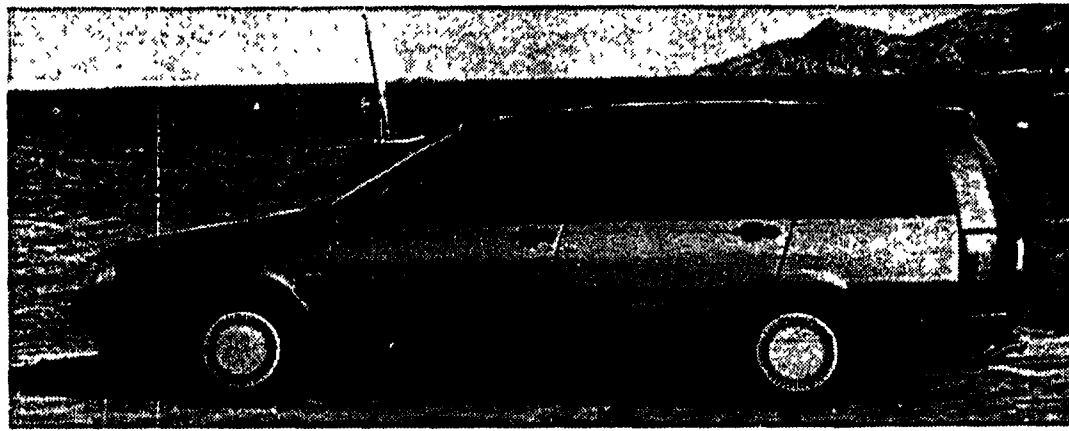


Dopo le presentazioni ai Saloni dell'automobile arriva dai concessionari la familiare della Fiat

Questa «nicchia» di mercato era diventata in Italia sicuro appannaggio delle marche di importazione



# Station wagon? Ecco Tempra

**RAPALLO.** La versione station wagon della Fiat Tempra ha smesso di saltabaccare da un Salone dell'automobile all'altro e all'inizio della prossima settimana comparirà nei saloni dei concessionari per l'avvio delle vendite. L'inizio delle consegne è previsto per metà dicembre e i prezzi non sono stati fissati ufficialmente, per cui permangono ancora un po' di suspense. Comunque, siccome si parla di un listino maggiorato di circa il 9 per cento rispetto a quello della Tempra berlina, è facile arguire che si andrà dai circa 19 milioni (chiavi in mano) della versione con motore di 1,4 litri agli oltre 25 milioni della turbodiesel.

Arriva dai concessionari della Fiat, che la consegneranno a partire da metà dicembre, la gamma delle Tempra SW. Nove versioni, con cinque motorizzazioni a benzina e a gasolio, a contrastare le station wagon di importazione che si sono assicurate oltre l'80 per cento della «nicchia» delle familiari.

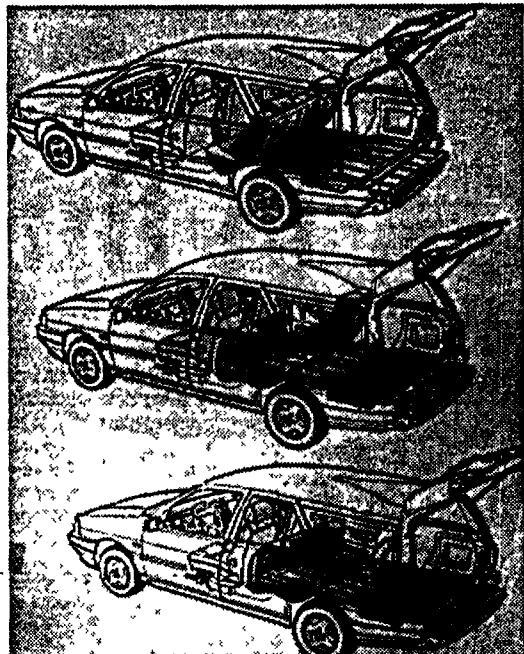
DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI

In Italia, appannaggio quasi esclusivo (83 per cento) delle marche di importazione. La Fiat, infatti, in un sol botto, propone nove versioni della Tempra SW, offrendo 5 motorizzazioni (3 a benzina e 2 Diesel), tre livelli di allestimento (normale, SX e SLX) e due tipi di cambio (manuale a cinque rapporti e automatico a variazione continua). L'allestimento SLX, ma queste lettere non compariranno nella stiga di identificazione laterale, è riservato al modello benzina con motore di maggior potenza e prevede di serie, oltre a tutti gli accessori dell'allestimento SX, anche il condizionatore d'aria automatico a controllo elettronico e i cerchi in lega leggera con pneumatici a sezione ribassata 185/60 R 14 H.

