del Motor-show bolognese per mettere in bella mostra le proprie armi tecnologiche più avanzate: un motore 1600 cc a quattro ruote motrici e sterzanti, denominata «Pikes Peak», dal nome della corsa in salita americana vinta dal prototipo transalpino, era un po' il fiore all'occhiello della marca.



La «dream car» Oxia della Peugeot. La Casa francese intende derivarne un'auto per le gare sport-prototipi.

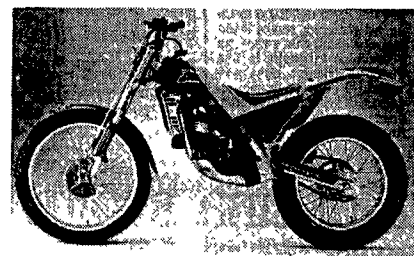
Questa «dream car» è una vettura di mezzo tra una vettura e una macchina da corsa, se non altro per il motore a sei cilindri a V di 90 gradi biturbo di 2849 cc che eroga 680 cavalli a 8200 giri/min. La trasmissione è a quattro ruote motrici e sterzanti, esattamente come la Pikes-Pike; il sistema frenante è dotato di Abs, i pneumatici dispongono del sistema Mtm della Michelin che

permette di controllare attraverso un computer temperatura e pressione degli stessi. La carrozzeria della Oxia è costituita da un composito di carbonio kevlar epossidico incollato su una struttura di alluminio a nido d'ape. All'interno i posti sono due, secchi, ma dotati di ogni comfort e di gadget per gli appassionati di informatica.

Le funzioni principali della vettura sono riunite in due moduli, cioè il posto guida e il posto passeggero, destinato quest'ultimo alla comunicazione. Una serie infinita di informazioni vengono fornite al conducente. Un po', se vo-

gliamo, come il prototipo Aztec realizzato da Giugiaro e fatto provare su strada di recente alla stampa. Certo che con schermo a colori, tastiera a numerica tracker ball, lettore di dischetti, radiotelefono, impianti di alta fedeltà, oltre a 18 pannelli solari che forniscono energia al condizionatore, questa Oxia, che rappresenta come altre realizzazioni del genere il futuro dell'automobile, assomiglia più a un'astronave che a una macchina. Eppure in prove effettuate dai tecnici collaudatori della casa si sono già riscontrate prestazioni degne delle Ferrari d'annata, con una velocità di punta che ha superato i 300 km/h. Si dice sia intenzione della Peugeot farla provare a un ristretto numero di giornalisti in un prossimo futuro.

«Oxia è l'automobile che ciascuno vorrà possedere e che nessuno potrà ottenere» come afferma un comunicato stampa della casa. Tornando dai sogni alla realtà, il programma agonistico e quindi di immagine della casa transalpina per il 1989 prevede la prosecuzione dello sviluppo della vettura sport-prototipo, la partecipazione alla Parigi-Dakar, alla Baja Spagna in luglio e al Rally dei Fararoni in ottobre. Un po', se vo-



ridisegnato, in cromo-molibdeno, che distribuisce il peso della moto al 52 per cento sull'avantreno. La parte centrale di esso è scaturata, mentre la triangolazione posteriore è smontabile e in tubo quadro di alluminio.

Novità anche per la forcella, montata con gli steli in base per una superiore rigidità torsionale, diminuzione delle masse non sospese e migliore scorrevolezza. Interessante il sistema idraulico della stessa, a controllo lamellare per conseguire valori di progressività ottimali. Nuova la sospensione