

ANTEPRIMA FRANCOFORTE

Indiscrezioni sul Salone di settembre: Porsche 968 Coupé e Cabrio, una SW per Bmw e da Volkswagen...

Nuova Golf a fine anno in Italia



Così la nuova Porsche 968 versione Coupé e Cabrio.

Il prossimo appuntamento espositivo internazionale è fissato dal 12 al 22 settembre a Francoforte, ma per quanto ci sia ancora tempo già arrivano le prime anticipazioni sulle novità che verranno presentate al Salone. Le anteprime riguardano tre Case tedesche: Volkswagen, Porsche e Bmw.

GOLF ANNI 90 - Completamente nuova nel design e nella tecnica, la Golf della «terza generazione» si affiancherà all'attuale versione, che resterà in produzione e quindi in vendita, e di questa manterrà i caratteri distintivi che negli anni ne hanno decretato il continuo successo. La commercializzazione del nuovo modello nei maggiori mercati europei e in Italia (distributore Auto-

germa) avverrà a fine anno. La gamma motori della nuova Golf comprende una serie di propulsori a benzina (in versione catalizzata e non) che vanno dall'1,4 litri da 60 Cv al 2,8 litri 6 cilindri a V (174 Cv) già adottato sulla Passat non ancora commercializzata in Italia e introdotto per la prima volta - come tiene a sottolineare la Volkswagen - su una vettura di questa categoria. La gamma è completata da un propulsore Diesel di 1,9 litri da 75 Cv munito di catalizzatore.

PORSCHE 968 - Francoforte segnerà l'anteprima assoluta della nuova vettura che avrà una ben definita identità Porsche e molte caratteristiche tecni-



Prima foto ufficiale della Golf anni Novanta.

che - fa sapere la Casa di Stoccarda - di grande interesse. Nonostante il riserbo che regna in merito, si sa già che la 968 è spinta da un motore quattro valvole che eroga una potenza di 240 Cv, abbinato a un cambio a 6 marce meccanico o, in alternativa, al cambio Porsche-Tiptronic. Verrà prodotta nello stabilimento di Stoccarda Zuffenhausen a partire dall'anno modello '92 nelle versioni di carrozzeria Coupé e Cabrio.

SERIE 5 TOURING - Arriva in autunno

il nuovo ed esclusivo modello Bmw Station Wagon. La 525i e la 525i Touring mantengono tutte le caratteristiche delle berline della Serie 5 e saranno equipaggiate con i nuovi propulsori sei cilindri-quattro valvole che erogano rispettivamente 150 e 192 Cv. Fra le soluzioni tecniche di maggior rilievo spicca l'ampio portellone posteriore, incernierato al tetto e la cui parte superiore, dal lunotto inclinato di circa 45°, può essere aperta separatamente.

Si amplia con le Clio la gamma Renault catalizzata



Dall'autunno 1989 ad oggi sono cresciute a 22 (ma presto saranno 30) le Renault fornite in Italia anche in versione catalizzata. Da giugno è iniziata la commercializzazione della prima gamma interamente dotata di catalizzatore: la Espace, cui oggi si affiancano le corrispondenti versioni della gamma Clio. Le Clio Kata 1200 e 1400 Energy - la sapere Renault Italia - mantengono sostanzialmente uguali le prestazioni in termini di velocità e ripresa, e identici equipaggiamenti delle equivalenti versioni RN e RT. Il motore Energy, dotato di iniezione elettronica e catalizzatore a tre vie con sonda Lambda, eroga 60 Cv per le versioni 1.2 litri e 80 Cv per le 1.4 litri e valori di coppia, rispettivamente, di 8,9 e 11,1 kgm a 3500 giri/minuto. Non esente dalla novità del catalizzatore anche la Clio 16 valvole, immessa sul mercato soltanto un mese e mezzo fa. Questi i prezzi delle Clio Kata: 1.2 RN 3 porte (nella foto) lire 13.740.000; 1.2 RN 5 porte 14.630.000; 1.2 RT 3 porte 15.010.000; 1.2 RT 5 porte 15.900.000; 1.4 RT 3 porte 16.010.000; 1.4 RT 5 porte 16.900.000; 16 valvole 3 porte 23.060.000.

