

RINNOVATE Dopo essere state prodotte in 15 anni in 2,8 milioni di esemplari

Arrivano le Polo



Dopo le «passerelle» ai saloni di autunno, fra quindici giorni sarà messa in vendita in Italia la nuova gamma delle Volkswagen Polo. Dodici le versioni, cinque delle quali catalizzate. Motori a benzina e Diesel. Per il modello di punta, la Polo S G40, la commercializzazione è prevista per l'inizio del prossimo anno. Miglioramenti alla linea e alla meccanica.

FERNANDO STRAMBACI

Hanno fatto il loro debutto al Salone di Birmingham e, dopo la passerella di Parigi, saranno sul nostro mercato, in 12 versioni di cui 5 catalizzate, tra due settimane. Siamo parlando delle Volkswagen Polo che, a 15 anni dalla loro prima apparizione e dopo essere state prodotte in 2,8 milioni di esemplari, sono state completamente rinnovate.

L'Autogemma, che non ne ha ancora fissato i prezzi, lascia comunque intendere che essi non si discosteranno molto da quelli delle vecchie Polo (diciamo tra gli 11 e i 17 milioni a seconda delle versioni e delle motorizzazioni, con l'incogni-

ta della Polo S G40, le cui consegne cominceranno soltanto nel gennaio dell'anno prossimo).

La gamma italiana prevede cinque versioni della Polo due volumi e due porte, quella caratterizzata dai mancorrenti sul tetto; negli allestimenti mille Fox, mille CL e mille CL con catalizzatore hanno motore di 1043 cc e 45 cv (velocità massima 145 km/h) e la 1300 GT e la 1300 GT con catalizzatore hanno un propulsore di 1272 cc che eroga, rispettivamente, 78 e 75 cv (172 km/h).

Sette le versioni della Polo che in Germania e in altri Paesi

è chiamata Polo Coupé e in Italia è denominata Polo S. Tre hanno motori di 1043 cc e 45 cv; sono la S mille Fox, la S mille CL (nella foto) e la S mille CL catalizzata (tutte fanno 145 km/h). Altre tre hanno motori di 1272 cc, ma le potenze sono di 78 cv per la S 1300 GT (173 km/h), di 75 cv per la S 1300 GT con catalizzatore (172 km/h) e di ben 113 cv per la S G40 che verrà proposta nella sola versione catalizzata (196 km/h). Un motore Diesel di 1398 cc e 48 cv, infine, per la 1400 CL che può raggiungere i 142 km/h.

Le nuove Polo, pur conservando l'impianto di base, hanno beneficiato di miglioramenti alla meccanica (riviste soprattutto le sospensioni), allo stile e agli interni. Il loro coefficiente di penetrazione (Cx) è migliorato di circa il 10 per cento. All'esterno si notano i nuovi paraurti molto robusti. Gli altri interventi hanno interessato i proiettori, ora quadrati, e le luci posteriori. L'interno dell'abitacolo si distingue per la sua funzionalità: pancia strumenti, volante, rivestimento delle porte e delle fiancate sono di nuova concezione.

Resta da precisare che per il modello di punta della nuova gamma Polo, l'S G40 che assolve alla funzione della STI nella gamma Golf, è stata adottata la sovralimentazione mediante un compressore a G. E' per questo che la Polo S G40, oltre a raggiungere i 196 orari passa, nonostante il suo peso di 830 chili, da 0 a 100 km/h in soli 8,6 secondi.

La Renault Clio 1.1 (nella foto a lato ripresa nella versione 5 porte) è il meno potente dei modelli che compongono la gamma Italia.

La prossima settimana sarà in vendita in Italia la sorella maggiore della Renault Supercinque

Una piccola concepita come una grande: Clio



Il 12 ottobre sarà una data molto importante per la Renault Italia. Segna il debutto sul nostro mercato della Clio, la berlina tutta simpatica che ha il tremendo compito di raccogliere l'eredità della ormai mitica R5 e Supercinque. Otto i modelli che i responsabili del marketing della Renault Italia hanno selezionato per il pubblico italiano. Si va dalla Clio 1100 RN 3 porte a 11 milioni 900 mila lire alla Clio 1400 RT 5 porte che costa 15 milioni 510 mila lire.

