

La Fiat ha rinnovato sia Duna che Regata



Due delle versioni della nuova gamma Duna e Regata. A sinistra il modello berlina della vettura Fiat costruita in Brasile. A destra la Regata Weekend in allestimento «Rivera»

L'una ha due anni e l'altra ne ha poco più di cinque ed entrambe assolvono dignitosamente al loro compito, tanto che la Fiat, lungi dal mandarle in pensione, ha deciso di aggiornarle e di renderle più appetibili. Ci riferiamo alla Duna e alla Regata. La berlina di origine brasiliana in questi due anni, pur senza fare finta di niente, è riuscita a piazzarsi qualche volta nella classifica delle «Top Ten» ossia delle dieci macchine più vendute in Italia. La Regata, lanciata cinque anni fa, in questa classifica è rimasta stabilmente, sino a che la comparsa della Tipo non l'ha messa un po' in ombra. Però, ancora oggi, sia la Duna che la Regata restano nell'elenco delle dieci auto con motore Diesel più vendute in Italia, tanto che, nella statistica dell'anno 1988, la Duna si collocava di misura al decimo posto, la Regata Diezel occupava ancora il settimo.

La Fiat rilancia la Duna e la Regata rimaneggiando la gamma dei due modelli, ora proposti in un minor numero di versioni. Sulla vettura di origine brasiliana, i cui prezzi sono stati lievemente ridotti, a modificare di carrozzeria e di allestimento si è accompagnato qualche intervento sulla meccanica. Più accessoriate ma più care le Regata, rimaste in listino nelle nuove versioni «Mare» e «Rivera».

FERNANDO STRAMBACI

ancora assolvere ad un ruolo. Ecco, dunque, l'operazione rilancio decisa dalla Fiat. Per quel che si riferisce alla Duna, gli interventi sulla carrozzeria e sulla meccanica si sono accompagnati ad un compattamento della gamma, che è passata da sei a quattro versioni, e ad una lieve riduzione anche ai rivestimenti interni e nuova posizione per i comandi degli alzacristalli elettrici (optional). Modifiche alla testa cilindri e al collettore di aspirazione e un diverso rapporto di riduzione finale (13/53 anziché 17/64) hanno reso la Duna 60 più brillante. La coppia massima, sempre a 2.750 giri/minuto, è passata da 8,7 a 8,9 kgm, l'accelerazione da 0 a 100 km/h da 16 a 15 secondi. Migliore anche la ripresa: 39,2 secondi invece di 40 per coprire il chilometro con partenza dai 40 orari in quarta marcia. Invariati velocità massima e consumi.

Anche la gamma della Regata si è ridotta da dodici ad otto versioni in due nuovi allestimenti denominati «Mare» e «Rivera». Le motorizzazioni ora disponibili sono quattro: due a benzina, 1301 cc a carburatore e 1585 cc a iniezione elettronica, e due Diesel di 1929 cc aspirato e 1929 cc turbodiesel. Scompare dalla gamma la versione con il Diesel di 1700 cc e quella con motore benzina di 1299 cc e cambio automatico. Immutati consumi e prestazioni rispetto ai modelli precedenti.

L'aumento dei prezzi, che vanno da 14.901.180 lire della Regata «Mare» 70 (1301 cc, 88 km/h) a 15.765.530 lire (chiavi in mano) in quella Turbo D Weekend (1929 cc, 80 cv, 170 km/h), viene giustificato con la migliore qualità degli allestimenti ed il maggior numero di accessori di serie.

Volvo con e senza sistema frenante Abs ripresa durante le prove a Cortina



Dimostrazione organizzata a Cortina dalla casa svedese

Frenata sicura con Volvo e Abs

È stato un test senza margini per le mezze misure, quello organizzato dalla Volvo a Cortina d'Ampezzo. Si trattava di far correre due 740 a 16 valvole su una pista completamente ghiacciata e vedere, come direbbe Jannacci, «l'effetto che fa». Si, perché le due vetture una differenza l'avevano e messa alla prova è emersa chiaramente. Quale? Semplicissima: una era la versione normale, l'altra era equipaggiata con sistema Abs e differenziale autobloccante. A far da «assistenti» d'eccezione due piloti come Anna Cambiaghi (l'anno scorso ha vinto nella sua categoria il Rally dei faraglioni con una Suzuki) e Gianfranco Brancatelli (nell'88 campione italiano turismo con l'Alfa Romeo).

