

Per le due versioni del fuoristrada Opel Frontera sono previste tre motorizzazioni: un 2 litri benzina per la Sport passo corto (a destra nella foto); un 2,4 litri benzina e un 2,3 litri Turbo Diesel per la passo lungo con carrozzeria station wagon a 4 porte

# Con la Opel Frontera si andrà in fuoristrada

Le due marche europee della General Motors (Opel e Vauxhall) hanno registrato nel 1990 la maggiore crescita tra i grandi costruttori del vecchio continente. Le vendite G.M. sono infatti aumentate del 5,2 per cento in un mercato che l'anno scorso ha fatto registrare una lieve contrazione (da 13,4 a 13,3 milioni di unità), per cui la «penetrazione» è passata dall'11 all'11,6 per cento con la cifra record di 1.545.000 unità vendute.

Un sicuro contributo al consolidamento delle posizioni G.M. in Europa verrà dato dal debutto della Opel nella «nicchia» dei veicoli fuoristrada e per il tempo libero a trazione integrale, nella quale la fabbrica tedesca era assente. Un comunicato della General Motors Italia ne ha dato notizia in questi giorni, precisando che in occasione della 61ª edizione del Salone di Ginevra, in calendario dal 7 al 17 marzo prossimi, farà il suo esordio la Opel Frontera per la cui commercializzazione bisognerà però attendere sino a fine anno.

La prima versione sarà equipaggiata con un motore di 2 litri a benzina che eroga una potenza di 115 cv; per la seconda è previsto un motore a benzina di 2,4 litri e 125 cv sia un turbodiesel di 2,3 litri e 100 cv. Si tratta di propulsori già impiegati dalla Opel sulle berline della gamma Omega, per cui è facile immaginare che le prestazioni si aggireranno sui 155 km/h per le versioni a benzina e sui 145 per quella turbodiesel.

Il nuovo fuoristrada sarà disponibile in due versioni differenti: passo corto con carrozzeria a 2 porte con hardtop denominata Sport e passo lungo con carrozzeria station wagon a 4 porte.

In tutti i mercati dove la Opel Frontera sarà commercializzata, le versioni a benzina saranno dotate di serie di marmitta catalitica a tre vie.

# Con la Sunny la Nissan guarda all'Europa Da noi soltanto la GTI-R



La giapponese Nissan ha avviato la commercializzazione in Europa di una gamma molto diversificata di vetture: le Sunny. Entro la metà degli anni Novanta conta di venderne 200 mila l'anno. Da noi, per il momento, non arriveranno più di 50 auto e tutte della versione supersportiva GTI-R, un bolide con motore da 220 cv e 223 km orari.

Un bolide con motore due litri da 220 cavalli per una velocità massima di 223 km orari, con trazione integrale, freni a disco e impianto antiscivolo ABS, destinato alla omologazione sportiva per l'attività rallyistica. Si tratta dello stesso modello che il reparto sportivo della Nissan Motor Company farà debuttare ufficialmente quest'anno al Safari Rally per poi proseguire il «mondiale» con gli appuntamenti dell'Arcropolis, dei Mille Laghi e del Rally Rac (nel 1992 la partecipazione al «mondiale rally» si articolerà su otto prove mentre nel 1993 la Sunny GTI-R sarà impegnata per l'intera stagione rallyistica mondiale).

I modelli che compongono la gamma Sunny «normale», che per il momento interessa tutti gli altri mercati tranne l'Italia, si avvalgono di quattro diverse motorizzazioni: tre a benzina e una a gasolio. Si tratta del 1392 cc da 86 cv, del 1597 cc da 95 cv e del «due litri» da 143 cv. Il propulsore Diesel misura invece una cilindrata di 1973 cc e sviluppa una potenza di 75 cv. Abbiamo provato numerosi modelli della nuova gamma Sunny sulle strade della Costa Azzurra. Si tratta di automobili che si fanno apprezzare sia per l'eleganza e la pulizia della linea che per la perfetta esecuzione degli interni. Dal punto di vista dinamico le vetture appaiono ben equilibrate ed offrono buone prestazioni, una sicura tenuta di strada, un piacevole confort di marcia.

Quanto all'Italia le cose vanno altrettanto bene e ciò grazie soprattutto al successo della Primera, appena eletta dal giornalismo italiano specializzato dell'Uiga «Auto Europa 1991». Questa vettura che sfugge alla tagliola del contingentamento, essendo prodotta quasi interamente negli stabilimenti Nissan di Sunderland in Inghilterra, è stata consegnata in pochissimi mesi in oltre 3500 unità. Nel 1991 - ha dichiarato Giuliano Musumeci Greco, direttore generale della Nissan Italia - dovremmo raggiungere con questo modello un volume di 13.500 unità. Che è molto ma molto di più di quel che avevamo previsto.