Molto competitiva per prezzo e consumi Innocenti nel segmento C con la station wagon Elba

La Innocenti riapre dopo anni la porta del segmento C e vi entra d'autorità con una vettura «familiare» molto competitiva sia per il prezzo, sia per dotazioni di serie, prestazioni, economicità di consumi. La Elba, questo il nome, è in vendita da una decina di giorni in Italia, dove, lo ricordiamo per inciso, il volume di vendite delle station wagon è più che raddoppiato negli ultimi cinque anni.



L'Elba ha un ampio volume di carico anche a sedili posteriori in assetto normale.

La Elba ha molti «assi nella manica», a cominciare, come abbiamo detto, dal prezzo particolarmente contenuto: 13.400.000 lire chiavi in mano, inferiore di oltre 3,3 milioni alla Escort 1.3 SW, più diretta concorrente di pari cilindrata. Ma ciò che più conta, è decisamente favorevole il rapporto prezzo/qualità. Derivata da una familiare nata per il mercato brasiliano, ha una base molto robusta e affidabile. Di linea sobria ed elegante senza eccedere in ricercatezza, questa compatta (4,04 metri di lunghezza) è caratterizzata da ampie superfici vetrate, robusta fascia laterale paracolpi, portapacchi tipo «America», e, posteriormente, dal grande portellone che si apre su un piano di carico molto abbassato (45 cm da terra) e su un vano bagagli capace di 490 litri con sedili in assetto normale. L'interno sobrio e funzionale è ben rifinito e presenta sedili con imbottiture ergonomiche, dotati di poggiatesta fessurati per favorire la visibilità posteriore. Di serie comprende, tra l'altro, crastalli atermici, lunotto termico, doppi retrovisori laterali, tergicristallo, predisposizione per l'autoradio, capelliera rigida divisa in due parti.

BREVISSIME

Da domani Motorad. 1500 km in cinque regioni partendo da S. Mauro Mare (Rimini) e arrivando sabato a Campo di Giove (L'Aquila). Fra i 100 partecipanti del 7 Transitalia marathon Edi Ortolì (Cagliari), Franco Picco (Suzuki) e Fabio Fasola (Ktm).

Autobus Mercedes per l'Urss. Via libera per la produzione entro il '93 del D303, nell'impianto in costruzione a Golzino.

Targhe «qualità» Fiat. Sono state consegnate ai fornitori che hanno raggiunto, alla scadenza del contratto annuale, gli obiettivi di miglioramento per le specifiche linee di prodotto.

Trattative VW - Wagon Lita. Per rilevare la quota azionaria del socio paritario (50%) nella società di autologgio Eurocar.

Auto Hertz e telefonata. È il nuovo servizio previsto a Roma (Piumicino e Villa Borghese) e Milano (Linate e stazione Centrale) prenotabile insieme all'auto 48 ore prima dell'utilizzo.

Honda in Cecoslovacchia. Con la locale Fintrac, prevede di vendere dal prossimo autunno 200 vetture nel primo anno.

Il punto sui programmi e le ricerche della Casa di Wolfsburg

Ecologia Vw anche nell'acqua

La tutela ambientale è un tema presente ormai da anni nelle produzioni e nei prodotti della Volkswagen. A Wolfsburg un «workshop» per fare il punto della situazione. Nessuna grande novità, ma un buon sviluppo dei programmi «ecologici». Interessanti studi per razionalizzare e disinquinare il traffico urbano. Consegnate le prime Golf «elettriche» prodotte in serie limitata.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO'

WOLFSBURG. Ciminiere alte 90 metri lungo i quali i fumi vengono filtrati al massimo contrappunto il panorama di Wolfsburg e dintorni. È il primo impatto con le immense fabbriche e con la «politica ecologica» della Volkswagen. Scopo della nostra visita al «cuore» della casa tedesca è proprio il workshop sulla tutela ambientale, tema che ormai da anni investe le scelte industriali e i prodotti del marchio. Come dice pomposamente Wolfgang Linke aprendo i lavori, il motto che vale per tutti i settori di attività della grande azienda è: «evitare, ridurre, riutilizzare» per «continuare a vivere con l'automobile».