Complice l'assoluta mancanza di neve gli incolpevoli organizzatori Volvo hanno dovuto faticare un po' per mettere a punto il circuito di prova accanto al vecchio e in disuso trampolino di salto. Ma, d'altra parte, gli stessi problemi li avevano avuti per allestire il campo, appena un po' sotto, dove si stavano svolgendo le gare per il concorso ippico internazionale su neve (erano iscritti cavalieri di oltre 18 nazioni). A dare una mano sono venuti i mezzi dell'esercito che hanno trasportato ben quattro camion carichi della bianca e preziosa materia prima.

Superati gli ostacoli, le gomme da neve della 740 normale hanno tenuto saldamente il ghiaccio fino alla prima frenata. Sul rettilineo, a pedale completamente affondato, la vettura continuava la sua marcia per forza d'inerzia con la possibilità, però, di controllarne la direzione. In curva stretta non c'era trucco che si dimostrasse efficace: solo con una padronanza millimetrica del volante e un'azzeccata scelta di tempo per la decelerazione si evitava il più classico dei testa-coda. L'effetto-barca era comunque puntuale.

Tutt'altro «viaggiare» con la 740 dotata di Abs e differenziale autobloccante. Nonostante gli «sforzi» nessuna girandola, solo un accenno di sbandata per una sterzata assassina. Quando sotto il pedale del freno comincia a sentirsi il gracchiare sordo dell'Abs, l'importante è guardare avanti per scorgere eventuali ostacoli. Il volante, grazie anche al differenziale autobloccante, non ha sgraditi ritorni. Anzi, a confronto del momento precedente alla frenata, sembra quasi acquistare maggiore capacità di tenuta rispetto all'effetto-leggerezza che si ha guidando su ghiaccio.

«Granduca»: nuovo marchio nel settore caravanning

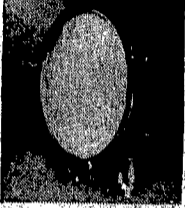


La Prefabbricati e la Componenti tecnici e poliuretani di Poggibonsi e la Caravan International di Barberino Val d'Elsa hanno dato vita ad un nuovo marchio nel settore del caravanning. Si tratta del «Granduca» che con il «560» (nella foto) dà il via ad una nuova linea di motorcaravan. La decisione di creare un nuovo marchio nasce dalla constatazione che nella passata stagione, per la prima volta, i motorcaravan hanno superato le roulotte nelle immatricolazioni. Vi sono, quindi, favorevoli prospettive di mercato. Del Granduca 560, realizzato su meccanica del Fiat Ducato 10 turbodiesel, è cominciata in questi giorni la commercializzazione a 26.970.000 lire, iva esclusa. Presto dovrebbe essere pronto anche un modello più piccolo, pensato espressamente per la terza età ed i nuclei familiari limitati. L'abitacolo del «560» ha queste dimensioni interne: altezza m. 1,90, larghezza m. 2,08, lunghezza m. 3,50. Dispone di cinque posti letto ed è completamente attrezzato. Grazie agli 82 cv del suo motore può raggiungere i 120 chilometri orari.

Servosterzo di serie sulla Citroën BX 16 TRS

Da questo mese, la Citroën BX 16 TRS monta di serie il servosterzo, completando così un equipaggiamento di livello superiore. Motore XU di 1580 cc, 94 cv, velocità di 176 km/h, servosterzo e servosterzo di serie, quattro freni a disco, sospensioni idropneumatiche sono le caratteristiche tecniche essenziali di una vettura molto interessante per sicurezza, confort e favorevole rapporto prestazioni-consumi. L'equipaggiamento di serie comprende anche il cambio a cinque marce, il tergicristallo, gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, la chiusura centralizzata, il sedile posteriore ribaltabile, gli interni in velluto e il preequipaggiamento radio. Il prezzo, fissato, chiavi in mano in 18.885.490 lire, pone questa Citroën in modo particolarmente interessante.

