



Con la nuova versione Polar Super della station wagon 240 (a destra nella foto) la Volvo Italia ha rilanciato in occasione del Motor Show di Bologna anche la berlina.

Al Motor Show la Volvo ha riproposto la berlina e la versione Polar Super della station wagon

«Rinascere» la 240

Sempre pronta a sfruttare la pubblicità che deriva dal Motor Show, la Volvo ha presentato a Bologna una ulteriore versione della sua intramontabile 240. Dopo la Polar, che esordì un anno fa incontrando un incredibile successo con 5000 esemplari venduti, ecco ora la Polar Super, che costa sì 5 milioni in più ma offre però tutto quanto un'auto della sua categoria possa offrire. Riproposta anche la 240 berlina.

LODOVICO BASALU

BOLAGNA. Due anni fa non la voleva più nessuno. Era considerata vecchia, sorpassata, per di più nella versione con quel motore Diesel diventato decisamente fuori moda dopo la demagogica campagna contro le auto a gasolio. Insomma, sembrava finita per la 240, glorioso modello Volvo in catena di montaggio da più di sedici anni. Perché non la abbattiamo, si dissero invece i dirigenti della Volvo Italia con sede a Bologna. In modo che possa magari attirare anche un pubblico più giovane?

Nacque così la Polar alla fine del 1989, che altro non era se non appunto una 240 station wagon proposta in soli tre colori, con allestimento interno unico, così come arrivava dalla Casa madre, ma resa più appetibile grazie a una serie di piccole modifiche estetiche. Il prezzo: 24 milioni su strada, che per un 2000 non è affatto male. E pochi giorni fa è stata consegnata la cinquemillesima Polar, un traguardo davvero impensabile anche nelle più rosee previsioni.

«Ci siamo però resi conto che esisteva anche una certa percentuale di clienti che chiedeva degli accessori in più su tale modello», ha spiegato Luc Brahe, gran capo della Volvo Italia, a volte anche per un valore complessivo di dieci milioni. Allora perché non proporre una versione più ricca, più confortevole? Ecco quindi la Polar Super, che offre quindi ben di Dio con soli cinque milioni in più.

libero. Da allora non si è mai abbandonato il settore, fino a trasformare la Station Wagon in automobili che rappresentano un preciso status symbol, caratterizzato, e non è da sottovalutare, da un alto livello di sicurezza, affidabilità e comfort.

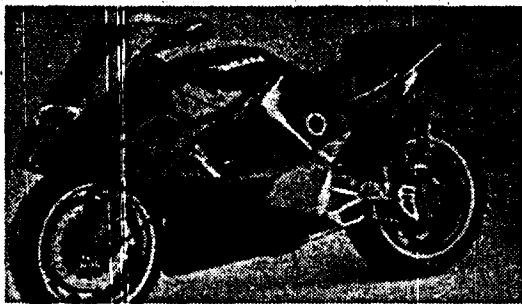
Un pensiero al Motor Show di Bologna è andato anche alla 240 berlina, riproposta anche questa nella versione Super. L'allestimento è praticamente identico a quello della versione giardinetta, ma il prezzo è sensibilmente inferiore ed equivalente a 27.900.000 lire su strada.

«Non c'è alcuna berlina di due litri sul mercato che costi meno», dicono orgogliosi alla Volvo - anche se le concorrenti vantano una progettazione più moderna.

Indubbiamente è in una posizione brillante la Casa svedese sul nostro mercato. Dopo alcuni anni di crisi, quest'anno ha superato i record di vendita che si ottennero nel 1984. Tutto ciò è merito anche della serie 460 e della 480 (esposta a Bologna anche in versione cabriolet) e della nuova generazione delle ammiraglie 960 e 940, che hanno consentito di realizzare un totale di 21.200 vetture consegnate in undici mesi.

Non è inopportuno ricordare che i settori strategici della Volvo non sono solo le auto, bensì i veicoli industriali, gli autobus, i motori marini e l'industria aerospaziale. La fabbrica svedese ha anche interessi nelle macchine movimento terra, nell'alimentazione, nell'industria farmaceutica. Malgrado il trascorrere degli anni la Volvo non ha mai abbandonato quella filosofia che la vuole legata al detto: il nostro cliente non deve aver paura che gli cambino radicalmente la macchina che ha scelto dopo pochi mesi. Esattamente come i cugini della Saab, che recentemente hanno rilanciato l'intramontabile 900 turbo.

