



La Casa giapponese ha presentato due nuovi modelli con motore turbodiesel

# Rover e Jeep nel mirino dei fuoristrada Toyota

Alla vigilia dei quattro milioni di autoveicoli prodotti (un traguardo che si prevede taglierà quest'anno) la Toyota ha presentato due nuovi fuoristrada equipaggiati con un 2,4 litri turbodiesel, rinnovato per l'occasione. Della sua nuova ammiraglia, l'auto Lexus LS400, la casa nipponica ha venduto in quattro mesi, negli Stati Uniti, quasi dodici mila unità.

ANDREA LIBERATORI

CASTELVECCHIO PASCOLI (Lucca). La sfida degli uomini del Sol Levante è per Land Rover (e Range Rover, naturalmente) e Jeep Cherokee. E al loro primato sulle strade del nostro continente che la Toyota guarda con i due modelli messi in prova a fine marzo su mulattiere, prati e fango nei boschi della Garfagnana. Uno dei due fuoristrada - il Land Cruiser - è già ben noto in Italia. L'altro, del tutto nuovo per il nostro mercato, è il 4 Runner Turbodiesel.

Entrambi montano una nuova edizione del motore da 2,4 litri turbodiesel della Toyota. Dalla versione nota questo propulsore si differenzia per alcune modifiche. Sono diversi il disegno della testata con l'asse a camme che comanda le valvole direttamente; l'andamento dei condotti di aspirazione; il monoblocco con pareti interne sottili rinforzato con nervature antirivibranti; diversa è anche la posizione delle candele.

**TOYOTA LAND CRUISE LJ70.** È il fuoristrada medio-leggero di cui in Italia, nel solo 1989, la casa nipponica (terza produttrice mondiale di autoveicoli dopo G.M. e Ford) ha venduto 1575 esemplari. Dotato di sospensioni a molle elicoidali e ponte rigido sono carrozzati station wagon con due porte, portellone posteriore, cinque posti, cambio a cinque marce, riduttore, trazione sulle quattro ruote inseribile, freni anteriori a disco, servosterzo, servosterzo. Telaio e carrozzeria sono in acciaio.

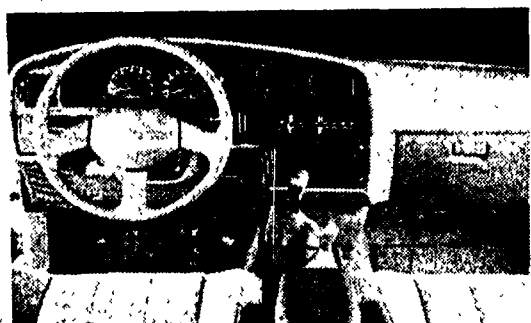
## Per dodici giorni «corre la fantasia» al Salone di Torino

Un Salone ricco di novità quello che si terrà a Torino dal 20 di aprile al 13 maggio prossimi. Negli stand di 230 espositori (clamorosa la defezione della Renault) si contano infatti 25 «prime assolute» e 66 novità per l'Italia, a dimostrazione che davvero «corre la fantasia». La Fiat farà debuttare al Lingotto la versione Station Wagon della nuovissima Tempra.

FERNANDO STRAMBACI

TORINO Per gli appassionati di automobili, un viaggio a Torino tra il 20 di aprile e il 13 maggio sarà d'obbligo. La sessantatreesima edizione del Salone dell'auto si presenta infatti ricchissima di novità e vede rinnovata una tradizione andata un po' in disuso in questo tipo di rassegne: quella del lancio di nuovi modelli di serie. Pur con qualche defezione (clamorosa quella della Renault, che ha valutato troppo costosa la presenza rispetto ai risultati che se ne può ottenere nella vecchia area del Lingotto, ma che ha fatto sapere che tornerà nel 1992 quando quel capolavoro di edilizia industriale sarà ristrutturato) il numero degli espositori è aumentato di dieci unità, contando su 230 presenze di 13 Paesi.