Una nuova, ricca famiglia di automobili, targata «Nissan», è disponibile sul mercato europeo. Portano tutte il nome «Sunny» e per il cliente non ci sarà che l'imbarazzo della scelta, essendo questa giapponese disponibile con carrozzeria a due, a tre o a due volumi e mezzo, con tre, quattro o cinque porte, in vari allestimenti e con numerose motorizzazioni, tutte a quattro valvole per cilindro. Alla Nissan

Motor Company hanno già fatto ambiziosi progetti per questa nuova automobile: la produzione prevista è di ben 400 mila unità l'anno (300 mila in Giappone, 100 mila in Australia) delle quali 200 mila, entro la metà degli anni 90, dovrebbero essere assorbite dal mercato europeo.

La Nissan Sunny verrà importata (una cinquantina di unità l'anno) solo nella versione supersportiva «GTI-R» (nella foto), un bolide con motore due litri da 220 cavalli per una velocità massima di 223 km orari, con trazione integrale, freni a disco e impianto antiscivolo ABS, destinato alla omologazione sportiva per l'attività rallyistica. Si tratta dello stesso modello che il reparto sportivo della Nissan Motor Company farà debuttare ufficialmente quest'anno al Safari Rally per poi proseguire il «mondiale» con gli appuntamenti dell'Arcropolis, dei Mille Laghi e del Rally Rac (nel 1992 la partecipazione al «mondiale rally» si articolerà su otto prove mentre nel 1993 la Sunny GTI-R sarà impegnata per l'intera stagione rallyistica mondiale).

Un altro punto del progetto che delle sue caratteristiche globali. Con questo nuovo modello la Nissan Motor Company viene a disporre di un'altra formidabile arma per consolidare e possibilmente potenziare la sua penetrazione sul mercato mondiale dell'auto. Lo scorso anno la marca nipponica ha prodotto 3.083.000 veicoli dei quali 2.419.000 in Giappone e 664.000 negli stabilimenti dislocati negli Stati Uniti, in Messico, in Spagna, in Gran Bretagna, in Australia. Le vendite sono state di 1.415.000 unità in Giappone e di 1.563.555 nel resto del mondo, ovvero 669.018 nel Nord America, 521.796 in Europa, 134.788 in Sud America, 95.649 in Oceania, 70.926 nel Sud-Est Asiatico. I responsabili della Nissan sono convinti che entro la metà degli anni 90 potranno conquistare in Europa il 5 per cento delle vendite.

# Lo consigliano una sentenza e un'indagine statistica Allacciate le cinture!

Una recente sentenza della pretura di Milano e un'indagine statistica sui risultati di attuazione delle leggi che impongono l'uso delle «cinture di ritenuta» in auto hanno riportato l'attenzione sul problema della sicurezza della circolazione. Le conclusioni dell'indagine sono preoccupanti; la sentenza potrebbe convincere qualcuno della necessità di allacciare le cinture.

vono essere usate sempre e comunque, ossia proprio il contrario di quanto ha evidenziato l'inchiesta Russo Frattasi.



**BREVISSIME**

Omega Evoluzione 500. La Opel ha realizzato una speciale versione della Omega 3000 24v (la Omega Evoluzione 500, il cui motore eroga una potenza di 230 cv contro i 204 della berlina già in commercio) da cui sarà derivata una berlina con motore di 400 cv per il campionato tedesco turismo. L'Omega Evoluzione 500 non sarà importata in Italia.

Una svedese all'Audi. Gunnar Larson, è stato nominato membro del consiglio di amministrazione dell'Audi AG con la responsabilità dello sviluppo tecnico. Proviene dalla Volvo Car Corporation.

Nasce un nuovo Omal. Brado 4x2 è il nome dell'ultimo modello di motocarro per il piccolo e medio trasporto prodotto dalla Omal di Ortona. Il nuovo veicolo ha una capacità di carico di 17 quintali e può raggiungere i 105 km orari.

Ford «richiama» 60 mila camion. Negli Stati Uniti la Ford ha «richiamato» 60 mila camion e autocarri E-150/250 e F-150/250 con motori di 5 litri di cilindrata per modificarne gli scarichi e ridurre le emissioni di idrocarburi incombusti.