Ma vediamo un po' più nel dettaglio come si articola l'attuale gamma (in programma una versione a sette posti e allo studio versioni a quattro ruote motrici) della Tempra SW. Tra le versioni a benzina una sola, la 1.4, utilizza il motore di 1372 cc e 78 cv, che consente una velocità massima di 168 km/h. È proposta soltanto in allestimento normale. Quattro le versioni con il motore di 1581 cc e 86 cv. Sia quella in allestimento normale che la SX fanno i 172 orari. 160 km/h per la Selecta normale e la Selecta SX.

Le due versioni con motore di 1756 cc e 110 cv (allestimento SX e SLX) raggiungono una velocità massima di 185 km/h. Stessa cilindrata (1929 cc) per le due Diesel. Il motore della 1.9 D, con i suoi 65 cv, consente velocità di 157 km/h. La versione è proposta solo in allestimento normale. Soltanto l'allestimento SX per la 1.9 Tds che, grazie al turbocompressore, eroga 92 cv di potenza e raggiunge i 177 orari. Provate in autostrada e nell'entroterra ligure, le nuove Tempra SW hanno dimostrato di avere tutte le caratteristiche di tenuta di strada, di guidabilità e di confort delle berline da cui derivano e che sono già diventate primatiste nelle immatricolazioni del loro segmento. Si differenziano, naturalmente, per la capacità di carico, la lunghezza (m 4,47), il tetto rialzato (più 7 cm) e per la linea. Quest'ultima è gradevole (e soprattutto vanta un coefficiente di penetrazione di 0,314, che è un record di categoria), ma lo sarebbe stata ancora di più se il vetro delle porte posteriori fosse stato in un unico pezzo. Molto buona la capacità di carico (fino a 1550 dmc), facilitata dalla presenza di un portellone (in materiale sintetico) con ribaltina.

Tra le opzioni (l'idroguida è di serie a partire dalla motorizzazione 1.6), la sospensione autolivellante (sul milione di lire) e il portapacchi integrale.



Le varie possibilità di utilizzazione del bagagliaio della nuova Fiat Tempra SW. Nella foto in alto, una vista della station wagon nella versione con allestimento SX

## Un radiale «su misura» per macchine agricole

L'aumento della velocità su campo in aratura (6-7 km/h) e nella dissotatura (10-12 km/h) e la richiesta di aumento della velocità su strada (oggi in Italia 40 km/h) hanno indotto i costruttori a progettare nuovi pneumatici per macchine agricole. Tra questi la Kleber, che ha risolto il problema, nato dalle maggiori potenze, dalle maggiori velocità e dal maggiore peso, realizzando il «Super 9» (nella foto), un pneumatico a carcassa radiale destinato all'equipaggiamento dell'assale motore dei trattori agricoli con potenze medio-alte (a 2 e a 4 ruote motrici) e delle automotrici da raccolta.



## Una nuova versione del minibus «Pollicino»

Al secondo Salone del bus di Torino è stata presentata una nuova versione del «Pollicino», il minibus urbano della Carrozzeria Autodromo di Modena. Già prodotto in più di 500 unità (in circolazione in 14 città italiane, nelle quali ha trasportato una media di 10 milioni di passeggeri/anno, il 20 per cento dei quali costituito da persone con difficoltà di deambulazione), con la versione «Pollicino 0,30» il mezzo viene proposto per i centri storici urbani pedonalizzati. Il «Pollicino 0,30», ovvero l'autobus a pianale ribassato (un solo gradino a 33 cm da terra) è lungo soltanto metri 5,30. Utilizza una motorizzazione Fiat Ducato sia a benzina (con marmitta catalitica) sia a gasolio (turbodiesel). La Casa modenese lo propone in tre versioni: urbana, suburbana e TH (trasporto persone a ridotta capacità motoria).

## Il Motor Show torna a Bologna dal 7 al 16 di dicembre

È in fase di avanzata organizzazione l'edizione 1990 del Motor Show, che si svolgerà a Bologna dal 7 al 16 del prossimo dicembre. Da giovedì saranno già in vendita, presso tutti gli sportelli della Banca Commerciale Italiana, i biglietti (che consentono di partecipare al sorteggio di una Fiat Tipo l.e. 16 valvole) per visitare quello che viene definito il Salone internazionale del motorismo. Si annunciano importanti novità nel settore auto e, soprattutto, in quello delle motociclette.