Il problema per i visitatori - che si prevede che supereranno ampiamente il mezzo milione e che potranno visitare gli stand (previo pagamento di un biglietto d'ingresso da 12 mila lire per il quale sono previsti però tutta una serie di riduzioni) dalle 9,30 alle 22 (salvo il 13 maggio, giornata per la quale la chiusura è prevista alle 20) - sarà quello di vedere davvero tutte le novità esposte. Sono infatti ben 25 le «prime» assolute che vanno «ommate» alle 66 novità per l'Italia, senza contare quelle che



Il nuovo modello di Land Cruiser Toyota LJ70 e (sotto) il cruscotto del 4Runner T.D. Nella foto sopra il titolo il 4Runner T.D.

di sei anni contro la corrosione passante. **PREZZI** in vigore dal 1° aprile chiavi in mano: Land Cruiser LJ70 LX lire 32 milioni 854.000; versione VX lire 37 milioni 200.000. 4 Runner Turbodiesel lire 35 milioni 100.000. La versione VX del Land Cruiser LJ70, con la sua eleganza, pare confermare ciò che diceva Nuccio Bertone presentando qualche mese fa il suo fuoristrada da 160 l'ora: questo tipo di veicoli vanno a soddisfare più un bisogno di status symbol che una esigenza di funzionalità. Insomma sono destinati soprattutto a strade e autostrade. Di qui ruote cromate, interni in pelle, vernici metallizzate, pedane laterali, ecc. ecc.

Anche in questa ottica l'impressione di guida del Land



Un sommario elenco delle novità vede in testa la Fiat con sei nuove proposte: tra Panda 1000 S Taccini, Panda Cabrio Italia 90, Uno Trend, Fiorino Combi e Pick Up con motore Diesel primigenia la versione Station Wagon (sarà commercializzata a settembre) della nuovissima Tempra. L'Alfa esportò le nuove versioni potenziate della 75, la Lancia la Thema con le «sospensioni intelligenti» della seconda generazione, la Maserati la berlina 4 24 V.

Per restare alle marche italiane ricordiamo ancora la GT della De Tomaso, la Torino, la Uno Top Line e la Uno Sport Line della Giannini, il Ma-

gnum T.D. intercooler 4x4 di Fissore. Le novità assolute dei nostri carrozzieri sono: un modello di ricerca dell'italiano, uno studio della Michelin e la berlina di media cilindrata (il cui profilo si indovina nella foto in alto) che Pininfarina ha realizzato nell'ambito del programma Cnr Energetica II.



Non poteva mancare un'auto dedicata al Mondiale di calcio 1990. Ecco, infatti, una nuova serie speciale della Fiat. Si tratta della diciottesima versione della Panda, proposta a circa 9 milioni lire, chiavi in mano. Monta il 4 cilindri delle «Young» (789 cc, 34 cv, 125 km/h) ed ha la carrozzeria tuffo bianca (nella foto) vivacizzata da strisce adesive con la scritta «Italia '90» e l'ormai notissimo omino «Ciao». Il motivo dei mondiali è richiamato anche sui sedili (blu) e da uno scudetto sulla mascherina, che sarà ambizioso dai «collezionisti».



## Per le Diesel concorrenti un osso duro la «Turbo D 12» commercializzata da Citroën

Dallo scorso novembre a tutto febbraio il mercato italiano ha assorbito 3.600 Citroën XM fra le versioni «2.0i» (1998 cc., 128 cv, 205 Km orari, 32 milioni 817 mila lire) e la più sofisticata «3.0i V6 con catalizzatore» (2975 cc., 167 cv, 222 km orari, 50 milioni 872 mila lire). Dal 21 marzo scorso l'ammiraglia della marca parigina viene offerta anche nella versione «Turbo D 12» con due livelli di equipaggiamenti.

La Citroën XM, in Italia come in tutti gli altri mercati europei, è stata accolta decisamente bene. La vettura piace per la sua elegante linea, per la sua ricca personalità, per i contenuti tecnici di alto livello che si nascondono sotto le sue forme armoniose, per il suo abitacolo ampio e confortevole, per la sicurezza attiva e passiva che consente di esaltare anche le prestazioni delle varie motorizzazioni. L'introduzione sul mercato della XM Turbo D 12 non potrà che migliorare ulteriormente le chances dell'ammiraglia che così felicemente ha sostituito la pur gloriosa CX. La motivazione va ricercata essenzialmente nelle caratteristiche del propulsore che è stato utilizzato per la «Turbo D 12» e che ben si sposa con la struttura e la tecnica che distingue più in generale questa vettura.