Proiettore antinebbia Turini-Apollo dalla Valeo



Coloro che hanno avuto l'opportunità di montarlo hanno già avuto modo di sperimentarne l'efficacia in questo inverno in cui la nebbia l'ha fatta da padrona. Ci riferiamo al proiettore antinebbia «Turini-Apollo» (nella foto) che la Valeo ha realizzato su disegno di Giordano Giugiaro. Questo proiettore ha un corpo in poliammide caricato con fibre di carbonio, ha il gruppo ottico ribaltabile, per il fissaggio sopra o sotto il paraurti, è predisposto per utilizzare una cuffia protettiva e dispone di una staffa di fissaggio con dado antirullo. Secondo quanto ricorda la Valeo, i proiettori «Turini» sono realizzati per le funzioni di antinebbia, profondità, virage/ambianze, e spot. I prismi del riflettore sono calcolati con sistema Cad e controllati col laser per ottimizzare l'omogeneità della distribuzione di intensità del fascio, aumentare la distanza di visibilità, accrescere la sicurezza di guida grazie alla migliore illuminazione dei cigli della strada. La Valeo assicura ancora che, grazie alla lampada alogena a filamento assiale, è stato migliorato il rendimento del riflettore in termini di flusso luminoso e che l'operatore antinebbia di forma complessa, permette di sopprimere la luce diretta verso l'alto che viene riflessa all'indietro dalle gocce di nebbia.

In California si sperimenta l'autostrada «elettronica»

Si chiama «Pathfinder» ed è un avanzato sistema elettronico che dovrebbe permettere, a chi guida in autostrada, di essere informato in tempo reale sulle condizioni del traffico e sull'eventuale esistenza di percorsi alternativi. A tale scopo la General Motors e il Dipartimento dei trasporti della California hanno posizionato, su un tratto di 12 miglia dell'autostrada di Santa Monica, una serie di sensori e di telecamere per sorvegliare l'andamento del traffico e trasmettere la situazione ad un centro di ricerca. Veniscono Oldsmobile Delta 88, dotate di apparecchi telefonici e radio ed equipaggiate con un monitor, sono a loro volta in collegamento con un computer centrale, dal quale ricevono le mappe elettroniche della zona attraversata, elaborate elettronicamente sulla base delle segnalazioni.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Ancora sull'uso del radiotelefono

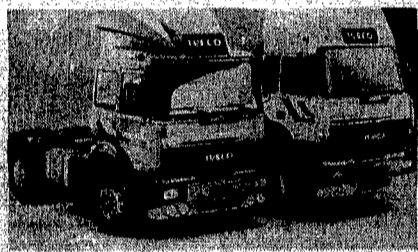
Da due anni il VHF a bordo «bazzella» a cui è sottoposto il diporto nautico, questo risulta il più sensato ed utile. Sarebbe bene pertanto disporre anche nei casi in cui non è d'obbligo (navigazione entro le sei miglia). Ma usare il VHF comporta alcune norme, alcune attinenti alla sicurezza, altre la «buona educazione» nautica.

Cominciamo da queste ultime. La brevità e la concisione delle comunicazioni è un'abitudine da prendere. Le comunicazioni in mare vanno limitate alle cose utili ed essenziali. In estate si sentono conversazioni forse adatte ad un telefono casalingo, ma in mare le «linee» non sono infinite. In particolare il canale 16 va lasciato libero. Al riguardo occorre ricordare che devono essere rispettati scrupolosamente i periodi di silenzio su 2182 kHz e sul canale 16 dal minuto 00 allo 03 e dal minuto 30 al 33 di ogni ora. Un'altra buona norma è quella di aiutare le comunicazioni degli altri facendo da ponte, specie se si tratta di questioni serie od urgenti.

Per quanto riguarda, invece, norme legate alla sicurezza, vale a dire all'uso primario del VHF, occorre in primo luogo controllare l'apparato prima di ogni partenza. Predisponendo una rotta, poi, è bene avere il quadro delle stazioni con cui ci si potrebbe collegare, tenendo presente le portate utili. Volendo chiamare una stazione ci si accerta che la frequenza sia libera, ci si assicura di non essere nei periodi di silenzio e quindi si chiama ripetendo al massimo tre volte il nome della stazione e dando di seguito il nominativo dell'imbarcazione e il «passo» o «cambio».