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

# Bollo non pagato e processo verbale

L'art. 5 della legge 28 febbraio 1983, n. 53, concernente misure di carattere tributario, ha trasformato la tassa di circolazione in tassa di possesso, stabilendo che questa va comunque pagata anche se il veicolo non è posto in circolazione, purché risulti trascritto al Pubblico registro automobilistico. Pertanto i proprietari dei veicoli sono tenuti, alla scadenza, a pagare tale tassa, indipendentemente dall'utilizzazione del veicolo.

Secondo il 4° comma della su citata legge 24 gennaio 78, l'obbligazione del pagamento viene meno se risulta omessa tale notifica.

Per consentire all'amministrazione finanziaria di recuperare questo ingiusto balzello, gli uffici del Pra sono tenuti a dare comunicazione a tale amministrazione del mancato pagamento della tassa e delle eventuali variazioni intervenute nella proprietà dei veicoli.

La sentenza afferma che non era obbligatoria, nel sistema della legge n. 27 del 1978, la notifica del processo verbale aveva come scopo quello di consentire al trasgressore di avvalersi del beneficio della riduzione di un terzo della soprattassa, beneficio che non è più previsto dalle disposizioni che attualmente disciplinano la materia, al fine di dedurre la irrilevanza della notifica. Invero, la predetta circostanza non trova riscontro nella lettera della legge e ciò comporta l'impossibilità per l'interprete di affermare la superfluità della redazione del processo verbale e della sua notifica, soprattutto in considerazione del fatto che, nel 1983, quando il legislatore ha provveduto al riordino della materia, ha espressamente richiamato la predetta norma senza alcun limite o specificazione.

## BREVISSIME

**Annuario Unrae.** Fatturato di 10.141 miliardi, 73 mila occupati diretti, 931.000 vetture consegnate, 663 miliardi di investimenti in Italia. Queste alcune delle cifre che riguardano le 36 Case distributrici affiliate all'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri e che si ricavano da «L'auto in Italia». L'annuario dell'Unrae, con l'edizione 1989, ha ripreso dopo sei anni la cadenza annuale.

**Le auto giapponesi.** E' uscito il secondo numero del nuovo mensile «Japan Car Magazine», diretto da Marcello Pirovano. Si occupa di auto e moto di produzione giapponese e di accessori.

**Duemillesimo ABS.** Il duemillesimo sistema antibloccaggio freni ABS è stato montato su una Mercedes-Benz.

**Miliardi per la Lexus.** Per la realizzazione della Lexus, la vettura più sofisticata della sua produzione, la Toyota Motor Corporation ha investito oltre 500 milioni di dollari in sei anni.

**Nuovo liquido per freni.** Un nuovo liquido al glicole per freni è stato realizzato dalla Alfred Teves di Francoforte che ne sottolinea gli elevati margini di sicurezza. L'intervento tra i cambi successivi può arrivare a tre anni. Il nome commerciale del liquido è: Ate-Super Blue Racing.

Provata l'ultima nata della svedese Saab

# Il motore «Eco Power» garantisce pulizia, poco rumore e velocità

Un motore a 16 valvole, un turbo intelligente e silenzioso, una scocca ad assorbimento differenziale degli urti. Ecco l'ultima nata Saab, la 900 Ep (Eco Power), presentata in questi giorni dalla casa svedese nel segno della praticità e del confort di guida. È una duemila veloce, ma agile nel traffico urbano. Sulla linea «classica» non diciamo nulla.

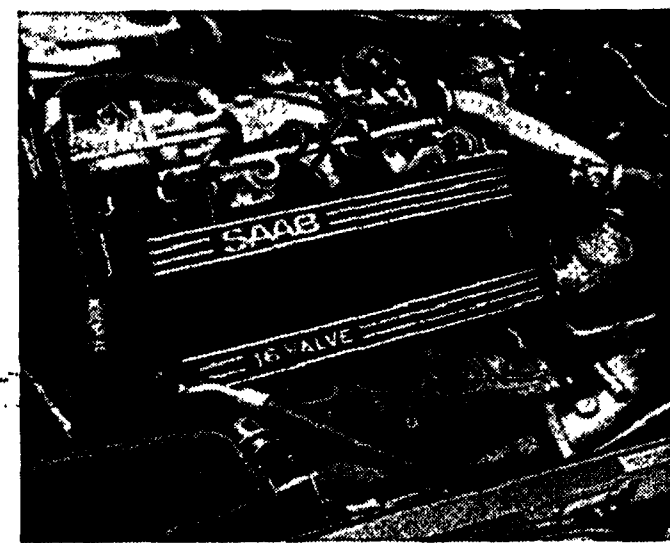
ANDREA LIBERATORI

**MONTECARLO.** La scelta del luogo non è casuale. Presentare una vettura come la 900 Ep per la Saab non era facile. Si trattava di conciliare tradizione e innovazione, modernità e classicità racchiusa in un'auto che, a prima vista, è quella che conosciamo da una dozzina d'anni. La serie 900 è nata nel 1978 e da allora ha conosciuto successi e difficoltà. Verosimilmente, agli uomini della Saab (e della Gm) a cominciare dal presidente della Saab-Italia,

