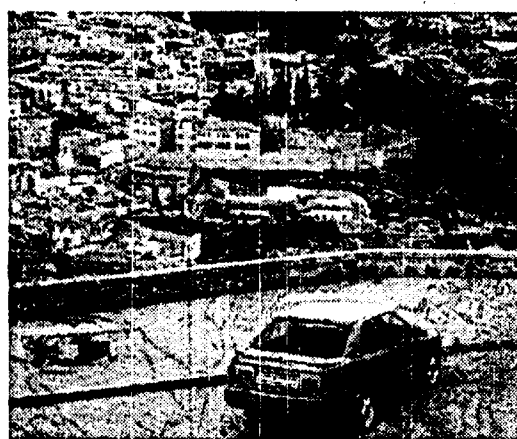


Dopo il debutto al Salone di Barcellona arriverà da noi a giugno

«Toledo»: la Seat grande in Italia con cinque motori

Provata tra Toledo e Madrid la «grande di Spagna» che, dopo la passerella di maggio al Salone di Barcellona, sarà importata in Italia dalla Bepi Koelliker a giugno. La Toledo ha buoni titoli per competere con la concorrenza nel settore di gamma medio-alta. Da noi arriverà con soltanto cinque delle motorizzazioni previste dalle Seat. Favorevoli impressioni da una prova di guida piuttosto affrettata.



La nuova Seat Toledo ripresa durante la prova su strada e, nella foto a fianco, parcheggiata in vista della splendida città spagnola dalla quale ha preso il nome. Nel disegno in alto le varie possibilità di sfruttamento del suo bagagliaio.

FERNANDO STRAMBAZI

TOLEDO. Sarà la sua passerella ai primi di maggio al Salone dell'automobile di Barcellona e poi prenderà la strada dei vari mercati europei. È giunto infatti il momento della Toledo, la berlina a tre volumi e cinque porte che completa la gamma delle Seat e che è la prima macchina che la casa spagnola ha realizzato completamente da quando è entrata a far parte del gruppo Volkswagen.

Anche se i motori sono gli stessi delle Golf e delle Passat e anche se il pianale è di derivazione Jetta, la Toledo non somiglia a nessuna delle Volkswagen; semmai ricorda vagamente, vista posteriormente, la Opel Vectra, una delle berline di gamma medio-alta - dalla Ford Sierra alla Fiat Tempra, dalla Renault 21 all'Alfa 75, dalla Lancia Dedra alla Rover 200 - con le quali è destinata a misurarsi.

Respetto a tutte le tre volumi concorrenti ha un particolare punto di forza: il portellone posteriore. La quinta porta della Toledo, infatti, come giustamente sottolineano alla Seat, non soltanto facilita enormemente il carico e lo scarico dei bagagli, grazie all'apertura del

portellone a filo dei paraurti, ma dà anche accesso ad un ampio vano di carico (550 litri), probabilmente il più sfruttabile della sua categoria, tanto per l'ampiezza che per le sue dimensioni, senza considerare la possibilità di ampliarlo con l'abbattimento dei sedili posteriori, che nelle versioni alto di gamma sono abbattibili in modo asimmetrico.

Altro punto di forza della Toledo, la possibilità offerta al potenziale cliente europeo di scegliere tra dieci diverse motorizzazioni e quattro livelli di allestimento, anche se in Italia, almeno inizialmente (l'avvio della commercializzazione da parte della Bepi Koelliker avverrà a giugno) i motori saranno soltanto cinque, e precisamente 11,6 litri, 11,8 litri iniezione elettronica, 11,8 litri i.e. 16 valvole, il 2,0 litri i.e. e 1,9 Turbo Diesel. Anche in Italia, comunque, per ogni tipo di motorizzazione, è prevista una versione con invarri catalitici nel quadro di una gamma che offre diversi livelli di allestimento.