La procedura d'emergenza, invece, consiste nel lanciare il Mayday (pronuncia «mede») tre volte, nome della «barca» (tre volte), posizione, natura dell'emergenza, notizie sulle condizioni meteo e qualsiasi altra informazione utile.

Se invece si intercetta un Mayday, occorre sospendere qualsiasi trasmissione sulla frequenza di emergenza; dare il ricevuto se si è vicini, mettersi a disposizione della stazione che assume la direzione del traffico di soccorso; se nessuno ha dato il ricevuto, farlo e rilanciare il messaggio con la procedura «mayday relay» («mede relay») tre volte, quindi, (il proprio nominativo) e si rilancia il messaggio, nei termini esatti in cui è stato ricevuto.



I veicoli pesanti stradali Iveco 190.32T e 240.32P Grandi Volumi. Nella foto di destra una vista del motore da 318 cv, abbinato al cambio Eaton Twin Splitter, del quale sono equipaggiati

Cinque nuovi pesanti Iveco

Questo due ultimi veicoli hanno suscitato il maggiore interesse tra i visitatori della rassegna, forse anche perché avevano il posto d'onore allo stand Iveco. Tutti questi nuovi modelli, comunque, montano un nuovo motore da 318 cv, che completa la gamma T Iveco da 260 a 360 cv e che sostituirà progressivamente la versione da 304 cv.

Con il nuovo motore da 9,5 l Turbo Intercooler - Informa l'Iveco - si ottiene una economia di consumo del 5 per cento per il modello 190.32 rispetto al modello 190.30 da 304 cv equipaggiato dal motore Turbo da 13,8 l. I nuovi modelli montano anche per la prima volta il cambio Eaton Twin Splitter e 12 rapporti, con rapporto finale in presa diretta (1:1). Nuovo motore e nuovo cambio consentono una riduzione della tara di 270 kg rispetto al modello 190.30.

Il nuovo motore tipo B460.41 è un sei cilindri in linea Turbo Intercooler di 9,5 litri, in grado di erogare una potenza massima di 318 cv a 2200 giri ed una coppia massima di 129 kgm a 1200 giri. I suoi consumi sono indicati in 143 grammi di carburante/cavallio, ora. E' conforme alle future norme antinquinamento ed antirumore.

In opzione l'Iveco offre un sistema frenante Abs/Asr e un rallentatore elettrico montato sul cambio.

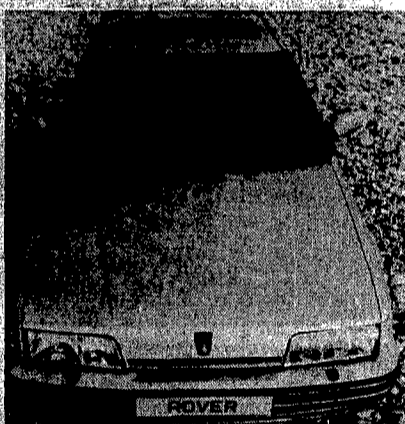
La Rover 820 Sterling è una berlina di 1400 giri la marcia è davvero allegra. Il comportamento è più che decente anche in città e a basso regime. Si dicono mirabili dei sei cilindri, che offre quel surplus di cavalli e di elasticità in grado di rendere davvero entusiasmante la guida della Sterling: ma il sovrapprezzo, francamente, è reso eccessivo dall'iva supersonica che grava sugli «over 2000» nel nostro Paese.

Il vero godimento, risolti i problemi di motore, è quello del consumo, veramente eccezionale: in media dieci chilometri con un litro nel percorso misto, è nell'abitacolo. Generosa distribuzione di radica, sedili (a richiesta) in pelle morbida, dotazione di accessori completissima e sobria, la Rover è come dovrebbe essere le macchine di lusso: comode e non pacchiane, eleganti e non volgari. Gli unici difetti riscontrati nell'uso quotidiano della Sterling sono la scarsa accessibilità del pulsante che aziona le «doppie frecce» di stationamento (per raggiungere bisogna passare la mano dietro il volante) e la sfortunata collocazione degli interruttori delle luci interne, posti dietro la testa del guidatore. Intelce, anche, l'accessibilità al peraltro capacious bagagliaio: il cofano posteriore, infatti, si solleva portandosi appresso anche tutto l'apparato delle luci.