Questa la regina del Motor Show



CARLO BRACCINI

BOLAGNA. Gilera CX: la regina del Motor Show di Bologna non è una «Dream Bike», uno di quei prototipi senza futuro che le grandi Case motociclistiche portano ai Saloni per saggiare l'accoglienza del pubblico. No, la nuova 125 del gruppo Piaggio sarà presto realtà sulle strade di tutti i giorni, a meno di un anno dalla presentazione della prima CX (quella sì, poco più di un manichino) avvenuta al Salone del ciclo e motociclo di Milano nel novembre 1989.

Smesse per una volta le vesti di «racing replica», l'ultima ottava di Gilera (nella foto) è a tutti gli effetti una gran turismo per sedicenni, con una ciclistica a dir poco rivoluzionaria, attonita alla quale è stata disegnata una moto unica, modernissima e accattivante. Così il design è nato nella galleria del vento, la carenatura è interamente sigillata e si estende senza soluzione di continuità dal cupolino ai fianchetti posteriori.

Il vero fiore all'occhiello della CX è però l'inedita sospensione anteriore monocarica,

denominata «Single Suspension System», che si avvale di un unico stelo centrale disposto esattamente sull'asse di simmetria della moto. La ruota anteriore, naturalmente, è montata a sbalzo, con tutti i vantaggi che questo comporta in termini di facilità d'intervento e di più agevole sostituzione. A sbalzo anche la ruota posteriore, accoppiata a un più tradizionale forcellone monocarico, su cui lavora un monoammortizzatore con sistema progressivo.

Il telaio, un bilivere scatalato «Twin Box» in lamiera e tubi di acciaio, è derivato direttamente da quello della sportivissima SP 02, come pure il motore, un sofisticato monocilindrico due tempi provvisto di ammortizzatore lamellare direttamente nel Carter, raffreddamento a liquido e valvola parzializzatrice sullo scarico a controllo elettronico.

Secondo una precisa scelta del costruttore, di potenza e prestazioni non si parla e ancora non si conoscono prezzi e termini di consegna. Ma per la 125 degli anni Duemila il conto alla rovescia è già cominciato.

Con tre RC 600 Gilera ci riprova alla Parigi-Dakar



Presentate alla stampa le tre nuove Gilera RC 600 che gareggeranno nella imminente 13ª edizione della Parigi-Dakar. Dal 29 dicembre al 16 gennaio dell'anno prossimo le tre moto, derivate dalla produzione di serie, inseguiranno l'ambizioso obiettivo di bissare il successo dell'anno scorso nella categoria «Silhouette».

UGO DALLO

Visto il successo dell'anno scorso, la Gilera ci riprova e schiera tre moto ufficiali alla 13ª edizione della Parigi-Dakar. L'obiettivo della Casa di Arcore è di bissare la vittoria nella categoria «Silhouette» con la RC 600, moto strettamente derivata dalla serie.

I piloti saranno Luigino Medardo, vincitore della passata edizione, Roberto Mandelli e Carlos Sotelo (assistito da Moto Vespa, conciatista spagnola della Piaggio).

Le nuove RC 600 sono le già note monocilindriche in vendita al pubblico, anche se le sovrastrutture «dakariane» (nella foto) le rendono all'apparenza completamente diverse. Il regolamento della gara, infatti, consente di modificare la dotazione accessoria, i serbatoi del carburante, la gommatura e, parzialmente, le sospensioni. Tutto il resto deve essere identico a quanto presente sugli esemplari in vendita al pubblico, quindi motore, telaio e organi meccanici fondamentali.

La carenatura delle nuove RC 600 «dakariane» è completamente nuova, in tre parti, e realizzata in fibra di carbonio e kellar. La parte superiore, piuttosto pronunciata, presenta due fari incassati di luce omofocale, dal fascio di luce concentrato, doppiamente potente rispetto a quello dei fari al-

geni. La parte anteriore del cupolino si può sganciare rapidamente per dare accesso all'impianto elettrico e alla strumentazione.