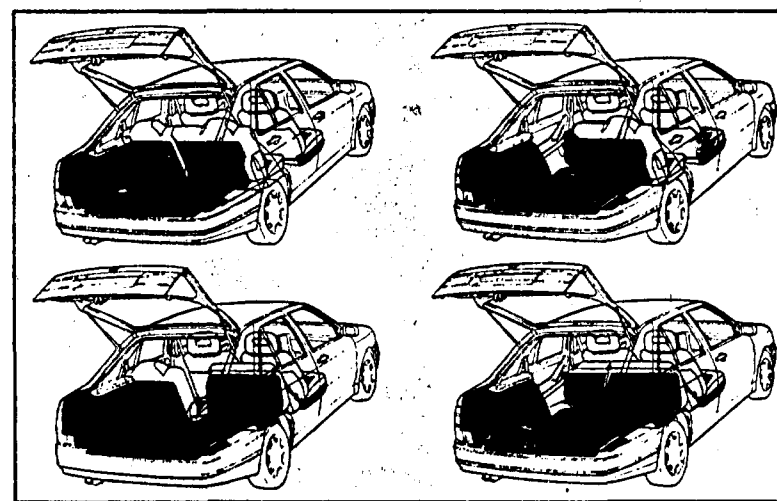
Ecco dunque che con il motore 4 cilindri in linea di 1595 cc (che sviluppa una potenza massima di 75 cv a 5200 giri ed

una coppia di 12,5 kgm a 2600 giri, che consente una velocità massima di 170 km/h e permette di passare da 0 a 100 km/h in 13,2 secondi e che è accreditato di un consumo medio di 7,2 litri per 100 km) la Bepi Koelliker offrirà la versione GL catalitica, la GT con testata a 4 valvole per cilindro. Con il suo motore 16 valvole che eroga una potenza di 136 cv a 6100 giri ed una coppia di 16,3 kgm a 4500 giri, la Toledo GT può raggiungere i 208 km/h di velocità massima e accelerare da 0 a 100 km/h in 8,8 secondi, con consumi medi indicati in 8,7 litri per 100 km.

Con il motore di 1781 cc ad iniezione elettronica (potenza massima di 90 cv a 5250 giri, coppia massima di 14,2 kgm a 3000 giri, velocità massima di 182 km/h, accelerazione da 0 a 100 km/h in 12 secondi, consumo medio di 8 litri per 100 km) l'importatore italiano offrirà le versioni GLX, GLX aria condizionata, GLX tetto apribile e GLX catalitica. In aggiunta, la versione più «prestazionale» dell'intera gamma, la GT con testata a 4 valvole per cilindro. Con il suo motore 16 valvole che eroga una potenza di 136 cv a 6100 giri ed una coppia di 16,3 kgm a 4500 giri, la Toledo GT può raggiungere i 208 km/h di velocità massima e accelerare da 0 a 100 km/h in 8,8 secondi, con consumi medi indicati in 8,7 litri per 100 km.

Due le versioni con il motore 2.0 i.e.: la GLX catalitica e la GLX automatica. Il propulsore ha una cilindrata di 1984 cc, eroga una potenza di 115 cv a 5400 giri ed una coppia di 16,9 kgm a 3200 giri; consente una velocità massima di 196 km/h e accelerazioni da 0 a 100 km/h in 10,5 secondi. I consumi medi sono indicati in 8,2 litri di benzina per 100 chilometri.

Tre, infine, le versioni (GLX, GLX aria condizionata e GLX tetto apribile) con motore Turbo Diesel. Questo motore ha una cilindrata di 1896 cc, eroga una potenza di 75 cv a 4400 giri ed una coppia di 14,2 kgm a 2200 giri. Consente una velocità massima di 171 km/h, permette di passare da 0 a 100 km/h in 14,9 secondi e consu-



anche se una prova prolungata della versione 1.6, che dovrebbe incontrare in Italia le maggiori richieste degli utenti, sarebbe necessaria per un giudizio più compiuto.

