



I montanti sottili e l'ampia superficie vetrata garantiscono al guidatore della Opel Calibra, come si può vedere dal disegno a lato, una visibilità superiore alla media in tutte le direzioni. Nella foto in basso: una Calibra 16V 4x4 ripresa su strada

# Ducato e Talento si sono aggiornati

La Fiat ha messo in vendita da oggi le versioni aggiornate dei veicoli commerciali Ducato e Talento. L'aumento del prezzo è inferiore a quello del contravalore. Il restyling, che ha migliorato linea, confort e funzionalità dei veicoli, ha anche l'obiettivo di far fronte alla concorrenza, in un settore che sta diventando sempre più interessante per i costruttori.

TORINO. Mentre il mercato delle automobili registra un sia pur scontato rallentamento (anche se, nei primi cinque mesi dell'anno, siamo pur sempre a un 4 per cento in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso) quello dei veicoli commerciali continua ad espandersi in Italia e in Europa. Addirittura le previsioni sono di 2 milioni di «commerciali» venduti ogni anno nel Continente prima della scadenza del 2000.

E' quindi naturale che alla Fiat non perdonano d'occhio questo settore, che registra da alcuni anni un continuo incremento delle richieste e che, per quanto riguarda l'Italia, pur con un aumento dei modelli di casa, vede imporsi a ritmi sempre più sostenuti «commerciali» di importazione. L'anno scorso, infatti, su 156.000 «commerciali» immatricolati, ben 94.500 sono stati di provenienza estera e per quest'anno, su una stima di 165.000 unità vendute, la fetta delle marche concorrenti della Fiat è di 99.000 unità.

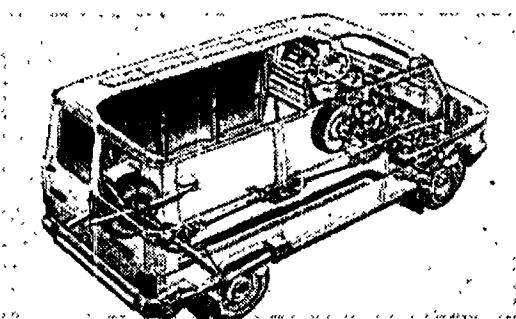
Il compito di frenare questo trend (in autunno la Volkswagen presenterà i nuovi Transporter) se non di bloccarlo, viene affidato alle nuove versioni del Ducato e del Talento, che la Fiat ha messo in commercio proprio da oggi, con un aumento dei listini che si aggira sull'1,5 per cento ma con un «controvalore» che, assicurando a Torino pur senza entrare troppo nei dettagli, è decisamente superiore.

Gli interventi di maggior rilievo sembrano essere stati riservati al Ducato, sul mercato ormai da nove anni, ma anche il Talento (che è poi il «fratello» del segmento appena superiore) non è stato trascurato. In pratica si è lavorato sull'esterno, sull'interno e sulla meccanica, in modo da far sì che questi veicoli da lavoro siano sempre più simili, per prestazioni e confort, a delle automobili.

Ecco dunque, in grande sintesi, un nuovo frontale con una nuova calandra, una porta cabina con un «taglio» diverso, nuovi specchi, nuova linea dei parafrangenti anteriori. All'interno: nuovi sedili (irrobustiti e con maggiore capacità di contenimento laterale), nuovi pannelli alle portiere, grafica della strumentazione più leggibile, volante e leva comando cambio ridisegnati, tergicristallo. Sarà particolarmente apprezzato dagli utilizzatori di questi veicoli il nuovo impianto di riscaldamento e di ventilazione, la cui portata d'aria è stata portata da 220 a 360 metri cubi/ora, e che dispone anche di un sistema di sbrinatorio rapido.

Sempre per quel che si riferisce all'interno, giova ricordare che tra breve saranno anche forniti veicoli con il posto guida regolabile in altezza. Dal punto di vista funzionale - ricordando che la rumorosità dell'abitacolo è ancora diminuita e che il cambio ha ora un innesto decisamente morbido - mette conto di sottolineare che la porta laterale scorrevole (questi veicoli sono anche disponibili con doppia porta) ha ora una larghezza di 113 cm, dato che rappresenta un record di categoria.

