

A due o a tre volumi le 21 costano lo stesso

La Renault ha coraggiosamente scelto i deserti e le montagne dello Yemen del Nord per le prove della nuova gamma delle R 21, che oggi è composta da vetture a due o a tre volumi vendute, fatte salve le motorizzazioni e gli allestimenti, allo stesso prezzo. Da noi dodici versioni saranno disponibili già a novembre. Le altre, a quattro ruote motrici, arriveranno a primavera.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

SANA'A. Un salto nel Medioevo per provare le vetture della nuova gamma Renault 21. Gli uomini della Régie hanno avuto davvero un bel coraggio nella scelta del terreno di prova, sia per il rischio di incidenti, sia perché l'interesse per un paese esotico avrebbe potuto distrarre più del dovuto l'attenzione dal nuovo prodotto dell'azienda francese.

Invece nello Yemen del Nord tutto è andato bene, salvo il fatto che avendo alcuni giornalisti specializzati arrivati sul posto per primi, utilizzati le R 21 2 litri Turbo Quadra come fossero state dei fuoristrada, agli ultimi è toccato di dover rinunciare a provare.

Completamente, comunque, la nuova gamma R 21 ha retto bene all'impatto con l'altitudine (la cittadina di Manakha, con i suoi suggestivi palazzi rupestri sorge ad oltre 3.000 metri di quota ed era conosciuta da itinerari di prova) ed al conseguente rovente caldo di potenza dei motori; ha superato egregiamente il collaudo delle piste desertiche (necessariamente da affrontare, per dare almeno un'occhiata alla pista di Baraqish, abbandonata dagli abitanti dopo l'inutile conquista romana del 25 a.C. e rimasta lì a testimoniare le grandi capacità di costruttori degli yemeniti di allora); ha resistito alla rinfusa catalitica degli yemeniti di oggi, che girano in armi.

Presentando la gamma 1990 la Casa svedese punta ancora sull'ecologia

Volvo: catalitica gratis

Thomas Malm, amministratore delegato della Volvo Italia, e Paolo Guidelli, che dell'azienda bolognese da circa un anno è il nuovo direttore commerciale, hanno riacquisito un certo ottimismo. Alla fine di luglio il totale delle consegne Volvo sul mercato ha raggiunto le 10.623 unità con un incremento dell'8,5 per cento rispetto al 7,8 per cento che è stata la crescita del mercato generale. Per la fine dell'anno si prevede di toccare il traguardo delle 17.000 unità contro le 15.000 vendute lo scorso anno. «Questo - ha affermato Malm - nonostante il forte calo del mercato diesel che ci ha visto abbastanza penalizzati».

Per il 1990 il numero 1 della Volvo Italia ritiene di poter realizzare con i suoi collaboratori ancora un passo avanti sulla strada della ripresa, portando le vendite alle 20.000 unità, un ottimismo che poggia anche sulla rinnovata vitalità della gamma di automobili Volvo, che per il nuovo anno presentano numerose novità.

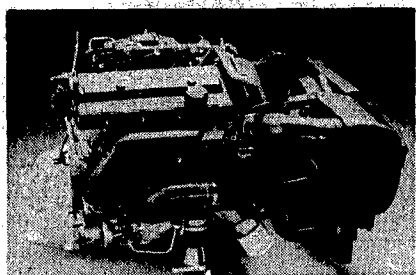
Sono due essenzialmente i fatti tecnici che caratterizzano la nuova gamma Volvo. Anzitutto l'offerta di tutti i modelli anche in versione catalitica senza alcun sovrapprezzo. È un investimento (i costi di produzione della marmitta catalitica vanno da un minimo di 300 ad un massimo di 650 mila a seconda delle versioni)

che la Volvo Italia ha deciso di affrontare per cercare di sensibilizzare gli utenti sul problema della difesa dell'ambiente.