La sentenza della pretura di Milano stabilisce che le cinture di ritenuta sono un mezzo di sicurezza per chi si muove in automobile. In caso di infrazione, il giudice infligge una multa da 200.000 a 500.000 lire. L'indagine statistica ha mostrato che il 90 per cento degli automobilisti italiani ne avrebbe usate. Non solo: su circa 26 milioni di auto circolanti, due milioni sono ancora totalmente sprovviste di cinture; sono una percentuale irrisoria (20 per cento) gli automobilisti che le allacciano abitualmente.

**FERNANDO STRAMBACI**

In un anno di applicazione delle leggi sull'uso delle cinture di ritenuta in auto, in Italia ci sono stati 1800 morti e 120.000 feriti sulle strade in più rispetto alle previsioni. Fatte nella presunzione che il 90 per cento degli automobilisti italiani ne avrebbe usate. Non solo: su circa 26 milioni di auto circolanti, due milioni sono ancora totalmente sprovviste di cinture; sono una percentuale irrisoria (20 per cento) gli automobilisti che le allacciano abitualmente.

A quella percentuale di allacciamento del 20 per cento prima ricordata si arriva infatti facendo la media degli «allacciamenti» sulle strade urbane, sulle strade extraurbane e sulle autostrade. Ma in dettaglio risulta che mentre nel Nord Italia mediamente usano le cinture in autostrada l'85 per cento degli utenti, la percentuale scende al 40 per cento sulle strade extraurbane e al 20 per cento in quelle urbane, vale a dire che diminuisce proprio là dove la sinistralità è più elevata. La situazione è ancora peggiore al Centro e tragicamente drammatica al Sud e nelle Isole dove, in pratica, nei centri urbani la percentuale di uso delle cinture è così bassa che non è stato possibile valutarla statisticamente.

Questi dati risultano da una ricerca statistica condotta dal Gruppo medico di studio per la sicurezza del trasporto in auto, coordinato a Torino dal dottor Carlo A. Russo Frattasi.

Prima di esporre gli sconsigliati dati della ricerca, Russo Frattasi ricorda che le cinture hanno già risparmiato in tutto il mondo un milione di morti e 60 milioni di traumatizzati della strada, ma sottolinea anche che è ormai dimostrato che senza controlli e sanzioni ai trasgressori (ed è proprio quanto avviene in Italia n.d.r.) ogni opera di prevenzione è destinata al fallimento.

Opportuno, quindi, come fa l'indagine, ricordare, a propo-

sito delle cinture, che l'intervento preventivo svolto dai sistemi di ritenuta consiste nell'impedire l'urto tra il corpo umano o sue parti molli e gli ostacoli rigidi circostanti. Ancora più opportuno ricordare che le auto di oggi sono progettate per trasportare passeggeri «cinturati». Le vetture moderne, infatti, hanno parti periferiche deformabili, che assorbono l'urto, e una parte centrale rigida e indeformabile che funge da «scatola protettiva» e che è pensata per riparare gli occupanti dalle conseguenze dell'urto, a patto che gli stessi siano trattenuti dalle cinture.

Ricorda l'indagine che sono stati descritti casi di morte di passeggeri sprovvisti di cintura per incidenti avvenuti alla velocità di otto chilometri orari e che quindi non ha senso il discorso di chi sostiene «io uso le cinture in autostrada, dove si viaggia ad alta velocità». D'altra parte è ormai accertato che in Italia l'80 per cento degli incidenti avviene a velocità (o sommatorie di velocità) inferiore agli 80 km orari; si tratta dunque di «velocità urbane» e ciò dimostra che le cinture de-

terminano l'indagine, a propo-

Assicurare spazi di arresto molto buoni a qualsiasi velocità e con qualsiasi carico.

Si tratta, come si è visto, di una somma di caratteristiche che assicurano alle BX Break un buon comportamento stradale in ogni condizione di carico.

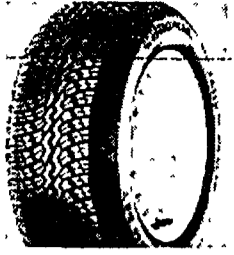
L'equipaggiamento di serie delle BX 14 TGE e 17 TGD Vip Break è di grande livello. Comprende infatti i vetri elettrici azzurrati, la chiusura centralizzata, l'orologio analogico, l'appoggiatesta centrale posteriore, i sedili posteriori imbottiti (2/3 e 1/3), due retrovisori esterni, il tergicristallo, gli appoggiatesta anteriori, le barre di carico sul tetto, i fari a luce intensa, i fari allo jodio, i luci posteriori nebbia, il lunotto termico, la predisposizione impianto radio, il ripiano copribagaglio.