Impossibile riportare nei dettagli tutti gli interventi operati su Ducato e Talento (si ricordi che del solo Ducato la Fiat offre oltre 100 versioni, con portate da 8 a 18 quintali, tre passi, tetto normale o rialzato, trazione su due ruote o integrale, idroguida, con una grande articolazione dei veicoli destinati al trasporto persone) ma vale la pena di ricordare che



Così si presenta la versione aggiornata del Fiat Talento. Nel disegno qui sopra, una vista in «trasparenza» del Ducato 4x4. Nella foto sopra il titolo il nuovo Ducato «Panorama»

Tre versioni da quattro posti ma molto comodi

Provate sulle strade del Rally di Montecarlo

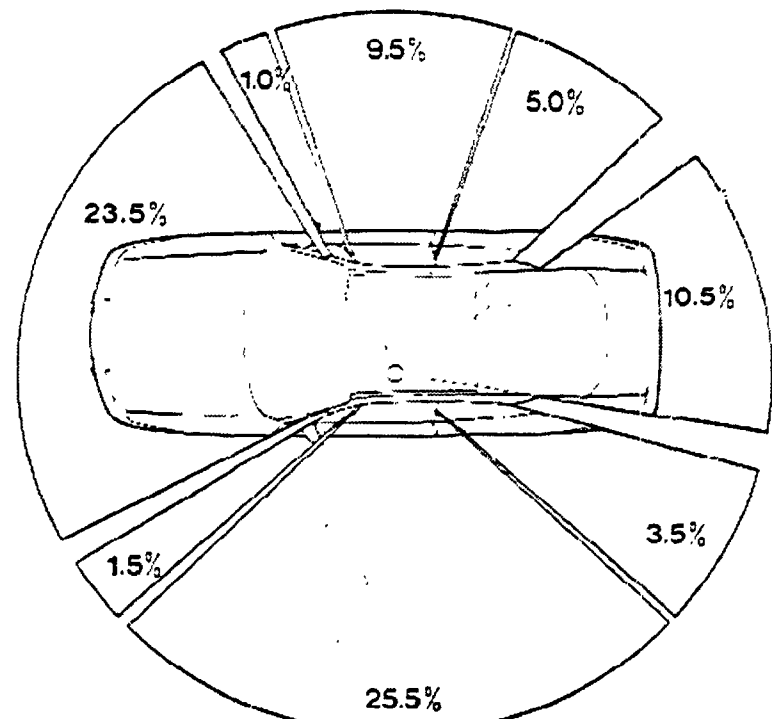
# Calibra per affermarsi nella «nicchia» dei coupé

Con la Calibra la Opel entra, con grandi ambizioni e con una macchina di alto livello, nella «nicchia» dei coupé, che si va dilatando in Italia e in Europa. Pensata per le autostrade, il nuovo modello ha superato, pur con qualche esitazione, la prova degli impegnativi percorsi del Rally di Montecarlo. Un'aerodinamica da primato. Da noi verrà commercializzata in tre versioni.

DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI

MONTICARLO. Alla Opel erano tanto sicuri della qualità della macchina che non hanno esitato a scegliere le strade del Rally di Montecarlo per le prove del nuovo coupé Calibra (pronunciare con l'accento sulla I, per favore). Così la vettura - pensata per un uso prevalentemente autostradale, come ormai avviene, e per di più avendo presentato le pianeggianti, e senza limiti di velocità, autostrade tedesche - si è trovata a dover affrontare gli impegnativi tornanti in salita del Col de la Madone o, peggio ancora, del Col de Bleine con i suoi 1.440 metri di quota.

I limiti di arrampicatrice della versione con motore di 2 litri e 115 cv di potenza, che pure aveva entusiasmato durante il tratto autostradale del percorso di prova,



Se, dunque, siete tra quel migliaio di italiani che, secondo le previsioni della General Motors Italia, entro quest'anno compreranno la Calibra o se siete tra quei 2.500 che potrebbero acquistarla l'anno venturo, sappiate che se siete soliti viaggiare in zone montagnose e non amate ricorrere troppo alla leva del cambio (peraltro c'è anche una versione della Calibra con cambio automatico) è bene vi orientate sulle versioni più potenti, anche se sono, ovviamente, più costose (i prezzi non sono stati ancora definiti, visto che la Calibra a trazione



anteriore arriveranno in Italia soltanto a settembre e che quelle a quattro ruote motrici saranno commercializzate da noi non prima di ottobre, ma saranno un po' sotto i 30 milioni per le versioni con motore di 115 cv, sopra i 30 milioni per le 150 cv e a salire per le 4x4).

Ricordato che tutti questi coupé sono provvisti di serie di sistema frenante ABS (contributo alla sicurezza) e di catalizzatore a tre vie e sonda Lambda (contributo all'ecologia), conviene spendere qualche parola sul fenomeno coupé, prima di dedicare qualche altro cenno alle caratteristiche della Calibra.