La seconda realtà tecnica è costituita dall'introduzione di un nuovo motore di due litri a 16 valvole turbocompresso, la cui progettazione è stata richiesta appositamente da Thomas Malm per il mercato italiano. È un piccolo-grande gioiello di tecnologia, capace di sviluppare una potenza di 200 cv a 5300 giri, particolarmente brillante (7,9 per passare da 0 a 100 km l'ora), decisamente elastico (ben 29,5 km a soli 2950 giri) e particolarmente silenzioso nel suo funzionamento. Esso è frutto di tecnologia avanzatissima e infatti accensione e iniezione sono a controllo elettronico, il raffreddamento è dotato di ventola controllata elettronicamente, sistema elettronico anche per il controllo della temperatura dei gas di scarico (assicura una maggiore economia nei consumi).

È non è finita in fatto di elettronica. La pressione del turbo, infatti, viene controllata da un sistema che reagisce ad un certo numero di fattori e garantisce che in ogni situazione la pressione di sovrimentazione sia sempre quella ottimale. Infine, per semplificare il servizio di controllo, il propulsore, che è di una certa complessità, è stato munito di sistema diagnostico integrato, il che significa che ogni eventuale errore viene immediatamente rilevato e identificato facilmente dal personale della stazione di servizio.

Questo nuovo propulsore è stato montato sul modello 740, che diventa quindi un'arma di vendita notevole nelle mani dell'organizzazione Volvo. Ce ne siamo convinti dopo averla provata sulle strade che da Porto Rotondo, in Sardegna, portano all'interno verso Arzachena. Superaccessoria, confortevole, sicura, la vettura, tra l'altro, raggiunge una velocità di 215 km l'ora.



Il nuovo motore due litri a 16 valvole turbocompresso della Volvo. Per tutte le Volvo 1990 il catalizzatore è offerto senza sovrapprezzo

nuovi gruppi ottici posteriori per la 740, il nuovo frontale per la 740, il portellone posteriore ridisegnato per la 240 Station Wagon, i motori più potenti per la serie 400, le nuove tappezzerie per la serie 300.

Un discorso a parte merita la nuova versione Polar della 240 Station Wagon, che dispone del 1986 cc da 116 cv e 175 km orari. È una vettura destinata soprattutto ai giovani e comunque ad un pubblico dinamico che ama il tempo libero. Di cui l'offerta di tutta una serie di accessori per affrontare lunghi viaggi e terreni poco affidabili. Particolarmente attraente il prezzo: 24 milioni.

Quanto alle innovazioni estetiche e funzionali che i tecnici Volvo hanno introdotto sulla nuova gamma '90 c'è da sottolineare i nuovi cerchi e il nuovo frontale per la 740, i

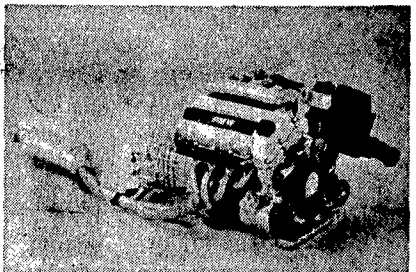
che hanno anche la non dichiarata ambizione di passare per dei coupé), a prezzi perfettamente identici, fatte salve le differenze di allestimento e di motorizzazione.

A parte la linea, per tutti i modelli della gamma R 21 è stata adottata una nuova plancia molto lineare e rivestita di una plastica molto morbida e gradevole alla vista. Di facile lettura la strumentazione, di tipo analogico.

L'adozione della trazione integrale su alcune versioni con motorizzazioni di 1995 cc ha reso la 21 una stradista di tutto rispetto. Evidentemente non abbiamo paura di sfidare il massimo la potenza del motore (ridotta di un buon 20

per cento per l'altitudine); ma sulle nostre strade, quando arriveranno a primavera, le 21 TXI Quadra (da noi solo in versione a due volumi) con i loro 140 cv non sfuggeranno certamente. Sono infatti accreditate di una velocità massima di 200 km/h (la Turbo Quadra con i suoi 175 cv arriva a 223) e di una capacità di accelerazione che consente di passare da 0 a 100 km/h in 9,8 secondi. Molto buono il loro comportamento in curva e su fondo dissestato, grazie alla trazione integrale permanente, che può essere disinnescata in condizioni di particolari difficoltà e quando si rende necessario l'inserimento della