Tre sono anche i serbatoi del carburante, per una capacità complessiva di circa 60 litri. Due di essi, in posizione tradizionale, sono realizzati in alluminio, mentre il terzo è ricavato nel condino in kevlar e diviso in due per evitare la totale perdita di carburante in caso di caduta. Inoltre, i serbatoi sono provvisti ognuno del proprio rubinetto al fine di permettere di modificare, in funzione del consumo, l'assetto della moto. Il peso a vuoto della RC 600 è di 165 Kg, ma sale a oltre 320 in ordine di marcia e col pilota a bordo.

Complessa e moderna è la strumentazione speciale realizzata dalla Casa stessa per poter «navigare» in sicurezza nel deserto. Essa è composta da una porta road-book elettrico, dal visore della bussola e da un «cockpit» con display in cristalli liquidi del tipo adottato in Formula 1, in pratica un vero e proprio computer che controlla tutte le funzioni della moto. Infine, nella parte anteriore della carenatura è inserita la «balise», la radio di soccorso da usare solo in caso di smarrimento o di incidente. In pratica il suo uso significa ritirarsi dalla gara.

La Guida Pirelli per viaggiare in Italia

La Guida Pirelli, giunta alla quinta edizione, si rinnova nel formato, nella grafica e nel titolo che, alla vecchia dizione, fa seguire un «viaggiare in Italia» che ne mette in rilievo le finalità. L'impianto generale, ossia quella suddivisione per regioni che ne facilita la consultazione e che aiuta a scoprire località che altrimenti sarebbero trascurate, rimane immutato, salvo naturalmente gli aggiornamenti. Non a caso continua ad essere curata da Paolo Altieri che con la Vega editrice l'aveva pubblicata per due anni. L'editore, d'ora innanzi, è però la Giorgio Mondadori & Associati, che ne ha impreziosito la presentazione a cominciare dalla sovraccoperta (nella foto) che riproduce una veduta del concrovento di Santa Caterina del Sasso sul lago Maggiore e che, modificandone il formato, ha reso la Guida di più agevole consultazione, anche se il numero delle pagine è passato da 674 a 1.016. Prezzo di copertina ridotto da 40 mila a 32 mila lire.

Torpedo Blu elettrica in trenta esemplari

Italia. Il blu è infatti il colore della carrozzeria e degli interni. Questa serie - con la console portastrumenti completa di voltmetro, indicatore di ricarica e pulsante di emergenza - dispone di un sistema di recupero di energia in frenata e di un computer di bordo in grado di ottimizzare i rendimenti e consumi. L'adozione di batterie sigillate al piombo gel elimina il problema del rabbocco con acqua distillata. La Torpedo Blu è disponibile presso i concessionari della Torpedo e della Seat.

Una medaglia della Zecca per gli 80 anni dell'Alfa Romeo



La Zecca dello Stato ha coniato una medaglia ufficiale per celebrare gli 80 anni dell'Alfa Romeo. Rappresenta su un verso il marchio ufficiale della Casa di Arese (nella foto) e sull'altro il celebre quadriglio, simbolo dei successi sportivi dell'Alfa, contornato dalle date 1910-1990. Le medaglie, coniate in oro da 30 e 22 millimetri rispettivamente da gr 14 e 8 e in argento da 35 mm e gr 18, sono prenotabili presso gli sportelli della Zecca di Stato e di alcuni istituti bancari. Una serie speciale numerata di 80 esemplari in oro mm 35 e gr 25 è stata riservata all'Alfa Romeo.

Seur Mask per difendersi dall'aria inquinata

Un nuovo tipo di mascherina anti-inquinamento è stata realizzata dalla Moldip di Seregno (gruppo Pirelli) e sembra, secondo l'Asa Press, particolarmente indicata per garantire una protezione combinata contro

composti gassosi e concentrazioni di polveri, situazione tipica dei grandi agglomerati urbani. Ha una struttura a triplo filtro con carbone attivo, pesa circa 10 grammi e vanta una durata di molte ore, anche in presenza di concentrazioni due o tre volte superiori ai limiti di accettabilità.