In vendita con successo sul mercato francese già da qualche mese, la Renault Clio si accinge dunque a struzzicare l'interesse del pubblico europeo, italiano compreso. Del resto con una produzione annua annunciata che dovrebbe sfiorare le 600 mila unità, la Clio aspira chiaramente a un ruolo di protagonista in un mercato europeo (quello del segmento B cui appartiene) che pesa per il 27 per cento del totale, pari a 3,6 milioni di immatricolazioni l'anno. In Italia il segmento B arriva addirittura al 37,3 per cento del totale, secondo solo a Portogallo e Francia dove nell'ordine il segmento B conta per il 46,6 e per il 38,8 per cento. Con la R5 la Renault è giunta a far proprio fino al 28,1 per cento del segmento B in Europa (nel 1980) mentre con la Supercinque - che per certe versioni resta a listino - il miglior risultato è stato ottenuto nel 1986 quando ha raggiunto il 14,6 per cento del mercato in questione. La Clio potrà far meglio?

Alla Régie Renault hanno impostato le cose con il preciso intento di realizzare una piccola automobile di grandi qualità, capace di porsi al vertice del segmento anche se, almeno in Italia, la Clio trova concorrenti di collaudata esperienza quali la Fiat Uno, la Peugeot 205, la Ford Fiesta, l'Autobianchi Y10, la Seat Ibiza, la Citroën AX, la Opel Corsa, che non vorranno certo stenderle un tappeto rosso sul quale incedere sicura e fiera.

E un fatto comunque che la Clio è una piccola auto concepita, progettata e costruita con i criteri propri di una grande automobile ed è per questo che nel momento in cui lancia la sua sfida sul mercato italiano la Renault può farlo in maniera decisamente prepotente.

Thierry Dombrevil, direttore generale della Renault Italia, ha annunciato, infatti, che dal 12 ottobre alla fine dell'anno dovrebbero essere consegnate non meno di 23.000 Clio. E nel 1991 l'obiettivo è di sfiorare le 100 mila unità.

Indubbiamente la Clio ha un aspetto accattivante, con un abitacolo spazioso, curato nei dettagli, estremamente confortevole.

I motori che equipaggiano le varie versioni sono una garanzia. Il 1108 cc da 49 cv a 5250 giri con una coppia di 8,1 kgm a 2500 giri (per il modello RN 1.1 a 3/5 porte) consente una velocità massima di 146 km orari e in presenza di consumi normalizzati quanto mai contenuti: 4,5 litri per

100 km a 90 orari, 6,1 litri a 120 orari e 6,9 nel ciclo urbano.

Il 1171 cc da 60 cv a 6000 giri con una coppia di 8,9 kgm a 3500 giri (per i modelli RN 1.2 3/5 porte e RT 1.2 3/5 porte) permette una velocità di punta di 155 km l'ora con consumi leggermente superiori: 4,6 litri per 100 km a 90 orari, 6,2 litri a 120 km l'ora, 7,3 litri nel ciclo urbano.

La terza motorizzazione (per il modello RT 1.4 3/5 porte) è il 1390 cc da 80 cv a 5750 giri con una coppia massima di 11,1 kgm a 3500 giri, con il quale la Clio raggiunge i 175 km l'ora con consumi di 4,8 litri per 100 km a 90 orari, 6,6 litri a 120 orari e 7,6 litri nel ciclo urbano.

Ricordiamo che la Clio è una trazione anteriore, con quattro ruote indipendenti, cambio manuale a cinque marce (per la RT 1.4 è disponibile anche il cambio automatico), sterzo a cremagliera, freni a disco anteriori e a tamburo posteriori. Il serbatoio carburante contiene 43 litri il che consente una buona autonomia, grazie ai bassi consumi.

Su strada (l'abbiamo provata nel tratto Firenze-Milano) la Clio si dimostra disinvolta e piacevole da guidare. E' poco rumorosa, vanta una grande visibilità, i comandi sono ben a portata di mani, la strumentazione è perfettamente leggibile, morbida e precisa negli innesti il cambio, i propulsori sono elastici e brillanti, la tenuta di strada decisamente sicura.

□P.A.

La Peugeot 605 dal dubbi del progetto alla strada



Un interessante volume di Automobili nella collana «New Great Cars Series». Novantasei pagine, con dozzina di foto e disegni a colori, dedicate alla Peugeot 605 (nella foto la copertina) in una collana che si è aperta con la Ferrari GTO, ma che non ha trascurato le piccole come la Seat Ibiza e la 205 della Peugeot. Il giornalista norvegese Jean P. Norbye, autore del volume, vi ha messo in luce quale grande sforzo di ingegno, prima ancora che economico, e quale coinvolgimento comporta la nascita di una nuova vettura. Norbye, infatti, oltre ad offrire al lettore una miriade di informazioni tecniche, gli fa rivivere la genesi della 605, coinvolgendolo nei dubbi e nelle difficili decisioni vissute dai dirigenti dell'azienda francese e dagli ingegneri che l'hanno progettata e realizzata. Una «prova su strada» conclude il volume.