In Italia venderanno quattromila sportive 318is



La trentatreesima Bmw della Serie 3

Gabriele Falco, nuovo presidente della Bmw Italia, non ha dubbi: non ci saranno problemi per piazzare sul mercato italiano quattromila unità all'anno della nuova Bmw 318is, un'auto che sembra pensata apposta per i connazionali che amano la guida sportiva anche se, proprio per le sue caratteristiche la 318is troverà molti estimatori anche sui mercati internazionali.

È sorprendente come a Monaco di Baviera, e questa nuova berlina sportiva della Serie 3 lo dimostra, sappiano adeguatamente le esigenze del mercato. La 318is, infatti, è la trentatreesima variante della Serie 3 dal 1982, anno del lancio. Il fatto poi che alla Bmw Italia giurino di essere certi che il 60 per cento degli acquirenti della 318is abbandoneranno auto di altre marche per mettersi al volante di questa vettura, fa dice lunga sull'affidamento che fanno sull'immagine di marca e sull'attrattiva rappresentata dal prezzo (27.330.000 lire, chiavi in mano), molto interessante per chi può permettersi certi tipi di automobili.

In effetti, oltre 400 chilometri percorsi sulla Bmw 318is hanno dimostrato che il 4 cilindri 16 valvole della vettura - anche se ovviamente non consente le stesse prestazioni del 6 cilindri della 320is - ha caratteristiche tali da consentire di divertirsi davvero. In parte la velocità massima teoricamente raggiungibile (202 chilometri orari), molto interessanti sono i dati di accelerazione rilevati dalla Casa: 9,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h e 30,8 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo. Evidentemente il 136 cv di potenza a 6000 giri e i 17,5 kgm di coppia massima a 4600 giri si fanno sentire, ma di questo propulsore di 1796 cc si apprezza soprattutto l'elasticità (dimostrata dal fatto che bastano 10,5 secondi per passare da 80 a 120 km/h) e la conseguenza della disponibilità del 90 per cento della coppia massima tra i 3300 e i 6150 giri.

Queste prestazioni si ottengono grazie anche alla rapidità di risposta del motore. L'assetto più sportivo ha consentito di ridurre il rollio e permettere un migliore controllo della vettura, che nelle curve affrontate velocemente tende al sovrasterzo. L'assenza del servosterzo consente una maggior precisione di guida, ma la si paga inevitabilmente durante le manovre di parcheggio.

La 318is, che viene fornita esclusivamente in versione a due porte, dispone di spoiler anteriore e posteriore nel colore della carrozzeria. La loro presenza migliora l'aerodinamica della vettura, ne fa aumentare l'aderenza, ma non muta la linea un po' vecchiotta di questa versione della Serie 3. L'auto, comunque, si ritiene a colpo d'occhio, più che per gli spoiler, per i copriporta integrali di nuovo disegno e per il terminale dello scarico in acciaio inox di 60 mm di diametro.

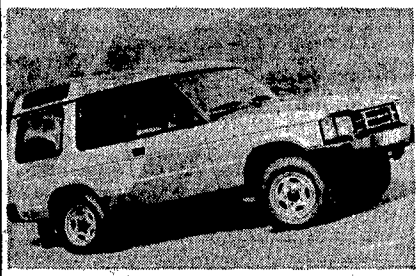
L'interio, come al solito, è di ottimo livello. Volante, pomello leva cambio e relativo soffietto sono rivestiti in pelle. Nell'equipaggiamento di serie sono compresi la chiusura centralizzata, i vetri atermici, gli alzacristalli elettrici anteriori, la predisposizione radio. In opzione è previsto il rivestimento in pelle dei sedili (che hanno un'ottima tenuta), cerchi in lega a raggi, computer di bordo, sound system con otto altoparlanti.