Dal punto di vista estetico - anche per la Toledo la Seat si avvalsa della collaborazione di Giorgetto Giugiaro, padre della fortunatissima Ibiza - l'ammiraglia spagnola si rifà ai canoni correnti per auto di questa categoria, ma ha valori di CX molto buoni, compresi come sono tra 0,31 e 0,33 grazie a cristalli, proiettori e modanature a filo della carrozzeria. Lunga metri 4,32, larga metri 1,66 ed alta metri 1,42 offre un'abitabilità interna molto buona, anche per i passeggeri dei posti posteriori. Ottimo l'impianto frenante, che sulla GT ha quattro freni a disco ed ABS.

La Toledo sembra essere stata curata in ogni particolare e per quanto riguarda gli allestimenti non teme il confronto anche con macchine di categoria superiore. Un po' barocco il disegno del volante della GT. Preciso il cambio a cinque rapporti. Buona l'insonorizzazione. La Bepi Koelliker conta di vendere a prezzi concorrenziali (non sono stati ancora fissati) ottomila Toledo entro l'anno.



Fiat/1 La Tempra premiata in Spagna

Oltre cento gnomisti spagnoli, in rappresentanza di 150 «etate» specializzate, hanno deciso di assegnare alla Fiat Tempra il titolo di vettura importata dell'anno, scegliendola in un lotto agguerrito di concorrenti. Il significativo riconoscimento (nella foto, il trofeo conferito dalla Asociación Nacional de la Prensa del Motor) è stato molto apprezzato dalla Casa torinese perché testimonia il sempre maggiore gradimento dei modelli Fiat in terra iberica. Nel 1990, infatti, la Fiat ha venduto in Spagna 57.428 vetture, attestando la propria presenza su quel mercato al 5,9 per cento, con un aumento dello 0,9% rispetto all'anno precedente.

Fiat/2 E in Brasile la «Uno» è auto «regina»

«Uno» di nome e di fatto in Brasile. La popolare vettura della Fiat è infatti la nuova auto regina del grande paese latino-americano. In marzo, la Uno fabbricata nella regione di Minas Gerais ha strappato alla Volkswagen «Golf» lo scettro del modello più venduto sul mercato brasiliano. Scettro che la «auto tedesca» deteneva da ben quattro anni. In un mercato che ristagna sui valori di oltre dieci anni fa, lo scorso mese sono stati venduti 6939 esemplari di «Uno», 20.821 nel corso del primo trimestre dell'anno. La Fiat come fabbrica ha confermato il sorpasso della Ford, collocandosi al terzo posto dietro Volkswagen e Chevrolet. A consentire il grande salto è stata l'introduzione della «Uno» in un momento di recessione del paese. Infatti, essendo la meno cara delle vetture in vendita in Brasile, ha immediatamente riscosso un vasto successo. Sempre in Sudamerica, un altro fatto positivo per la casa torinese è la leadership di Fiat Venezuela. È al primo posto in quel mercato per quanto riguarda il volume di vendite nel primo trimestre '91: 2048 unità, pari al 28,9% del mercato.

Le due ruote italiane conquistano il Giappone

Continua il successo delle marche motociclistiche italiane sul difficile mercato giapponese. Secondo gli ultimi dati, nel periodo gennaio-settembre 1990 circa un quinto degli scooter e delle motociclette importate nel paese del Sol Levante sono «made in Italy». Il positivo risultato è ancora più evidente guardando la classifica generale per nazioni: su un totale di 22.515 moto straniere entrate in Giappone nei primi nove mesi dello scorso anno, quelle di provenienza italiana ammontano a 4435 unità (1668 nella fascia di cilindrata compresa fra i 50 e i 250 cc; 556 quelle fra i 250 e i 500 centimetri cubici). Tale contingente ci pone al secondo posto assoluto, alle spalle della Corea che detiene il primato con 9220 unità, quasi interamente posizionate nella prima fascia di cilindrata (fino a 50 cc). Solo al terzo posto l'industria motociclistica statunitense, con 3771 unità.