«Mobilità 90: strategie per l'efficienza nei trasporti»

Al Palazzo dei congressi di Stresa, dal 3 al 6 di questo mese, si svolgerà la 46ma Conferenza del traffico e della circolazione. Il tema di quest'anno è: «Mobilità 90: strategie per l'efficienza nei trasporti», che verrà affrontato, come nella scorsa edizione, in sessioni di lavoro parallele. Le discussioni vedranno la presenza di utenti del trasporto - sia pubblico che privato - di amministratori centrali e periferici e di responsabili delle industrie. Novità di quest'anno: la partecipazione di esperti di Paesi stranieri e di molti Automobile Club europei. Una giornata della Conferenza sarà dedicata ai temi della sicurezza stradale.

Si festeggiano ad Ora 10 anni di presenza Suzuki in Italia

Sabato e domenica prossimi si terrà ad Ora, in provincia di Bolzano, un incontro al quale sono stati invitati tutti i proprietari italiani di auto Suzuki. In questo modo l'Autoexpò, importatore ufficiale ed esclusivo delle auto prodotte dalla Casa di Hamamatsu, intende celebrare e festeggiare i dieci anni di Suzuki in Italia. Se tutti i proprietari di Suzuki accoglieranno l'invito (basta presentarsi a bordo di una Suzuki), sarebbe un bel problema per l'Autoexpò, che ad Ora ha organizzato giochi, gincane, prove in fuoristrada e pranzo all'aperto: soltanto lo scorso anno, infatti, sono stati venduti 12.000 veicoli della Casa giapponese.

Ora al vertice della gamma Volvo è comparsa la nuova serie 900

Da circa otto anni, la Volvo 760, nel bene e nel male, si era proposta come vettura simbolo degli anni 80. All'inizio il suo successo veniva spiegato come una «moda», poi si è venuta riconoscendo la sua qualità globale, tanto più che la gente continuava a preferirla a molte altre illustri concorrenti. Ma anche le vetture di grande successo devono a un certo punto cedere il passo a nuovi modelli che meglio rispondono alle attese della clientela.

Così anche in casa Volvo si è sentita l'esigenza di rivitalizzare la gamma alta della produzione con nuovi modelli, dalla forma e dai contenuti tecnici in linea con le esigenze degli anni 90. Di qui il debutto, proprio in questi giorni, di una nuova famiglia di berline di lusso con la quale la marca di Göteborg ritiene di poter conquistare altre schiere di appassionati.

Abbiamo potuto provare in anteprima i nuovi modelli Volvo sulle strade della Costa Smeralda, in Sardegna. Al vertice della nuova gamma, contrassegnata dalla serie 900, si pone la 960, equipaggiata con motore 3 litri, 6 cilindri, 24 valvole, da 204 cv di potenza per una velocità massima di 216 km orari. E un propulsore nuovo, progettato interamente dai tecnici Volvo e prodotto negli stabilimenti di Skövde. Ha richiesto un investimento di ben 500 milioni di dollari. Il che la dice lunga sul suo sviluppo, sia dal punto di vista tecnico che da quello commerciale.

Tale propulsore, naturalmente dotato di sonda Lambda preriscaldata e di converti-



Il nuovo motore 6 cilindri di 3 litri, a 24 valvole, che equipaggia la Volvo 960. Ha richiesto un investimento di 500 milioni di dollari

tore catalitico, è abbinato a una trasmissione automatica, controllata elettronicamente, a quattro rapporti (anche questa di nuova progettazione Volvo, ma prodotta in Giappone da Toyota) e con tre soluzioni di funzionamento: Economy (per una marcia che privilegia il basso consumo), Sport (che esalta la guida sportiva) e Winter (permette di utilizzare la trasmissione automatica come un cambio manuale e quindi utilissima su fondi stradali a scarsa aderenza). Questo modello sarà disponibile a partire da novembre al prezzo chiavi in mano, di 62 milioni nella versione berlina e di 65 milioni in quella station wagon.