Il fatto che la Bmw 318is sia stata scelta da un presidente di un gruppo di 100 miliardi di dollari, è un segnale di grande importanza.



La Bmw 318is vista di fronte. In alto il propulsore 4 cilindri 16 valvole; utilizza benzina senza piombo

La Rover risponde ai giapponesi con il Discovery



Sempre più numerosi i fuoristrada giapponesi in circolazione in Europa ed ecco che la risposta viene proprio da quel Gruppo Rover che con il Case del Sol Levante ha più stretti rapporti. Al Salone di Francoforte, infatti, la Land Rover ha presentato una novità assoluta dopo quasi vent'anni: il Discovery (nella foto), un fuoristrada utilizzabile sia in città che per il tempo libero e che sarà già in vendita a metà novembre nel Regno Unito.

Il Discovery, con carrozzeria Station Wagon a tre porte, ha quattro ruote motrici permanenti, sospensioni a molle elicoidiche e scocca in pannelli di alluminio. Equipaggiato con un nuovo Turbodiesel intercooler ad iniezione diretta di 2,5 litri, vanta la più elevata velocità massima (147,700 km/h), i più bassi consumi (autonomia di 1.300 km con serbatoio di 88,6 litri), la migliore accelerazione e la migliore capacità di traino della sua classe. Con il 3500 V8 a benzina condivide il record della capacità di traino (3.000 kg su strada e 1.000 kg in fuoristrada). Altri punti forti: le grandi vetrate, due tetti apribili e un abitacolo confortevolissimo per sette persone.

Per le lussuose auto inglesi maggiori potenze e strumentazione tradizionale

Jaguar torna all'analogico

Strumentazione digitale o strumentazione analogica? Sulla questione esistono due tendenze e c'è chi privilegia la prima per ragioni estetico-motivale. Sembra invece che alla Jaguar, dove lo stile è di casa, proprio ragioni estetiche abbiano determinato il ritorno alla strumentazione tradizionale temporaneamente abbandonata.

Ecco quindi che a Francoforte, dove la Jaguar modello 1990 hanno fatto la loro comparsa ufficiale, le lussuose berline della Casa di Coventry hanno sfoggiato sul cruscotto i vecchi strumenti circolari che, estetica a parte, offrono forse la possibilità di una più rapida anche se più approssimativa lettura. Una concessione alla modernità è mantenuta stata fatta, con il manomente del computer di bordo.

A parte la strumentazione, la Jaguar sono rimaste, all'apparenza, le macchine che erano. Per la carrozzeria, ad esempio, ci si è limitati ad adottare nuove maniglie e nuovi colori e una diversa faleria posteriore. Le novità, invece, riguardano la meccanica (e in particolare i motori) e, come sembra inevitabile alla presentazione di ogni nuovo modello, i prezzi; ma non è questo un gran problema per chi può permettersi di spendere oltre 58 milioni per il modello base della gamma Jaguar (la XJ6 2.9), per non dire dei circa 110 milioni della XJS V12.

Accanto a Pirelli appare Bridgestone



Alla vigilia del Salone di Francoforte, la Pirelli aveva diffuso un comunicato nel quale si annunciava che la nuova Ferrari 348, nelle due versioni TB berlina e TS spider, avrebbe montato pneumatici Pirelli P700-Z (nella foto). Non è stata poca, quindi, la sorpresa, quando ci si è accorti che una delle Ferrari al loro esordio internazionale era equipaggiata con gomme della giapponese Bridgestone; tanto più che, proprio a Francoforte, la Fiat aveva lanciato la proposta di cinque anni di moratoria per le importazioni giapponesi. Comunque, stando alla Pirelli, i P700-Z sono i pneumatici di elezione per le nuove Ferrari 348, vetture che possono superare i 275 km/h e che coprono in 24,8 secondi il chilometro con partenza da fermo. Il P700-Z, di derivazione sportiva, secondo la Pirelli è quanto di meglio si possa trovare oggi per vetture ad altissime prestazioni, garantendo precisione di guida, stabilità a velocità elevata, tenuta sul bagnato, resistenza all'aquaplaning.