Il piacere di viaggiare con il vento nei capelli sta contagiando un sempre maggiore numero di italiani. Nel 1990 si sono, infatti, vendute nel nostro Paese oltre 10.000 vetture «scoperte». Un mercato, quello delle «cabrio» e delle «spide» o delle «roadster» - come dicono all'estero - in continua espansione.

La guerra ecologica dell'Asm, partita vent'anni fa con il teletrasferimento e proseguita nel 1987 con l'utilizzazione di gasolio a basso tenore di zolfo (0,1% contro lo 0,3% consentito dalla legge), non si ferma qui. Gli interventi dell'azienda riguardano, infatti, anche i grandi mezzi di trasporto e quelli di servizio. In assenza di una tecnologia dedicata che consenta la trasformazione a metano con costi compatibili, il 120 autobus del servizio pubblico sono stati forniti di marmitta catalitica. Tranne due, a breve percorso nel centro storico, che sono dotati di motore elettrico, così come molte vetture in dotazione alle sezioni aziendali e alcuni mezzi operativi. La stessa soluzione, elettrica, è stata adottata anche per 45 motocarri che effettuano la raccolta dei rifiuti.

Portacenere adesivo Un escamotage per la sicurezza

«Fumare fa male» non è solo uno slogan. Soprattutto in automobile. Sì, perché l'ambiente ristretto favorisce un'elevata concentrazione del fumo e, a lungo andare, può provocare emicrania, nausea, giramenti di testa. Premesso questo, chi ritiene di non dover rinunciare al fumo è bene che si premunisca per assicurarsi le migliori condizioni di sicurezza di guida. Quasi tutte le vetture attuali sono dotate di accendisigari elettrico sul cruscotto. In caso contrario, se ne può sempre fare un'installazione con modifica spessa. La posizione del portacenere è generalmente abbastanza ragionevole. È comunque importante che il guidatore regoli il suo assetto in modo da non dover «prendere la mira». Se l'importante accessorio di serie si trova in posizione scomoda, magari - come talvolta capita - incassato vicino alla leva del cambio, la soluzione sta nel tenere a portata di mano un portacenere adesivo, meglio ancora se con vite di fissaggio. C'è poi chi è abituato a stringere la sigaretta nella mano sinistra. In tal caso è opportuno che un portacenere posizionale venga piazzato sullo sportello lato guida o nell'angolo sinistro della plancia, onde evitare rischiosi passaggi di mano ogniqualvolta si vuole scrollare la cenere.

Nuovi dispositivi anti incidente: test Psa in corso

Gli incidenti automobilistici su curve e incroci e le collisioni a catena su rettilinei potranno essere evitati installando sulle vetture dispositivi automatici di assistenza al conducente e ricorrendo ad una segnaletica stradale interattiva. La prima indagine sulla gerarchia dei pericoli stradali e sui mezzi per ridurre l'incidenza è stata avviata in Francia dal gruppo Psa e le prime valutazioni saranno pronte nel '92. Il 90% degli incidenti più comuni potrebbe infatti essere evitato se il conducente potesse conoscere un secondo prima la situazione in cui si verrebbe a trovare di lì a qualche attimo. L'equipaggiamento delle vetture con dispositivi autonomi di rilevamento avverrà tramite un calcolatore che raffronta, mediante telemetro, la velocità della vettura con quella di avvicinamento: in questo caso il sistema comanderà automaticamente la chiusura della farfalla del gas e l'azionamento dei freni. Per le collisioni a catena la tecnica di tipo laser o radar prevede un telemetro situato nella parte anteriore della vettura che misura la distanza e un calcolatore che raccoglie le informazioni e misura in ogni momento la distanza di sicurezza.