Il propulsore, infatti, rappresenta una evoluzione ancora più interessante e attuale di quella famiglia di motori, contraddistinta dalla sigla «XU» che il Gruppo Psa ha messo in produzione da qualche anno, tenendo già allora ben presenti le esigenze legate al basso inquinamento e ai consumi contenuti nonché alle superiori prestazioni. Così per la «XM Turbo D 12» è stato messo a punto un propulsore di 2088 cc con una nuova testata in alluminio a tre valvole per cilindro e con una potenza

specificata (52,7 cavalli/litro) che non ha uguali nel campo del Diesel. Grazie all'adozione di un turbocompressore Mitsubishi raffreddato ad acqua, questo motore Diesel sviluppa una potenza massima di 170 cv a 4300 giri e vanta una coppia massima di 25,3 kgm Din a 2000 giri. La soluzione delle tre valvole per cilindro è garanzia della migliore combustione e, infatti, rispetto a un motore convenzionale a due valvole per cilindro, il tasso di riempimento del cilindro passa in questo caso da circa l'88 per cento ad oltre il 96 per cento, mentre la quantità di aria immessa nei cilindri aumenta addirittura del 65 per cento.

Abbiamo avuto l'occasione di provare la nuova XM Turbo D 12 nel corso di una manifestazione organizzata dalla Citroën Italia a San Cesario sul Panaro a circa 14 chilometri da Modena. Se non fosse per la sigla di identificazione, la turbodiesel (nella foto in alto) appare, da ferma, in tutto e per tutto simile alle «orecchie a benzina». Identica carrozzeria super raffinata, bagagliaio ugualmente capiente, identica raffinatezza tecnica in fatto di sospensioni (le ormai famose «dirattive», che assicurano una costante stabilità qualunque sia il carico), uguale impianto frenante, che sulla versione più lussuosa dispone anche

## Avviamento al primo colpo dopo una notte sul ghiacciaio

Per dimostrare l'efficienza delle sue batterie, la Fiamm ha organizzato recentemente una spettacolare prova in collaborazione con la Renault. Con un elicottero, una Super 5 Prima è stata depositata sul ghiacciaio Malavallo, in Alto Adige a 3.195 di quota (nella foto). Dopo una notte passata a 20 gradi sotto zero, il motore della Super 5 Prima, equipaggiata con batteria Fiamm Premium Top 225L0 40Ah 225A, si è avviato al primo giro della chiave di accensione. Per la cronaca, queste batterie sono in vendita a 110.800 lire, più Iva.

## «Intelligente» il traffico automobilistico del futuro?

Sarà «intelligente» il traffico automobilistico del futuro? Si direbbe di sì, stando alle previsioni delineate da alcuni studiosi durante un convegno dell'Associazione americana per l'avanzamento della scienza. Hanno parlato, infatti, di «macchine intelligenti» che useranno sofisticati sistemi radar, di piloti automatici che seguiranno invisibili piste elettroniche, il tutto coordinato da Centri che renderanno gli attuali ingorghi automobilistici nient'altro che un ricordo. Secondo i relatori del Convegno, guidare un'automobile sarà come guidare un jet, con sofisticati sistemi di controllo e ne raccoglieranno informazioni da sensori a raggi infrarossi: sistemi lungo le strade e nell'aria, con un collegamento diretto continuo via radio e via satellite con il Centro di controllo delle strade e dei guidatori. Nel prossimo secolo, non solo il sistema di guida automatico eviterà ingorghi, ma il guidatore disporrà anche su uno schermo di una piantina della zona che sta percorrendo e il suo itinerario. Naturalmente il primo obiettivo sarà quello di evitare gli incidenti dovuti agli errori umani. Per intanto, negli Usa si prevede il raddoppio degli incidenti da qui al 2000...