Quasi in ogni macchina c'è Magneti Marelli

Cercando nel salone centrale dell'I.A.A. di Francoforte sarebbe stato difficile trovare Case che non utilizzano componenti del Gruppo Magneti Marelli. A parte tutte le auto italiane, ecco sulle

Audi con il 5 cilindri di 2,2 litri il motorino di avviamento E70B Magneti Marelli, già omologato dalla Bmw. E ancora: i proiettori Carello PLC forniti per la Opel Vectra e per la Kadett 85 della G. M. brasiliana, accensione elettronica per la Jaguar 12 cilindri, iniezione elettronica su Peugeot 309 e 405 e sulla Citroën BX, iniettori e corpi farfallati sul motore Ford DOHC di 2 litri, climatizzatore sulla Renault Espace Limited, comandi livello benzina per la Chassis K della Chrysler. Annunciato un accordo con la Saab per sviluppare l'elettronica delle sospensioni semiatte.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

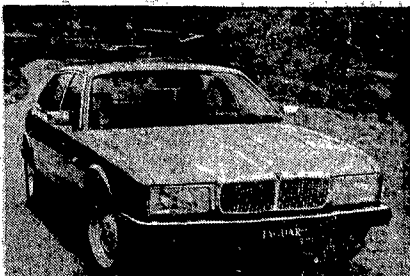
Se il veicolo sosta in strada

La sosta dei veicoli è disciplinata dagli articoli 116 e 117 del codice stradale. Il primo prevede le ipotesi di ingombro della carreggiata per volontà estranea al conducente del veicolo (avaria del veicolo, caduta del carico o altra causa non dipendente dalla volontà del conducente); il secondo, che rappresenta una integrazione del primo, disciplina le ipotesi di segnalazione di un veicolo fermo (anche per decisione libera, e non per stato di necessità - da parte del conducente).

Quando ricorre l'ipotesi dell'articolo 116 il conducente deve attivarsi per liberare la strada e spingere il veicolo sugli spazi previsti per la sosta; sulle banchine pavimentate o quando queste manchino, sul margine destro della strada e parallelamente all'asse stradale; se si verifica la caduta di sostanze viscidie deve adottare tutte le cautele utili a rendere sicura la circolazione per gli altri veicoli.

I veicoli, fuori dei centri abitati e quando debbono essere lasciati in sosta sulla carreggiata, debbono essere sempre segnalati, in caso di nebbia o nel caso che il veicolo sia fermo in curva o nel tratto discendente di un dosso, ovvero, di notte, quando sia difetto l'efficienza delle luci posteriori di posizione ed in ogni caso quando non sia nettamente visibile ad una distanza di 100 m; la segnalazione deve essere effettuata a mezzo del triangolo, che deve essere collocato posteriormente ad una distanza di almeno 50 m, ma che, comunque, sia nettamente visibile ai conducenti dei veicoli soprastanti ad una distanza di 100 m.

L'obbligo di segnalazione non ricorre nel caso di veicoli in sosta sulla strada perché impossibilitati a proseguire a causa di un incidente verificatosi più avanti (Cass. pen. sez. IV, 28-5-1983, n. 4951). Ricorre, invece, l'obbligo quando pur essendo stato apposto il cartello di lavoro in corso, un autocarro ingombri la carreggiata, a meno che questa non risulti ridotta ed opportunamente pres segnalata (Cass. pen. sez. IV, 8-6-1961) o quando la fermata si protrae per un tempo non breve e tale da rendere opportuna la segnalazione medesima (Cass. pen. sez. IV, 8-12-1967).



La carrozzeria della Jaguar modello 1990 (qui sopra la Sovereign 4.0L) non ha subito modifiche, salvo che per l'adozione di nuove maniglie e nuovi colori. Rilevanti, invece, le modifiche alla strumentazione, tornata al classico. In alto quella della Jaguar XJ6 4.0L