Odoardo Pagni Mamiari Della Rovere, è parso che il Principato monegasco potesse costituire la cornice, il contesto, più adatto per questa carovita classica ormai nel panorama automobilistico mondiale. La linea è quella largamente nota e lasciata volentieri esperti di stilistica discutere l'affermazione, ribadita qui dagli uomini Saab, che essa «non è affatto invecchiata». Più interessante ci pare dedicare qualche riga al propulsore, un

duemila (1985/cm per l'esattezza) a 16 valvole che per la Saab non è questione di moda o di aggirare la soluzione turbo che sta facendo discutere. Per noi - dicono i tecnici svedesi - il 16 valvole come questo «riscono da anni e anni di esperienza». Risultato: la camera di combustione di questo 16 valvole, emisferica con la corona del pistone relativamente piatta, fornisce un'efficienza elevata, riduce la tendenza al battito in testa e rende uniforme la combustione. La candela è collocata al centro della camera, il che consente di aumentare il rapporto di compressione di questo propulsore ad iniezione diretta senza i rischi di preaccensioni e detonazioni. Tanto più che questa 900 Ep ha il turbocompressore. Un nuovo Tc, sottolineano i tecnici Saab, che richiede qualche parola.

La 900 Ep supera i 200 Km/h, ma il suo turbo più che scatti nervosi e sgommate nevrotiche assicura un'ottima elasticità (riducendo i cambi di marcia) ai bassi regimi e una guidabilità eccezionale nel traffico cittadino e nel sorpasso. Si è cercata più la coppia (20,9 kgm a 3800 giri) che la potenza per cui il nuovo turbo della 900 Ep è particolarmente silenzioso e l'abbiamo apprezzato anche per questa caratteristica. L'ambiente. Tutte le 900 Ep hanno marmitta catalitica di serie: i freni a disco anteriori hanno pastiglie senza amianto, assente anche dal disco frizione. Ridotte, particolarmente nelle partenze a freddo, le emissioni di idrocarburi (-50%), di monossido di carbonio (-25%) e di ossidi di azoto (-20%). Bagagliaio. Adatto al lun-



Il motore di due litri a 16 valvole della Saab Ep

ghi viaggi, ma comodo anche per «servizi» cittadini. Volume 770 dmc in assetto normale della vettura; con sedile posteriore ribaltato: 1500 dmc per una lunghezza di quasi due metri (1835 mm).

Steering. A cremagliera servosterzo: piantone articolato, telescopico ammortizzante. Struttura di lamiera perforata ad assorbimento cinetico

dianzi al volante. Diametro massimo di sterzo 10,3 m. Freni. Del quattro dischi gli anteriori sono ventilati; impianto a doppio circuito incrociato con servofreno a depressione; freno a mano agente sui dischi posteriori che hanno pastiglie organiche. Pesi e traino. In ordine di marcia kg 1253/1365 (a seconda della versione 3 o 5 porte). Traino: 1300 kg. Distribuzione pesi: 60% sulle ruote anteriori, 40% sulle posteriori. Consumi. Città: 12,3 l per 100 km; a 90 km/h 7,3 l; a 120 km/h 10,2 litri. Prezzi. Per la versione a 3 porte 29.036.000. Per la 4 porte 29.512.000. Poca differenza per la 5 porte: 29.888.000. Compresa Iva e franco concessionario.