Procurando al neofita fastidioso craniale quando ci si china verso il bagagliaio.

Per il resto, la funzionalità della Sterling è perfetta: quella deliziosa «neutralità» della guida che solo le macchine ben riuscite riescono ad offrire, viene esaltata da uno sterzo (idraulico) senza paragoni, né troppo duro né troppo morbido; ottima la climatizzazione, perfetta la visibilità. I dati di vendita, più che discreti, confermano che nel settore delle «duemila» la concorrenza è sempre più spietata. Anche una vecchia signora come la Rover, grazie alla cura giapponese, è tornata per dire la sua. Piccolo e non ultimo vantaggio della Rover: non è un marchio di moda, come la Volvo o la Saab. E i veni status symbol, si sa, devono garantirsi, prima di tutto, la discrezione.

L'inglese con motore Honda La Rover 820 Sterling: più berlina non si può



Migliaia di chilometri al volante della 820 Sterling confermano che la Rover, grazie anche alla collaborazione con i giapponesi, è tornata nel «giro giusto». Torna il piacere di guidare una macchina comoda e non pacchiana, elegante e non volgare. I piccoli difetti rilevati nell'uso quotidiano esaltano i pregi di una berlina che più berlina non si può.

140, quanti ne bastano per portare una berlina così pesante ovunque e senza sforzi, e anche se solo sopra i 4000 giri la marcia è davvero allegra. Il comportamento è più che decente anche in città e a basso regime. Si dicono mirabili dei sei cilindri, che offre quel surplus di cavalli e di elasticità in grado di rendere davvero entusiasmante la guida della Sterling: ma il sovrapprezzo, francamente, è reso eccessivo dall'iva supersonica che grava sugli «over 2000» nel nostro Paese.

Il vero godimento, risolti i problemi di motore, è quello del consumo, veramente eccezionale: in media dieci chilometri con un litro nel percorso misto, è nell'abitacolo. Generosa distribuzione di radica, sedili (a richiesta) in pelle morbida, dotazione di accessori completissima e sobria, la Rover è come dovrebbe essere le macchine di lusso: comode e non pacchiane, eleganti e non volgari. Gli unici difetti riscontrati nell'uso quotidiano della Sterling sono la scarsa accessibilità del pulsante che aziona le «doppie frecce» di stationamento (per raggiungere bisogna passare la mano dietro il volante) e la sfortunata collocazione degli interruttori delle luci interne, posti dietro la testa del guidatore. Intelce, anche, l'accessibilità al peraltro capacious bagagliaio: il cofano posteriore, infatti, si solleva portandosi appresso anche tutto l'apparato delle luci.

BREVISSIME

Maiestro negligente. Multa di 115 mila lire e perdita di cinque punti della patente (che viene ritirata dopo la perdita di 12 punti in due anni) per «guida negligente» al ministro della polizia del Nuovo Galles del Sud. Ted Pickering era finito contro un guard-rail. Multa e perdita di sei punti della patente anche per il presidente della Commissione per la sicurezza stradale del parlamento australiano, Paul Zammit viaggiava a 97 km/h dove c'era il «limite» dei 60.

La 408 Mi 16 «migliore importata» in Usa. La «Motoring Press Association» americana ha eletto la Peugeot 405 Mi 16 «migliore vettura importata» negli Stati Uniti nel 1988. La casa francese ha venduto negli Usa, a partire dall'agosto scorso, circa 300 vetture al mese. Conta quest'anno di salire a 1500 vetture mensili.

Autogemma al primo posto. L'Autogemma ha conservato in Italia il primo posto nell'88 tra gli importatori di autoveicoli esteri. Ha venduto infatti 183.596 tra Volkswagen e Audi, con un incremento dell'11,7 per cento rispetto all'anno precedente. Vettura più venduta (99.811 unità) la Golf, anche se con un calo del 7 per cento.