Siamo ben lontani, e poi in Italia ancora di più, da una completa tutela dell'ambiente sia in fase di lavorazione e recupero, sia per quanto riguar-

da le varie forme di inquinamento dell'automobile. Ma alla Volkswagen molti passi sono stati fatti e orgogliosamente vengono esposti alla platea. Dall'esposizione non traspaiono novità di grande rilievo, anche se continuano lo sviluppo dei programmi ecologici nelle produzioni e nei prodotti e le ricerche sull'automobile «alternativa». In particolare proseguono le sperimentazioni sui propulsori elettrici e ad idrogeno non ancora ottimizzati. Come dice una serie di 40 Golf elettriche «CityStromer», sono state consegnate nei giorni scorsi in Svezia e in Germania. Questa Golf, equipaggiata con motore di 25 Cv di potenza, raggiunge la velocità massima di 100 km/h ed ha un'autonomia, data dalle batterie al piombo alloggiato sotto il pianale del bagagliaio, di 56 km nel ciclo urbano (poco meno della metà di una Jetta elettric-

ca con batteria al sodio-zolfo). Di più recente concezione sono invece la Golf Hybrid - acconuna motore Diesel ed elettrico - attualmente in prova di flotta (20 unità) a Zurigo, e la Oko Golf (con motore Diesel/Kat) dotata di volano ad inserimento automatico. Sna capace di staccare il motore quando non serve e sfruttare l'inerzia della vettura (consumi giornalieri ridotti del 20% ed emissioni allo scarico del 10/30%). Altri studi riguardano i propellenti alternativi: biocarburanti - etanolo da canna da zucchero o da olio di colza - e «multifuel» per i quali è in corso in California una ricerca di flotta con 300 Jetta (motore da 1,8 litri catalizzato) che utilizzano benzina, metanolo o miscela.

Ancora nella sfera del futuribile è il progetto per razionalizzare il traffico urbano non solo attraverso il sistema di guida radioassistita Rds (in fase sperimentale nella Ruhr), ma con la creazione in aree periferiche di parcheggi integrati con centri commerciali e di servizio, cui si accede con carta magnetica utilizzabile anche sui mezzi di trasporto pubblico.

La concreta realtà ecologica, della Volkswagen sta invece, nei grandi e piccoli investimenti per migliorare le fasi di produzione. Specie nel reparto verniciatura «ad acqua» dove

vengono utilizzati vernici senza solventi e coloranti con pigmenti organici; i coagulanti di residui, ulteriormente ridotti del 30%, una volta essiccati vengono reimpiagati in prodotti «minori» come i tappeti isolanti.

L'eliminazione di fattori inquinanti o nocivi (zero Cfc entro fine anno) così come il recupero, riciclaggio e riuso dei materiali da costruzione e dei componenti sono del resto una pratica consolidata della Volkswagen. Ne fanno fede le 150 tonnellate/giorno (su 180) di sabbia e le 800 tonnellate/giorno di trucioli di alluminio rigenerati e riutilizzati nella fonderia di Hannover: i 120.000 motori e 80.000 gruppi cambio ricondizionati e rimessi sul mercato europeo ogni anno, le 2900 tonnellate di materiali sintetici recuperati e trasformati, ad esempio, in paraurti della Polo, serbatoio carburante della Golf, pedane del nuovo Transporter. E persino l'acqua potabile, necessaria in gran quantità, viene risparmiata fino all'ultima goccia ed usata sei volte come «acqua di lavoro». Da un prelievo di 27,67 milioni di metri cubi si è passati così nel 1990 a soli 3,51 milioni di metri cubi, riciclati, potabilizzati e «restituiti» in parte alla città sotto forma di energia elettrica e acqua potabile.