Dopo il declino degli anni 80 il debutto al Salone di Colonia

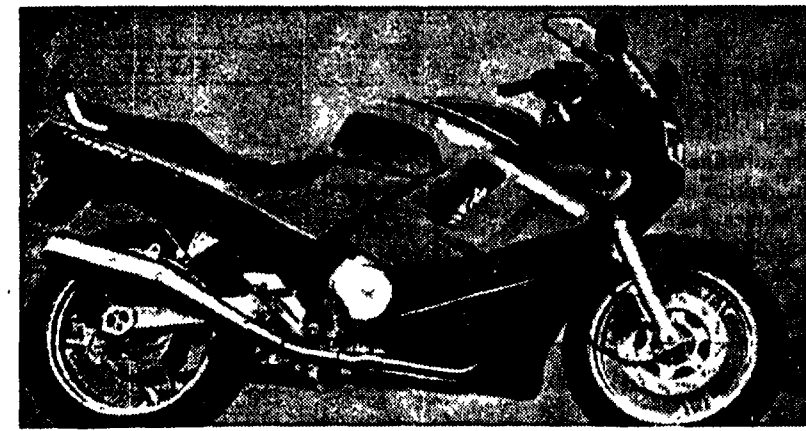
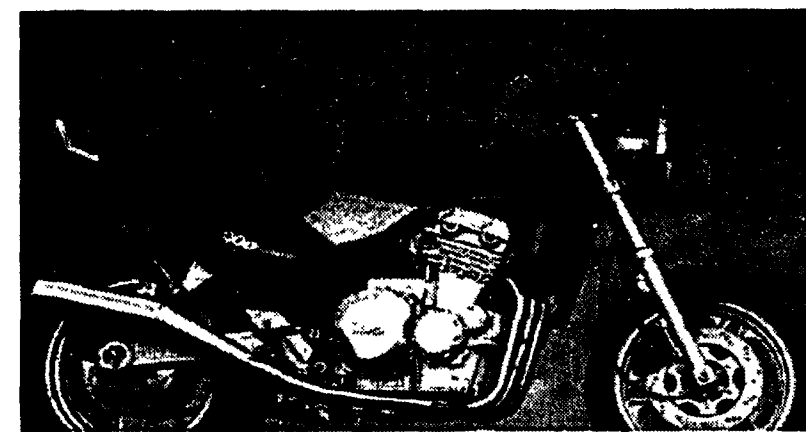
# Tornano le gloriose Triumph

CARLO BRACCINI

Quando, nei primi mesi del 1968, fu presentata la Triumph Trident, l'industria inglese delle due ruote era già in crisi e marchi storici come l'Ajs, la Matchless, la Ariel o la Velocette, non esistevano più o erano sul punto di scomparire, mentre i due gruppi maggiori, la Norton-Villiers e la Bsa-Triumph sopravvivevano cercando di diversificare la produzione o attingendo a piene mani a contributi e sovvenzioni statali. La prima vera maximoto britannica, col suo potente tre cilindri verticale di 750 cc, nato nei celebri stabilimenti Triumph di Meriden, suscitò in effetti un grande interesse di pubblico in tutto il mondo. Al punto che, in un crescendo di entusiasmo, fu varato un intensissimo programma sportivo, fino a inventare una vera e propria formula di gara, la futura Formula 750, culminata nella massiccia partecipazione alla 200 miglia di

Daytona. Sfortunatamente per la Triumph Trident e per tutta l'industria d'Oltremarica, il 1969 vedeva la nascita di una moto come la Cb 750 F della Honda, con il suo quadrilindrico monoalbero a camme in testa da 67 cavalli e il suo bel freno a disco anteriore, che fece sembrare d'un colpo vecchia e superata tutta la migliore concorrenza europea. Il resto è la storia di un declino inesorabile, di scelte produttive avventate, di errori grossolani nella gestione, mentre tra cessioni di aziende e passaggi di quote, la fabbrica di Meriden, occupata dagli operai per impedire il licenziamento, diventa il simbolo delle lotte sindacali di quegli anni difficili. Gli inglesi però alle proprie tradizioni ci tengono e così nel 1983 John Bloor, uno sconosciuto imprenditore edile, acquista quello

che rimane della gloriosa Triumph; un mucchio di ferraglia, qualche idea nel cassetto ormai irrealizzabile ma un marchio, quello sì, famoso nel mondo. E, dopo anni di silenzio, al granturismo Trophy, interamente carenata e dalle colorazioni eleganti, equipaggiata a scelta col quadrilindrico di 1200 cc da 141 cv o con il triclindrico 900 da 100 cv. Per gli sportivi c'è il 121 cv della Daytona 1000 a quattro cilindri, disponibile anche in versione «tre» da 750 centimetri cubi con 90 cavalli vapore. Gli amanti della tradizione però non potranno rimanere insensibili al fascino della nuova Trident, 750 o 900, rigorosamente a tre cilindri, priva di carenatura e con la bella meccanica sempre in piena evidenza. Una moto che è già quasi una sfida, proprio come la progenitrice di tanti anni fa.



Due delle Triumph presentate a Colonia. Qui sopra la Trophy 1200, in alto la Trident 900