PR alla Mercedes Italia. È Marco Ruiz il nuovo responsabile del servizio pubbliche relazioni e stampa della Mercedes Italia. Sin'ora si è occupato di marketing e di veicoli industriali.

Programma «Drive». La comunità economica europea ha varato il programma «Drive». Si tratta di un progetto di ricerca quadriennale per migliorare la circolazione stradale ed abbassare la percentuale di rischio di incidenti nella Comunità. Nella Cee muoiono ogni anno per incidenti stradali 55 mila persone ed 1,7 milioni restano ferite. Per queste ricerche sono stati stanziati 100 milioni di Ecu (150 miliardi di lire).

Gli Italiani e la «verde». Secondo un'indagine commissionata dall'Anifa, solo un italiano su dieci sarebbe disposto ad utilizzare a parità di prezzo la benzina verde (che oggi è più cara) in luogo della «super». Nei paesi europei dove la benzina senza piombo è più venduta, il suo prezzo è di parecchio inferiore a quello della «super».

Jaguar supergarantita. Dal primo gennaio di quest'anno tutte le Jaguar e le Daimler vendute in Gran Bretagna e in Europa godono per dodici mesi di un servizio di assistenza completo e gratuito gestito dalla Mondial Assistenza in caso di fermo macchina.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

I bambini in «scuolabus»

Tempo di scuola e di scuolabus. Possibilità per gli studenti - soprattutto i più piccoli - di incappare in qualche disastro dallo scuolabus, per il legittimo desiderio di raggiungere presto la propria abitazione, attraverso imprudentemente la strada, rimanendo investito da qualche sopraggiungente veicolo.

In tali casi è fuori di dubbio la responsabilità del conducente investitore, a meno che questi non provi di aver marciato a velocità particolarmente moderata nell'incrociare o nel superare lo scuolabus e che l'attraversamento del bambino fu così improvviso e repentino da non consentire alcuna manovra di emergenza, atta ad evitare l'investimento stesso.

Il conducente dello scuolabus è responsabile o corresponsabile in parte per tale evento di danno? È fuori di dubbio che egli ha l'obbligo di usare una speciale prudenza e diligenza, sia nella condotta di guida che nelle operazioni per la salita e la discesa dei bambini, essendogli fatto obbligo di ipotizzare anche le loro imprudenze, derivanti dalla giovane età. Ma i suoi obblighi si esauriscono allorché il bambino è sceso dal pullmino senza che abbia subito danni alla persona. Tutti i sinistri che si verificano sia prima della salita che dopo la discesa, pur se occasionali dal trasporto, non possono far carico sul conducente del pullmino, ma debbono attribuirsi o alla condotta imprudente del bambino o a quella imprudente, imperita o violatrice di norma di legge dell'investitore.

Sarebbe veramente troppo pretendere che la responsabilità dell'uscita dello scuolabus si estendesse oltre il dovuto, e che, dunque, rimane circoscritta al solo trasporto e alle operazioni di salita e di discesa scolari (Case? pen. sez. IV - 29 settembre 1987, n. 10201).

CIRO ERRANTE

Si dice «Rover» e trascorre subito davanti agli occhi l'immagine inconfondibile di quella berlina anni Sessanta, con la ruota di scorta esterna e la «cintura» incredibilmente alta, quel bel verde marciò così elegante e country al tempo stesso. Idea di vecchia Inghilterra, di cose solide e compatte: neppure la sagoma yuppy e neocrica della Range Rover riesce a scalfare dall'immaginario automobilistico l'idea classica della Rover, così berlina che più berlina non si può.

Tempi duri per i miti: la tecnologia avanza implacabile, la funzionalità non ha pietà per la tradizione, e la Rover, negli anni Settanta, attraverso una profonda crisi di immagine. Una bellissima «due volumi», esteticamente da dieci e lode, non riuscì a dissimulare sotto il nuovo look il vecchio e claudicante «aste e bilancieri»: i fedelissimi della Rover sperarono quattrini e imprecazioni, la concorrenza avanzò implacabile. Quei motori made in England erano una fonte continua di grane e disillusioni.

Un patto di ferro con i giapponesi della Honda ha messo la Rover in condizione di ten-