Questo tipo di vetture, che era parso uscire di scena con l'affermarsi delle berline gran turismo, sta riprendendo piede in Europa, tanto che il segmento (una «nicchia», ma molto appetitosa) vale oggi 180.000 pezzi l'anno. Della rapidità del recupero fanno fede i dati italiani, che parlano di 3.474 tra Volvo 480, Audi coupé, Volkswagen Corrado e Nissan SX 200 vendute nei primi cinque mesi, con un incremento dello scorso anno. Si spiegano, quindi, le previsioni di vendita della General Motors Italia e si capisce perché alla Opel prevedono che, a pieno regime, la Calibra sarà prodotta (in Germania e Finlandia) al ritmo di 60/70 mila unità l'anno. La cifra può apparire un po' ottimistica, ma le qualità della Calibra (a parte il rilievo fatto all'inizio) giustificano le previsioni.

Intanto questa macchina, di aspetto molto gradevole, ha, rispetto a tutte le concorrenti, la migliore aerodinamica (coefficiente di penetrazione di 0,28, grazie anche alla presenza delle «minigonne»), il che significa migliori prestazioni con consumi relativamente contenuti. I dati per le versioni che verranno importate in Italia sono: cilindrata di 1.998 cc e 115 cv a 5.200 giri coppia di 17,3 km a 2.600 giri, velocità massima 205 km/h, 10 secondi per passare da 0 a 100 km/h, consumi urbani 9,1/12,0/ciclo urbano 6,1/7,5/11,1 litri per 100 km; cilindrata di 1.998 cc e 150 cv a 6.000 giri, 16 cv, coppia di 19,9 km a 3.100 giri, velocità massima di 223 km/h, 8,5 secondi per passare da 0 a 100 km/h, consumi 7,7/7,2/11,5, cilindrata di 1.990 cc e 150 cv, 16 cv, 4x4 - stessa coppia del pre-

cedente, velocità massima 215 km/h, 9,5 secondi per passare da 0 a 100 km/h, consumi 6,6/8,0/11,5. Inutile dire che la Calibra ha una meccanica molto avanzata (le sospensioni indipendenti sono di nuovissima concezione e concorrono ad un'ottima tenuta di strada) e che è molto ben accessoriata (i fari sono i nuovissimi elissoidali), ma è bene ricordare che a bordo ci si sta in quattro eccezionalmente comodi e che la visibilità in tutte le direzioni è veramente buona per un coupé.

Avendo a disposizione soltanto qualche settimana, è consigliabile limitarsi ad una navigazione lungo la costa sud, di fronte alla Danimarca. Si tratta anche del bacino più interessante, senza limitazioni dovute a zone militari come succede sulla costa di Levante. Unica eccezione, la zona di costa in prossimità di Göteborg.

La navigazione non pone particolari problemi: i fari e le boe sono numerosi, le carte locali precise e facilmente leggibili, facile anche la navigazione a vista tra le molteplici isole. Maree e correnti sono praticamente assenti, caratteristica che facilita ulteriormente il diporto. Il tempo non è di una stabilità a tutta prova, ma resta generalmente caldo e secco duran-

# Verona Jazz 90 connubio di successo con Bmw Italia

Ci si può domandare che senso abbia in questa pagina la foto di un concerto jazz riprodotta qui sopra. Eppure un senso c'è: da due anni, la Bmw Italia collabora, con l'assessorato alla Cultura del Comune scaligero, nell'organizzazione di «Verona Jazz», che quest'anno è stato l'apoteosi del «be bop» con Dizzy Gillespie, Miles Davis e Max Roach. Il senso è: grandi macchine, grande musica.

# Il Rover Group premiato per ricerche sulle catalitiche

I Rover Group è stato premiato - dalla Casella, un'azienda che produce sistemi di monitoraggio e controllo ambientale, e dalla Ro.Spa, l'associazione reale per la prevenzione degli incidenti - per il lavoro svolto sui convertitori catalitici. Infatti le marmite catalitiche, specialmente quando sono nuove, possono emettere solfuro di idrogeno, con danno per i collaudatori e gli automobilisti. I tecnici della Rover hanno scoperto che queste emissioni dipendono dal solfuro di zolfo presente nel carburante, dalla costituzione chimica del catalizzatore e dal rapporto della miscela aria/benzina. Ora stanno lavorando per tentare di risolvere un inconveniente che è in stridente contrasto con gli obiettivi che ci si era proposti con l'adozione dei catalizzatori.

# IL LEGALE FRANCO ASSANTE

## È meglio usare cinture e casco

La legge 111/88, agli articoli 20/24, ha reso obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per i bambini, mentre la legge 3/86 ha imposto l'obbligo del casco per i conducenti di ciclomotori, motocicli e carrozette.