Prezzi importanti, ma anche vetture di notevole ricchezza, vantando di serie freni Abs, climatizzatore Ecc, sedili anteriori con regolazione elettrica, tetto apribile elettrico, vetri elettrici anteriori e posteriori, specchi esterni elettrici, chiusura

centralizzata, regolatore automatico della velocità, sospensioni posteriori multilink (solo sulla berlina), livellatore automatico Nivomat per le sospensioni posteriori, differenziale autobloccante, cerchi in lega.

La Volvo 960 è anche disponibile con motore quattro cilindri, 16 valvole, sovralimentato, di 1986 cc (con catalizzatore e sonda Lambda) da 190 cv per una velocità massima di 216 km orari, abbinato al cambio manuale a quattro rapporti più overdrive. Questo modello costa, chiavi in mano, 48 milioni 200 mila lire nella versione berlina, 51 milioni 350 mila lire in quella station wagon.

La terza 960 è equipaggiata con il turbodiesel di 2383 cc da 116 cv per una velocità massima di 185 km orari (48 milioni 200 mila la berlina, 51 milioni 350 mila la station wagon).

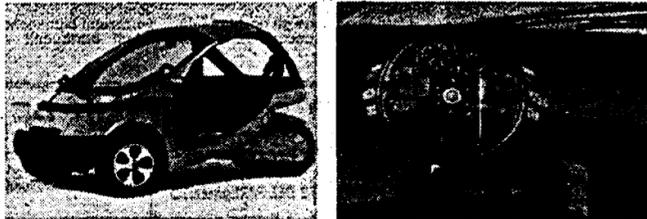
A un livello di equipaggiamento appena inferiore vengono proposte le 940 GLE (berlina 36 milioni 500 mila,

station wagon 39 milioni 500 mila) dotate di quattro cilindri aspirato, 16 valvole, di 1986 cc da 139 cv per una velocità massima di 196 km orari, le 940 GLT (berlina 39 milioni 500 mila, station wagon 42 milioni 600 mila) equipaggiate con l'identico 16 valvole aspirato di due litri, infine le 940 turbodiesel (berlina 37 milioni 350 mila, station wagon 40 milioni 350 mila) dotate del 2383 cc da 116 cv per una velocità massima di 185 km orari.

Tutti i modelli della Serie 900 si fanno apprezzare per uno styling molto più gradevole, sottolineato da linee morbide, da una coda imponente, da un frontale più aerodinamico. Anche gli interni sono stati ridisegnati per garantire un confort e una sicurezza di livello superiore rispetto alla Serie 700. Da sottolineare che su tutti i modelli viene offerto ora a richiesta il sistema airbag posto all'interno del volante.

Su strada, tutte le nuove Volvo 900 dimostrano carattere e personalità, confermando la loro vocazione di grandi strade. Quanto agli altri modelli Volvo, è da segnalare che la Polar è ora disponibile, oltre che con il 2000 cc da 116 cv, anche nella versione catalizzata da 109 cv. Il prezzo è identico per i due modelli: 25 milioni di lire. Inoltre, sulla 460 il serbatoio di carburante è stato portato da 48 a 60 litri. Grazie anche alla introduzione di questi modelli, la Volvo Italia ritiene di poter chiudere il 1990 con un volume record di ben 26.200 vetture vendute, contro le 15.000 dello scorso anno.

□P.A.



Lo scooter carenato a tre ruote (in realtà sono quattro, perché la posteriore è gemellata) progettato dalla Piaggio. A destra una vista del volante, dei comandi e della strumentazione

Con tre ruote, anzi quattro lo scooter per due carenato

Potrebbe rappresentare - secondo la Piaggio che lo ha esposto all'Ima 1990 di Colonia - una chiave di volta della mobilità urbana del futuro. Si tratta di uno scooter, parzialmente chiuso da un'ampia e protettiva carenatura che ne consente l'uso per due persone anche in climi rigidi. La Piaggio non gli ha ancora dato un nome, né ha indicato un prezzo approssimativo se lo scooter entrasse in produzione, ma non è stata parca di dati tecnici.

Questo veicolo da città ha due ruote anteriori sterzanti ed una ruota motrice posteriore gemellata che garantisce elevata stabilità. Il motore è un monocilindrico a quattro tempi di 280 cc, con potenza di 20 cv a 6.500 giri/minuto. Alla Piaggio dicono di averlo particolarmente curato dal punto di vista delle emissioni inquinanti e della rumorosità. Fatto è che, grazie anche ad una efficiente trasmissione automatica a variazione continua dei rapporti (una leva di selezione consente di utilizzare due marce avanti e la retromarcia), il mezzo ha una accelerazione (100 metri in 8,5 secondi con partenza da fermo) simile a quella di un'automobile con motore di 1.000 cc. La velocità massima è di 95 km/h.