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

## Il risarcimento per il dipendente

Controverso è stato per molto tempo il diritto del datore di lavoro di reclamare - in caso di mancata prestazione lavorativa da parte del dipendente conseguente a menomazione subita a causa di un incidente stradale - il rimborso di quanto per legge lo stesso ha dovuto pagare al lavoratore. La Suprema Corte a Sezioni Unite (sent. 12 novembre 1988, n.6132) ha posto un punto fermo alla problematica, alla cui soluzione devono attenersi le Magistrature di merito. La sentenza, dopo aver compiuto una larga disamina delle varie opinioni espresse dai vari giudici che si erano occupati del problema e delle ragioni di diritto che militano per l'accoglimento della tesi affermativa (sulle quali per ovvie ragioni è inutile soffermarsi in questa sede), giunge alla conclusione che indubbiamente il datore di lavoro subisce un grave pregiudizio per la mancata utilizzazione delle prestazioni del lavoratore infortunato al quale dovrà corrispondere la relativa retribuzione. Il datore di lavoro avrà, quindi, diritto a farsi restituire dalla impresa assicuratrice che risulterà obbligata al risarcimento del lesso, non soltanto quanto avrà sborsato a titolo di retribuzione, ma anche le somme che avrà versato ai vari istituti previdenziali. Se invece il datore di lavoro, per esigenze dell'impresa, si vedrà costretto ad assumere altro lavoratore che svolga le funzioni di quello infortunato, avrà diritto a vedersi riconosciuta anche l'eventuale differenza salariale in più che fosse tenuto a sborsare. Naturalmente al lavoratore competerà sempre il risarcimento del danno biologico per il periodo in cui egli è stato infortunato, calcolato o su basi equitative (sarà cioè il magistrato a determinarlo secondo criteri basati su un suo libero ma ragionato apprezzamento) o sulla base del triplo della pensione sociale, fissato oggi per giornata lavorativa in poco meno di 30.000 lire.

La Gilera propone la SP 02 e la Saturno Piuma

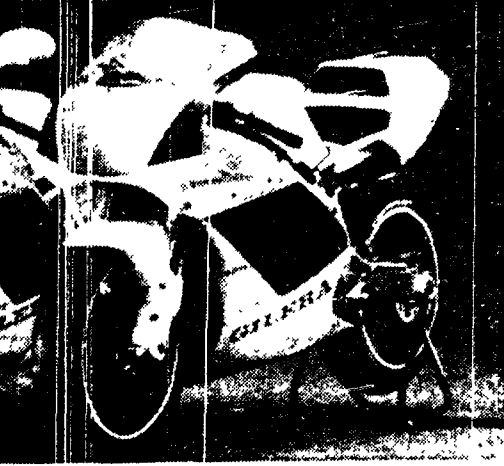
## Pensate per le gare ma a una delle due si addice anche l'uso stradale normale

Da questo mese sono disponibili due splendide Gilera per correre. La più piccola può essere utilizzata anche su strada. Ciclistiche sofisticate, motori monocilindrici strapotenti le caratterizzano entrambe. Molto apprezzata dai giapponesi la più grande, Saturno Piuma, mentre la piccola SP 02 farà felici i sedicenni. I prezzi rispettivamente Lire 18.000.000 e 5.990.000

UGO DALLO'

La Gilera, riscoperta l'antica vocazione alle corse, insiste felicemente presentando due nuovi modelli (nella foto) adatti a competere sulle piste; il più piccolo, per cilindrata, è l'SP 02, 125 cc, evoluzione della premialissima SP 01. L'altro modello è la Piuma, evoluzione della Saturno Biabero, di 569 cc.

Entrambe le moto sono state progettate per le gare, ma la SP 02 è utilizzabile anche per andare a spasso, grazie alla presenza dell'impianto di illuminazione ed acustico. Entrambe sono monocilindriche, ma la SP 02 ha un motore a due tempi, mentre la Piuma ha un quattro tempi sviluppato sulla base di quello della RC 600, vincitrice della Parigi-Dakar, nel settore moto di serie.



di 125 cc possono essere guidate da ragazzi di 16 anni, forse alla loro prima moto. Il prezzo della SP 02 è di Lire 5.990.000 chiavi in mano, allineato alla migliore concorrenza. Passando alla stupenda Saturno Piuma ci sentiamo in dovere di segnalare subito che sarà costruita in soli 50 esemplari ed il suo prezzo sarà di 18.000.000. Non è certo un prezzo che può spaventare chi ha deciso di affrontare il neonato Campionato Supermono nel quale potrà ben figurare. La galateria del vertice ha suggerito ulteriori modifiche di carattere aerodinamico: il parafrangente anteriore è molto avvolgente ed i flussi d'aria di raffreddamento sono stati ristudiati. In considerazione dei «galattici» dati di potenza e velocità massime, la Gilera ha preferito - come altre case concorrenti - non dichiarare. Si tenga conto che le moto