In caso di sinistro stradale il mancato rispetto di tali norme ha conseguenze sulla operatività della garanzia assicurativa e della indennizzabilità del lesore?

La giurisprudenza, data la brevità dei tempi, non ha ancora avuto modo di occuparsi del problema, ma risulta che gli assicuratori cercano di ottenere dal danneggiato che ha violato la normativa un suo concorso di colpa.

Gli assicuratori sono, infatti, partecipi in testa e, pur non negando la operatività della garanzia, sostengono che se la vittima, violando le norme, ha reso più gravi le conseguenze del sinistro, in applicazione del primo comma dell'art. 1227 cod. civ. (che così recita: «Se il fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate»)

La giurisprudenza, peraltro, è stata riconfermata nei suoi confronti un concorso di colpa con conseguente riduzione percentuale dell'importo determinato a titolo di risarcimento. Ed occorre dire che la tesi potrebbe non essere del tutto infondata.

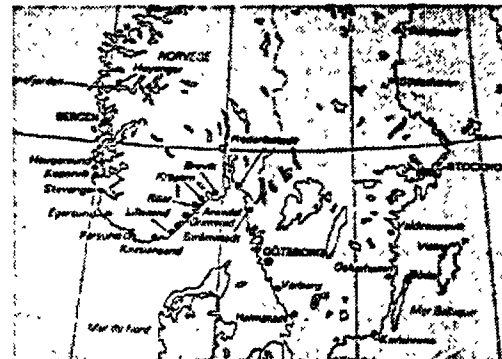
E pur vero che la giurisprudenza ha ritenuto operante la garanzia assicurativa quando i fari sono inefficienti, o i pneumatici sono usurati o quando il conducente è ubriaco (ed anche qui si tratta di violazioni precise a tassative disposizioni di legge), ma la fattispecie in questi casi non riguarda la operatività della garanzia assicurativa, ma semmai la partecipazione del lesore all'evento-conseguenza a causa della violazione di normative poste a salvaguardia della sicurezza della circolazione.

Pertanto, se il mancato rispetto della normativa anzidetta produce a chi aveva l'obbligo di rispettarla, lesioni più gravi di quelle che eventualmente si sarebbero potute verificare se le norme fossero state attuate, a carico del lesore può essere riconosciuto un concorso di colpa per le aggravate lesioni. Naturalmente tutto ciò deve essere rigorosamente provato, nel senso che deve essere affermato con certezza un nesso causale fra tali omissioni e l'evento lesivo.

Pur in assenza di decisioni giurisprudenziali, sarà opportuno, ad evitare contestazioni ed anche per il rispetto che dobbiamo alla nostra vita, non eludere la normativa stessa, e, dunque, allacciare le cinture e usare il casco.

# NAUTICA GIANNI BOSCOLO

## In barca nel mar del Nord nelle acque dei Vichinghi



Navigatori famosi dell'antichità (sono in molti a sostenere che furono loro, i Vichinghi, a scoprire l'America qualche secolo prima di Colombo), gli svedesi d'oggi restano all'altezza della loro fama. La Federazione vela svedese è la maggiore organizzazione nautica mondiale. Navigare in Svezia presuppone pertanto di farlo in compagnia, anche perché la stagione è un po' ridotta: da metà maggio a fine settembre. Tuttavia i pregi di una crociera nel mare del Nord compensano ampiamente qualche disagio da sovralfollamento. Sovralfollamento peraltro facilmente evitabile, essendo numerosi gli ancoraggi isolati, riparati da isole o all'interno di insenature profonde.

Avendo a disposizione soltanto qualche settimana, è consigliabile limitarsi ad una navigazione lungo la costa sud, di fronte alla Danimarca. Si tratta anche del bacino più interessante, senza limitazioni dovute a zone militari come succede sulla costa di Levante. Unica eccezione, la zona di costa in prossimità di Göteborg.

te l'estate. L'acqua tuttavia rimane fredda; chi vuole congiungere navigazione e bagni deve pertanto cambiare scenario. I venti sono prevalentemente orientati da SW a NW. Il brutto tempo arriva per lo più da W: appare da SW e ruota lentamente fino a NW prima di tornare bello. Se fa caldo le brezze termiche sono rievanti: fino a 20 nodi intorno alle ore 14. Göteborg Radio fornisce informazioni meteo attendibili per chi è dotato di VHF: la ricezione è buona, salvo in prossimità di isole elevate.

Poche parole sulle limitazioni di accesso al litorale: le sole esistenti riguardano le nerie degli animali selvaggi che hanno regolamenti diversi; queste zone sono indicate con precisione sulle carte. Anche in luoghi di proprietà privata è possibile sbarcare, purché, ovviamente, si rispettino l'ambiente e gli animali.