Si rinnova la Panda Van il più piccolo commerciale Fiat

Trentamila esemplari venduti in cinque anni decretano il successo della Panda Van che oggi si rinnova nella carrozzeria, nell'allestimento e nella meccanica. Alla originale carrozzeria a coda squadrata (nella foto sopra) si affianca ora una versione «semplificata» derivata direttamente dalla berlina: portellone posteriore basculante, vetratura laterale posteriore in lamiera o opacizzata; volume di carico utile 1090 litri e 330 kg di portata. All'interno i sedili hanno poggiatesta e schienale regolabile. Migliorata l'insonorizzazione dell'abitacolo e il confort di marcia e la guidabilità grazie alla diversa taratura delle molle e alla maggiore progressività degli ammortizzatori. Il prezzo chiavi in mano della Panda Van BZ è di lire 11.002.740; Van DS 13.483.890 e Van BZ Cityvan 9.521.190 lire.

La Volkswagen ha sviluppato una nuova generazione di airbag (cuscinetto d'aria) che, in combinazione con le cinture di sicurezza a tre punti, potrà offrire - probabilmente già dal prossimo anno - su tutti i tipi di vetture del marchio una maggiore protezione in caso di incidente. L'unità airbag è montata nel volante, oppure vicino al portellone. Un sensore elettronico valuta la gravità della collisione ed attiva un generatore di gas che in millesimi di secondo gonfia il «cuscinetto d'aria».

Nuovi airbag: Volkswagen più sicure dal prossimo anno

Per rispondere alle domande da «crescente» di Escort Wagon (2000 immatricolazioni al mese), la Ford italiana ha sollecitato le consegne da parte delle fabbriche in Europa e nel contempo ha deciso, in accordo con i concessionari, di bloccare il prezzo d'acquisto della vettura anche oltre il previsto aumento di fine anno. Così chi anche dovesse attendere a lungo la propria Escort Wagon sarà per lo meno sicuro di non avere sorprese. La gamma comprende le versioni CLX con motore 1.3 e 1.6 litri (entrambe a 17.160.000 lire), le Ghia 1.3 e 1.6 litri (17.899.000 lire) e le Diesel 1.8 CLX (18.195.000) e Ghia (18.934.000). Tutti i prezzi, bloccati, si intendono «chiavi in mano».

Prezzo bloccato per la Ford Escort Wagon

Per rispondere alle domande da «crescente» di Escort Wagon (2000 immatricolazioni al mese), la Ford italiana ha sollecitato le consegne da parte delle fabbriche in Europa e nel contempo ha deciso, in accordo con i concessionari, di bloccare il prezzo d'acquisto della vettura anche oltre il previsto aumento di fine anno. Così chi anche dovesse attendere a lungo la propria Escort Wagon sarà per lo meno sicuro di non avere sorprese. La gamma comprende le versioni CLX con motore 1.3 e 1.6 litri (entrambe a 17.160.000 lire), le Ghia 1.3 e 1.6 litri (17.899.000 lire) e le Diesel 1.8 CLX (18.195.000) e Ghia (18.934.000). Tutti i prezzi, bloccati, si intendono «chiavi in mano».

Seat: cinque motorizzazioni, anche catalizzate

Al via la grande Toledo



Luci accese lo scorso giovedì sera nelle concessionarie Seat d'Italia per la presentazione ufficiale al pubblico della nuova gamma Toledo (nella foto), in contemporanea con la «diretta» via satellite su Raiuno. Entra così in commercio la grande Seat tre volumi che da noi è proposta in 5 motorizzazioni, di cui 4 a benzina (8 e 16 valvole) in tre diverse cilindrate (1.6, 1.8 e 2.0 litri) e una Turbo Diesel di 1.9 litri e 75 Cv. Quattro i livelli di allestimento. Prevista anche nelle versioni catalizzate e con cambio automatico. I prezzi, ancora indicativi, partono da lire 16.800.000.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Chi paga le infrazioni in conto e dopo vendita?