Dotato di sospensioni anteriori del tipo McPherson a ruote indipendenti e al retrotreno di un forcellone oscillante solidale con motore e

trasmissione, lo scooter ha freni a tamburo sulle ruote anteriori e a disco singolo sull'asse posteriore.

La carenatura aerodinamica del veicolo, molto futuristica, oltre che proteggere dalle intemperie gli occupanti - che viaggiano affiancati e che hanno a disposizione anche un bagagliaio - assolve pure ad una funzione di sicurezza, grazie ad un robusto roll-over che circonda tutto il mezzo in senso longitudinale e trasversale.

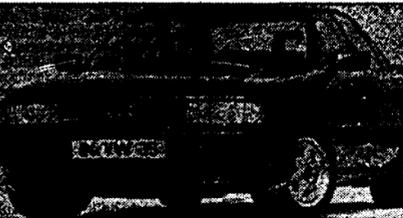
La maneggevolezza dello scooter a tre ruote sembra garantita sia dal peso ridotto del veicolo (320 kg a vuoto) che dallo sterzo diretto, con volante di tipo automobilistico.

La funzionalità del veicolo è incrementata dalla strumentazione di tipo motociclistico, dalla ruota di scorta di piccole dimensioni, alloggiata anteriormente, da un vano portaoggetti protetto da un robusto sportello con serratura e dalla possibilità di asportare la parte posteriore del padiglione.

Questo veicolo a tre ruote, essendo stato progettato avendo ben presenti i problemi del traffico cittadino, anche se non se ne esclude un uso intercity, ha uno dei suoi punti di forza nelle dimensioni che sono: 2,45 metri di lunghezza, 1,40 di altezza e larghezza. La Piaggio non ha indicato né i consumi né l'autonomia dello scooter.

□F.S.

16v e le Audi 80 importate da noi son diventate 14



L'Autogemma ha avviato il mese scorso la commercializzazione delle Audi 80 con motore a 16 valvole. Quella a due ruote motrici costa, chiavi in mano, 32.016.950 lire; quella a trazione integrale (nella foto) costa 38.633.350 lire. Salgono così a 14 le versioni dell'Audi 80 - di cui sei catalizzate, comprese le due ora entrate a listino - disponibili nel nostro Paese.

Grazie al quattro cilindri plurivalvole di 2.000 cc e 137 cv, queste Audi 80 consentono una velocità massima di oltre 208 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 orari in 9 secondi. Le 16 v si distinguono dalle altre versioni della gamma per la presenza di uno spoiler posteriore in lega leggera e di accessori sportivi nell'abitacolo, tra cui tre strumenti supplementari nella consolle centrale.

Per la Jaguar XJ6 un plurivalvole 3.2 l. da 200 cv



Alla vigilia dei Saloni d'autunno (dopo quello di Birmingham si inaugura giovedì quello di Parigi), la Jaguar ha presentato la versione 1991 della sua berlina più diffusa, la XJ6 (nella foto), equipaggiata con un nuovo motore sei cilindri di 3.239 cc e 200 cv di potenza.

Questo propulsore è derivato dal recentissimo quattro litri e, grazie all'adozione delle quattro valvole per cilindro, eroga, rispetto al precedente sei cilindri di 2.919 cc e 148 cv, un buon 35 per cento in più di potenza e il 32 per cento in più di coppia massima. Ne deriva che queste nuove Jaguar XJ6, equipaggiate di trasmissione automatica a quattro rapporti nella versione «Sovereign», sono in grado di raggiungere i 211 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 10,1 secondi.

Dando notizia dell'avvio della commercializzazione in Italia di questi modelli, che montano ne ha anche annunciato i prezzi chiavi in mano e, quindi, comprensivi dell'iva al 38 per cento: 61.290.000 lire per la XJ6 e 84.600.000 lire per la Sovereign, che è proposta di serie con l'aria condizionata, la selleria in cuoio, la regolazione elettrica dei sedili anteriori in otto posizioni, ecc. Un supplemento tra i 5 e i 7 milioni consente di ottenere un «pacchetto» di dotazioni sportive.