La 14 monta un motore benzina TU di 1360 cc che eroga una potenza di 72 cv a 5600 giri e una coppia massima di 11,3 kgm a 3400 giri. La sua velocità massima è di 161 km/h ed i consumi normalizzati sono indicati in 5,8 litri per 100 km al 90 orari, 7,7 litri al 120 e 8,5 litri nel ciclo urbano.

La 17 è equipaggiata con un Diesel aspirato XUD di 1760 cc che sviluppa una potenza di 60 cv a 4600 giri ed una coppia di 11,4 kgm a 2000 giri. Può viaggiare ad una velocità massima di 153 km/h ora con consumi di 4,7 litri per 100 km al 90 orari, 6,7 litri al 120 e 6,4 litri nel ciclo urbano.

Soltanto due le opzioni previste: ruote in lega a 509.320 lire per entrambe le versioni e servosterzo a 900.830 lire per la BX 17 TGD Vip Break.

## Rinnovati i pneumatici Uniroyal serie Rallye



La Uniroyal ha completato il rinnovamento, avviato nel 1987, della sua gamma di pneumatici Rallye. L'ultimo nato (nella foto) è il Rallye 380/65, ora disponibile per indici di velocità S (per auto in grado di raggiungere i 180 km/h) e T (fino a 190 km/h). Secondo la fabbrica tedesca, il Rallye 380/65, rispetto al suo predecessore Rallye 280/65, ha accresciuto le già notevoli riserve di tenuta di strada su fondo bagnato, come si conviene ad un «pneumatico pioggia», e ha ridotto il livello di rumorosità di rotolamento, conseguendo per questo un gran numero di omologazioni da parte dei costruttori di automobili. La nascita del Rallye 280/65 conferma una tendenza in atto da una decina di anni nel settore dei pneumatici: riduzione della durata di una «linea» di gomme, in sintonia con la vita piuttosto accorciata dei modelli di auto. Ciò richiede un elevato potenziale tecnologico che, come nel caso della Uniroyal, ha consentito di sviluppare in media un nuovo pneumatico l'anno.

## Il gruppo Nardi è entrato nella Torpedo Autoelettriche

1990, suo primo anno di attività, già in attivo, dovrebbe aver così posto le premesse per un ulteriore sviluppo della sua produzione di veicoli ecologici. Dandone notizia, la Torpedo ha annunciato che i programmi 1991 prevedono un raddoppio della produzione, un aumento delle esportazioni e la presentazione di un nuovo modello di auto elettrica, che andrà ad affiancarsi alla attuale Marbella Elettrica, derivata dall'utilitaria della Seat. Come la Marbella Elettrica, il nuovo modello, omologato per il trasporto di 4 persone più il bagaglio, utilizzerà batterie al piombo-gel senza manutenzione, avrà a bordo il caricabatterie, disporrà di serie del riscaldamento dell'abitacolo e rispetterà le più severe norme europee sulla sicurezza.

Il gruppo Nardi, sottoscrivendo il 20 per cento del capitale sociale, è entrato nella Torpedo Autoelettriche di Bergamo, costituita dal dottor Marco Loglio, dalla Enterprize e dalla Finanberg. La Torpedo, che ha chiuso il 1990, suo primo anno di attività, già in attivo, dovrebbe aver così posto le premesse per un ulteriore sviluppo della sua produzione di veicoli ecologici. Dandone notizia, la Torpedo ha annunciato che i programmi 1991 prevedono un raddoppio della produzione, un aumento delle esportazioni e la presentazione di un nuovo modello di auto elettrica, che andrà ad affiancarsi alla attuale Marbella Elettrica, derivata dall'utilitaria della Seat. Come la Marbella Elettrica, il nuovo modello, omologato per il trasporto di 4 persone più il bagaglio, utilizzerà batterie al piombo-gel senza manutenzione, avrà a bordo il caricabatterie, disporrà di serie del riscaldamento dell'abitacolo e rispetterà le più severe norme europee sulla sicurezza.