Ben lungi da noi la volontà di avviare una crociata contro i fumatori. Del resto, fumare in auto non è vietato. Ma chi decide di farlo deve mettere in conto che, in caso di incidente, questo vizio potrebbe essere considerato elemento di colpa. Lo sa bene quell'automobilista che, per cercare di recuperare la sigaretta caduta, provocò la morte della moglie sedagli accanto. È il giudice lo condannerà per omicidio colposo.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE Attenti alla confisca

Guidare un veicolo senza aver conseguito la patente o con la patente sospesa comporta sempre la confisca del veicolo. Lo prevede l'art. 80 bis del codice della strada. Salvo il caso in cui il veicolo appartenga a persona estranea al reato, gli agenti di polizia che accertano il reato debbono procedere immediatamente al sequestro del veicolo. Il conducente-proprietario del veicolo può evitare la confisca solo se ricorre all'applicazione di una sanzione sostitutiva della pena prevista dal codice stradale (arresto da tre a sei mesi e ammenda da lire 50.000 a lire 200.000). Tale possibilità è prevista dall'art. 77 della legge 24 novembre 1981, n. 689 che consente di sostituire la pena dell'arresto con la libertà controllata (essendo la pena irrogabile superiore al mese non è possibile una diversa più favorevole soluzione). La giurisprudenza, infatti, ritiene che la confisca è obbligatoria soltanto quando vi sia stata sentenza di condanna; tale non è ritenuta la pena sostitutiva prevista dal su richiamato art. 77 perché estingue il reato. (sez. IV Corte Cassazione penale, 23 marzo 1990, n. 4181).

La Bmw sempre più «scoperta» Arriva a giugno la 318i Cabrio

Il piacere di viaggiare con il vento nei capelli sta contagiando un sempre maggiore numero di italiani. Nel 1990 si sono, infatti, vendute nel nostro Paese oltre 10.000 vetture «scoperte». Un mercato, quello delle «cabrio» e delle «spide» o delle «roadster» - come dicono all'estero - in continua espansione. Quasi tutte le più importanti case automobilistiche hanno in listino una o più vetture scoperte, fra queste la Bmw, che affianca alla già nota «320i Cabrio» la più economica «318i Cabrio». Disponibile a partire dal prossimo mese di giugno, la «318i Cabrio» sarà offerta a lire 35.800.000 chiavi in mano, con un risparmio rispetto alla sorella maggiore di L. 2.800.000 lire. Le due vetture si differenziano soprattutto nella motorizzazione, costituita, nella «318i Cabrio», dal brillante quattro cilindri ad iniezione, di 1796 cc. Il moderno propulsore della Cabrio è in grado di erogare la potenza di 115 CV a 5500 giri/min.,

Brescia vuol respirare. E l'Asm va a metano

Brescia ancora una volta leader nella lotta all'inquinamento atmosferico. La municipalizzata Asm adotta il metano, l'elettricità e la marmitta catalitica per il proprio parco automezzi, che comprende veicoli aziendali, per il trasporto pubblico e la raccolta rifiuti. Il rifornimento metano assicurato da una stazione interna tipo self-service, dotata di computer. La collaborazione della Snam.



Il rifornimento self-service di metano alla Asm

si ottengono diversi risultati positivi. Innanzitutto, l'abbattimento delle emissioni inquinanti nell'aria che con l'uso del metano si riducono al solo ossido di azoto. Sotto il profilo economico, inoltre, la metanizzazione consente un risparmio, in lire, di 1 milione-anno per ogni automezzo con potenza media di 10.000 chilometri. È il rifornimento self-service significa risparmio in tempo e in personale addetto. Ovvero, a fronte di un investimento di circa 850 milioni (400 per la trasformazione e 450 per il carburante), il ritorno sarà molto inferiore ai 5 anni. Tant'è che pensiamo di arrivare presto a 350 veicoli a metano, assicurati all'Asm.