In Formula Uno informazioni su un solo quadrante

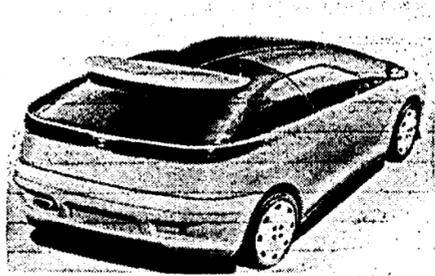
Si va sempre più estendendo l'impegno della Magneti Marelli nelle competizioni sportive, con la fornitura alle case costruttrici di sistemi e componenti riguardanti l'iniezione, la strumentazione e la telemetria, oltre ai tradizionali prodotti relativi all'accensione e alla generazione di corrente. Molto spesso i sistemi utilizzati nelle gare vengono poi adottati nella produzione di serie.

Il più recente problema risolto dalla Magneti Marelli, partendo dalla considerazione che su una vettura di Formula Uno lo spazio è limitato, ma ancor più limitato è il tempo che il pilota può dedicare alla

lettura degli strumenti di bordo, è stato quello della necessità di disporre di un solo quadrante per più informazioni.

E' stata così messa a punto una strumentazione che si avvale come sorgente di informazioni di unità elettronica di acquisizione dati che alimenta anche la trasmissione per telemetria e che consente di visualizzare su uno schermo a cristalli liquidi, leggibile in ogni condizione di luce, il regime motore (che è costantemente evidenziato in forma analogica) e, a scelta, le temperature acqua e olio, le pressioni olio e benzina, la pressione di sovralimentazione, il tempo sul giro e i dati di consumo.

Seat del futuro



Dopo il «Proto T» e il «Proto TL», la Seat presenterà, al prossimo Salone di Parigi il «Proto C» (nella foto). Si tratta di un prototipo della serie «Econosport», termine adottato per identificare auto caratterizzate da aerodinamicità, comfort e abitabilità accompagnate a prestazioni eccezionali e ad una significativa economia di consumi, come dovrebbero presto diventare tutte le Seat di serie.

Il «Proto C», lungo metri 3,94 e largo 1,66, prevede motorizzazioni tra i 1.000 e i 2.000 cc, con potenze da 50 a 150 cv. Previsto anche l'impiego delle quattro ruote motrici e sterzanti, oltre che un impianto antibloccaggio e antipatinamento delle ruote.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE Constatazione amichevole «salvo prova contraria»

La sottoscrizione del modulo bleu (il cosiddetto verbale) da parte dei due conducenti dei veicoli coinvolti in un sinistro stradale dovrebbe far presumere che il sinistro si sia verificato nelle circostanze, con le modalità e con le conseguenze risultanti dal modulo stesso» (art. 5, co. 2 della L. 39/77). L'articolo, però, contiene un inciso che occorre tener sempre presente: «Salvo prova contraria da parte dell'assicuratore».

Come è noto, la sottoscrizione del verbale, quando i danni materiali non superano certi limiti (ora 6 milioni), consente all'assicurato di ottenere il rimborso dei danni direttamente

dal proprio assicuratore (procedura Cid). Ma l'assicurato in virtù di quell'inciso, può sempre contestare il diritto all'indennizzo in favore del conducente che secondo il modulo viene indicato come il responsabile del danno.

Quando lo potrà fare? Quando ha dubbi sull'effettivo verificarsi dell'evento (caso che l'esperienza dimostra essere non troppo raro), ma anche quando una attenta lettura del modulo dimostra che la realtà è diversa da quella presentata dal modulo stesso. Mi riferisco all'indicazione del punto d'urto, alla descrizione di modalità non confortate dai rilievi obiettivi, ma anche alla contraddittorietà delle varie caselle segnate con croce. A evitare sor-

prese, quindi, è necessario che il modulo sia stilato con la massima cura, se si vuole che lo stesso realizzi l'obiettivo per il quale è stato introdotto, che sia completato in tutte le sue parti, che a tergo venga anche redatta la descrizione esatta delle modalità del sinistro. A meno che non si tratti di fatti di una semplicità e di una evidenza palpabile, gli estensori faranno bene a non aver fretta nella redazione del verbale stesso.

Il Tribunale Civile di Asti con sentenza del 30 marzo 1989, Marcella c/Sai ha, infatti, dato ragione all'assicuratore che contestava i risultati del verbale e ha negato l'integrale risarcimento al lesa che appariva essere il titolare del diritto.