La Rover Italia ha messo in vendita le 400, berline di classe a cinque porte

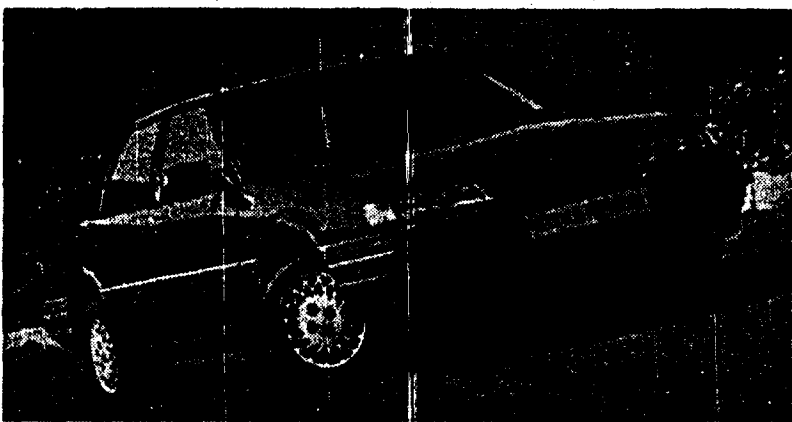
Tre volumi molto grintosa

Presso i 140 concessionari della Rover Italia sono in vendita le Rover della serie 400, le berline a tre volumi derivate dalla serie 200 a cinque porte. Due versioni, delle quali non si sa se apprezzare di più il confort e la raffinatezza delle finiture o la grinta che, specie per la 416 GTi 16v, rende esile il confine tra l'auto per famiglia e la sportiva.

FERNANDO STRAMBACI

Sono arrivate in Italia anche le Rover 400 e sono disponibili a prezzi molto interessanti presso i 140 concessionari della Casa inglese. Si tratta di berline della classica linea a tre volumi. Derivano dalle due versioni della serie 200, che tanto hanno contribuito al rilancio della marca che da noi può vantare quest'anno un incremento di vendite del 20 per cento. Le abbiamo presentate nei dintorni di Roma, e mentre non siamo in grado di dire se le abbiamo apprezzate di più per la loro linea e il livello delle finiture o se per le loro prestazioni, che le rendono, specie nella versione GTi, più vicine ad auto sportive che a tranquille auto per famiglia.

Non è un caso, d'altra parte, se il management della Rover Italia prende audacemente a confronto per le due versioni delle 400, auto altamente titolate (comprese l'Alfa 75 1.8 e la 2.0i Twin Spark, per limitarci ai modelli di casa nostra), per dimostrare che a prestazioni analoghe e a livelli di allestimento superiori corrispondono prezzi, come s'è accennato, decisamente allettanti. La Rover 416 GSi ha infatti un prezzo, franco concessionario, di 23.100.000 lire mentre la Rover 416 GTi costa



Una delle due versioni della Rover 400 commercializzate in Italia. Qui è ripresa su strada la Rover 416 GTi 16v.

Sono proprio i motori il pezzo forte delle due versioni. Il 1590 cc della GSi, con il suo albero a camme in testa e le sue 16 valvole eroga 116 cv a 3.600 giri ed offre a 5.200 giri (un po' troppo in alto e ciò costringe ad un frequente uso dei docilissimi cambio se si ama la guida brillante) una coppia di 14,4 kgm 9,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h e 193 km/h di velocità massima dicono che non si tratta proprio di una vettura tranquilla anche se il suo consumo medio è contenuto, secondo la Casa, in 8,6 litri per 100 km.

Ancor più elevate le prestazioni della GTi il cui motore, pur avendo la stessa cilindrata e lo stesso numero di valvole (ma ha due alberi a camme in testa), eroga 130 cv a 6.800 giri ed una coppia di 14,6 kgm a 5.700 giri. La 400 GTi può rag-

giungere i 200 orari e passa da 0 a 100 km/h in soli 9,2 secondi. I suoi consumi in media Cee sono indicati in 8,3 litri per 100 km.

Lunghe m 4.360, larghe m 1.680, alte m 1.400 e con un passo di m 2.550, le Rover 400 dispongono di un bagagliaio (apribile dall'interno) capace di 410 litri e facilmente utilizzabile. Spaziosa all'interno quanto basta per cinque persone, hanno beneficiato di un'innovativa protezione della massima protezione della corrosione e che speciali adesivi sono stati utilizzati in corrispondenza di giunzioni e fangere. Tutto ciò, insieme all'iniezione di cera all'interno degli scotalati, consente alla Rover di garantire le 400 per sei anni contro gli effetti della corrosione passante e di tre anni per quanto riguarda la verniciatura.