Nonostante sia la terra degli ancoraggi liberi e selvaggi, non mancano i porti attrezzati e confortevoli. Ne indichiamo alcuni tra i più caratteristici: LuLea, porto turistico, 10 posti per visitatori, non carburante, possibilità di rimessaggio; Kurjoviken: 200 posti, possibilità di riparazioni. Tra i piccoli porti segnaliamo Boda, nell'isola Öland, e Smirshamm. Sia Göteborg che Stoccolma dispongono di due consistenti marine per il diporto.

# Sedici equipaggi al Camel Trophy

## Land Rover Discovery alle prese col fango della foresta siberiana

Camel Trophy in Siberia per sedici Land Rover Discovery, alla guida delle quali c'erano rappresentanti di altrettanti paesi, compresa l'Unione Sovietica. Il comportamento delle vetture nel fango del disgelo è stato davvero ottimo. Molto apprezzato il confort assicurato ai quattro occupanti di ogni vettura. Naturalmente, i problemi non sono mancati.

UGO DALLO

Scegli un paese difficilmente raggiungibile, mettilci una organizzazione tipo sbarco in Normandia, aggiungi delle fuoristrada e vieni fuori «avventura» del Camel Trophy. Veniamo ora al tema della nostra rubrica: l'automobile, in questo caso la relativamente nuova Land Rover Discovery. I pareri di chi l'ha duramente provata - ed i segni erano evidenti sulle persone e sulle macchine - sono stati entusiastici per quel che riguarda il confort, anche dei passeggeri posteriori. Questi ultimi si lamentano soltanto della mancanza delle portiere posteriori, che renderebbero molto più agevole l'accesso all'abitacolo.

La preparazione degli interni ha comportato il rivestimento dei sedili con fodere di Gore-Tex, sia per proteggerli, sia per la proprietà di questo tessuto di asciugarsi rapidamente dopo i guadi, durante i quali l'acqua può raggiungere il livello del vo-

lante. Pesante circa tre tonnellate a causa del notevole carico rappresentato da quattro persone più il bagaglio per venti giorni, la Discovery ha dovuto essere rinforzata alle sospensioni posteriori, aggiungendo due molle concentriche a quelle di serie. Ciò nonostante, lo «sbalzo» posteriore delle vetture ha spesso impattato col terreno, lasciando segni evidenti sulla piastra di protezione inferiore in alluminio.

Molto maconcia è finita anche la carrozzeria che, essendo di alluminio, è stata, in qualche caso, strappata o bucata. Problemi al portellone posteriore, andato subito fuori registro, a causa delle deboli cerniere.

Eccellente la preparazione (costata complessivamente 10 milioni) per quanto riguarda roll bar, bull bar, portapacchi e verricello, robustissimi ed indispensabili. Molto bene la meccanica, che vanta un quattro cilindri diesel a iniezione diretta, di 2495 cc e 113 cv di potenza a 4.000 giri/min. Rilevante la coppia massima di 27 Kg m a soli 1800 giri/min. E con questo potente motore che i concorrenti hanno potuto affrontare ostacoli giudicati quasi insormontabili. Apprezzata da tutti soprattutto la poderosa coppia motorica.

Nei guadi qualche scatola del differenziale è stata buca-

ta dalle pietre, ma le rotture sono state poi semplicemente ed efficacemente riparate col silicone. Piegare e sostituire facilmente le barre dello sterzo.

Il verricello, un Superwinch lento ma robusto e di poco ingombro, ha svolto la sua funzione, che è poi quella di trarre d'impaccio i partecipanti al Camel Trophy, quando le ruote della Discovery si rivelano impotenti. Peraltro i concorrenti hanno segnalato l'ottimo comportamento delle gomme Michelin da fango della misura 700x16, di diametro maggiore rispetto a quelle di serie (205x16). E, se lo dicono loro, che hanno passato giorni interi nel fango del disgelo siberiano, c'è da crederci.

Perfetta la sigillatura del motore, che «respirava» attraverso uno «snorkel», al quale erano altresì legati i tubetti di sfiato del cambio, dei ponti e della scatola della cinghia di distribuzione.

Nella guida a pieno carico, ad un confort che nulla ha a che vedere con la gloriosa ma spartana «Land», fa riscontro una certa imprecisione nelle traiettorie, alla quale ci si abitua presto.

Pertanto, per una fuoristrada non progettata per un utilizzo particolarmente duro, il giudizio finale dei concorrenti del Camel Trophy è stato molto positivo.