## Prodotti dalla Laika motorcaravan per il Giappone



Un motorcaravan realizzato su meccanica Nissan è stato esposto dalla Laika alla rassegna specializzata di Nagoya. Questo motorcaravan è il primo frutto dell'accordo che l'azienda di Tavarnelle Val di Pesa ha concluso, per tre anni, con la Hermans Miwa Co. Ltd. di Tokio. L'accordo prevede la costruzione negli stabilimenti Laika di scocche (la prima commessa prevede che ne siano realizzate 100, per un fatturato di 11 miliardi) con allestimenti di alta qualità e con le particolari specifiche richieste dal mercato giapponese, che sta gradualmente scoprendo gli strumenti per il tempo libero all'aria aperta. Le scocche prodotte dalla Laika sono destinate all'assemblaggio di un motorcaravan mansardato di dimensioni contenute (lunghezza m. 4,960, larghezza m. 1,900, altezza m. 1,950, peso 2430 kg, 5 posti letto) che viene montato in Giappone su autoveicoli Nissan a trazione integrale, cambio a cinque marce, ruote posteriori singole, motore turbodiesel a 4 cilindri con potenza di 85 cv a 4300 giri o su un analogo autoveicolo Toyota, che ha però le ruote posteriori gemellate. Il prototipo del nuovo motorcaravan (nella foto) è stato realizzato dalla Laika in esclusiva per il committente giapponese ed ha quindi soluzioni diverse dai prodotti dell'azienda toscana, che lo ha collaudato a lungo proprio sulle strade della regione. Non è escluso che in futuro le scocche possano essere prodotte direttamente in Giappone.

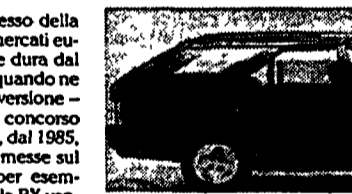
## Fiesta Partner



Cristalli ad assorbimento di luce in luogo dei pannelli laterali ed un «commerciale» sembra un'automobile. Di qui il successo del Window Van e di qui la decisione della Ford Italiana di proporre la Fiesta Partner (nella foto). Una motorizzazione benzina da 1.1 litri e 55 cv e una Diesel da 1.8 litri e 60 cv. I prezzi, Iva esclusa: 9.579.000 e 11.324.000 lire.

## La Citroën ne ha esteso ancora la gamma

# Due nuove BX Break



Al grande successo della Citroën BX su tutti i mercati europei - successo che dura dal settembre del 1982, quando ne fu lanciata la prima versione - hanno sicuramente concorso le versioni break che, dal 1985, sono state via via immesse sul mercato. In Italia, per esempio, su più di 150 mila BX vendute dal momento del lancio ad oggi, le versioni break rappresentano il 10 per cento del totale. Assume quindi un certo interesse la decisione, presa ad inizio d'anno dalla Citroën Italia, di estendere ancora l'offerta di versioni break della BX commercializzando, accanto a quelle già a listino, la 14 TGE Vip Break e la 17 TGD Vip Break a prezzi, chiavi in mano, che sono di 18.599.700 lire per la 14 TGE e di 19.500.530 lire per la 17 TGD.

Al grande successo della Citroën BX su tutti i mercati europei - successo che dura dal settembre del 1982, quando ne fu lanciata la prima versione - hanno sicuramente concorso le versioni break che, dal 1985, sono state via via immesse sul mercato. In Italia, per esempio, su più di 150 mila BX vendute dal momento del lancio ad oggi, le versioni break rappresentano il 10 per cento del totale. Assume quindi un certo interesse la decisione, presa ad inizio d'anno dalla Citroën Italia, di estendere ancora l'offerta di versioni break della BX commercializzando, accanto a quelle già a listino, la 14 TGE Vip Break e la 17 TGD Vip Break a prezzi, chiavi in mano, che sono di 18.599.700 lire per la 14 TGE e di 19.500.530 lire per la 17 TGD.

Ma il vantaggio è quello di allungare la vita delle BX Break, che sono le più adatte al trasporto e alle variazioni di carico. Esse permettono inoltre di mantenere stabile il coefficiente aerodinamico e garantiscono tenuta di strada, confort ed elevati livelli di sicurezza.

La possibilità di regolare l'altezza da terra della vettura facilita le operazioni di carico e scarico, già ampiamente agevolate dal portellone alto e largamente dimensionato. La

la loro sospensioni idropneumatiche, che rimangono ad altezza costante qualunque sia il carico, permettono una totale ridistribuzione dei pesi e sono le più adatte al trasporto e alle variazioni di carico. Esse permettono inoltre di mantenere stabile il coefficiente aerodinamico e garantiscono tenuta di strada, confort ed elevati livelli di sicurezza.

La possibilità di regolare l'altezza da terra della vettura facilita le operazioni di carico e scarico, già ampiamente agevolate dal portellone alto e largamente dimensionato. La