La strumentazione delle Rover 400 è davvero molto completa, ma occorre rilevare che le dimensioni del piantone del volante sono tali da ostacolare, in certe condizioni, la lettura dei vari indicatori.

Resta ancora da dire che il 70 per cento circa del peso della scocca grezza nelle Rover 400 è rappresentato da pannelli in lamiera d'acciaio zincata capaci di assicurare la massima protezione dalla corrosione e che speciali adesivi sono stati utilizzati in corrispondenza di giunzioni e fangere. Tutto ciò, insieme all'iniezione di cera all'interno degli scotalati, consente alla Rover di garantire le 400 per sei anni contro gli effetti della corrosione passante e di tre anni per quanto riguarda la verniciatura.

Provato senza entusiasmo il fuoristrada della Biagini

Travestendosi da debuttante il «Passo» torna in passerella

Abbiamo provato il fuoristrada «Passo» che la Biagini, dopo averlo esposto a Torino, ripresenta approfittando della passerella del Motor Show di Bologna. Una prova non entusiasmante, anche se il veicolo, costruito su meccanica Volkswagen, presenta soluzioni innovative. Dovrebbe essere prodotto in tre versioni, al ritmo di quaranta unità giornaliere.

ALESSANDRA FERRARI

Tra le numerosissime novità che gli appassionati trovano al Motor Show c'è quella che si chiama «Passo». Un fuoristrada della Biagini che, in occasione della quindicesima edizione della kermesse bolognese, lo traveste da debuttante (era già stato visto a Torino) e mette la sua creatura su un importante trampolino di lancio. Sperimentato in Germania, su un particolare percorso accidentato dove si collaudano i carri armati e sulle autostrade che il sono prive di limiti di velocità, il «Passo» arriva a Bologna in versione cabriolet: «La nostra vettura ha una sorta di etichetta particolare, quella di fuoristrada globale», commenta Livio Biagini, presidente della Biagini automobili. «Dalla somma di tutte le sue caratteristiche merita questa definizione perché non esiste sul mercato una vettura in grado di offrire simultaneamente buone prestazioni sia in fuoristrada, che in autostrada, e che in città».

Il «Passo» globale si inserisce in effetti tra due concetti estremi di fuoristrada: l'off road tradizionale, dalla linea spigolosa e non aerodinamica, e l'off road sport dalle linee morbide e rotondeggianti. Bello, simpatico, insomma frutto di un sapiente dosaggio tra la spigolosità dei più convinti fuoristrada e la ro-



Tre delle versioni nelle quali sarà commercializzato il «Passo» della Biagini. Sono previste tre motorizzazioni

aderenza al momento specifico. La struttura del telaio prevede uno schema esclusivo a doppia Ipsilon, realizzato per garantire i massimi livelli di stabilità sia in fuoristrada sia alle più alte velocità. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti, mentre i freni sono di tipo misto: gli anteriori a disco e i posteriori a tamburo. A seconda delle motorizzazioni e degli allestimenti l'impianto frenante viene completato dal sistema antibloccaggio ABS Teves sui quattro ruote e dall'EDS antislittamento su quelle anteriori. Gli interni e gli equipaggiamenti lasciano qualche dubbio, se si pensa che, nelle intenzioni della Biagini, la vettura si colloca in un segmento di mercato medio alto. Rifiniture discrete ma non eccellenti, sedili in spugna rivestiti in alcantara o in pelle, e

quindi delicati e facilmente sporchevoli. Niosi rumori di fondo si notano su percorsi accidentati: l'apertura del baule troppo difficoltosa è sicuramente non adatta ad un uso cittadino della vettura. Ma quali sono i programmi di produzione della Biagini, e a che mercato si rivolge? «Per la fine di dicembre prevediamo di produrre 10 vetture al giorno per arrivare a una potenzialità di produzione a regime di 40 unità», commenta Livio Biagini. «In marzo o aprile inizieranno anche le vendite in Germania, tramite i concessionari Volkswagen. Per quanto riguarda il compratore penso che questa sia una vettura «libera», che offre libertà di scelta a seconda delle diverse esigenze». Infine i prezzi: 25 milioni per il modello «L» e 30 milioni 916 mila per il modello «Lx».