Capita di frequente che il proprietario di un veicolo dato ad un commerciante in sostituzione di altro con mandato a quest'ultimo di alienarlo a terzi, si veda notificare una infrazione al codice della strada commessa da altri, ma che il proprietario del veicolo è tenuto anch'egli a pagare per il vincolo della solidarietà che lega conducente e proprietario o la richiesta di pagamento della tassa di possesso, particolarmente pesante nel caso dei veicoli a malta. Deve il proprietario del veicolo provvedere al pagamento della contravvenzione e quali azioni ha nei confronti dell'affidatario del

veicolo? Il pretore di Forlì (sent. 26 novembre 1990 n. 219) ha risolto il problema tenendo presenti le varie ipotesi concrete che si presentano. Premesso che, conformemente a prevalente giurisprudenza, l'incarico con il quale il venditore cede al commerciante il diritto di alienare a terzi il veicolo deve qualificarsi come «mandato a vendere con rappresentanza», il pretore così stabilisce:

1) se il veicolo viene fatto circolare per essere provato dall'eventuale e potenziale acquirente, la circolazione - sia pure limitata a tale fine e nel ri-

spetto delle norme della circolazione stradale - deve ritenersi legittima ed il proprietario è tenuto in solido con il conducente al pagamento delle eventuali sanzioni amministrative pecuniarie salvo il diritto di rivalsa nei confronti di quest'ultimo; il mandatario deve però fornire la prova di essersi opposto ad una circolazione violatrice delle regole della disciplina stradale e di non aver potuto impedire il fatto (se non lo prova il medesimo sarà tenuto a rimborsare il proprietario del veicolo);

2) se il veicolo circola al di fuori di tali ipotesi, il mandata-

rio deve rispondere in proprio (ed il proprietario che abbia pagato la contravvenzione ha il diritto di rivalersi nei suoi confronti) perché ha violato i poteri che gli erano stati conferiti con il mandato a vendere;

3) se la vendita è stata effettuata, ma la trascrizione al Pra non è avvenuta per negligenza del mandatario, il proprietario non può reclamare la restituzione del mandato di quanto avrà eventualmente pagato per le infrazioni commesse e ciò perché egli avrebbe potuto e dovuto opporsi in via amministrativa alla contestazione ai sensi dell'art. 18 legge n. 689

del 1981. In caso di esito negativo dell'opposizione, avrebbe dovuto adire il pretore contro l'eventuale conseguente ordinanza-ingiunzione del prefetto ai sensi dell'art. 22 della stessa legge, opponendo che egli non è più proprietario del veicolo e, quindi, non sottoposto al vincolo della solidarietà con il conducente contravvenzionato. Se per sostenere l'opposizione il mandante-venditore ha dovuto sopportare delle spese, di queste potrà richiedere il rimborso al mandante che non ha provveduto tempestivamente alla trascrizione al Pra dell'atto di vendita.

Da noi arriverà soltanto nel '92 la 850 tutt'avanti

La prima volta di una big Volvo

La Volvo 850 GLT ha già debuttato in Svezia, ma da noi arriverà soltanto l'anno prossimo. Si tratta di una berlina di classe media superiore, la cui comparsa ci ha fatto venire in mente il titolo di un film di cui, nel 1968, era stato produttore e regista Paul Newman. Invece che «La prima volta di Jennifer», si potrebbe dire «La prima volta della Volvo», perché la casa svedese non si era mai arresa a proporre la trazione anteriore per grosse berline con motorizzazione superiore ai due litri.

Dopo le esperienze con le 440 e le 460 e, soprattutto, dopo il successo incontrato dalla sportiva 480, i tecnici di Göteborg devono aver pensato che il problema poteva e doveva essere risolto se si voleva realizzare una berlina del segmento medio superiore con grande abitabilità interna, ma di dimensioni relativamente contenute.

La documentazione fornita dalla Volvo Italia sembra dimostrare che l'obiettivo è stato centrato. La 850 GLT è infatti lunga 4660 mm (200 mm meno dell'ammiraglia 960) e larga 1760 mm, ma la sua abitabilità ha un valore di 9227, stando al parametro internazionale «Graphic», che assegna alla meno spaziosa delle concorrenti un valore di 8800 e alla più spaziosa il valore di 9200.

Molto comoda all'interno, dunque, questa Volvo 850 GLT ed anche molto maneggevole - ci riferiamo sempre alle informazioni della Casa - il suo diametro di sterzata misura soltanto 10,2 metri, un valore abbondantemente inferiore a quello delle berline della sua classe.

La Volvo ha riservato alla nuova berlina tutta

Ha già fatto il suo debutto in Svezia, ma da noi arriverà soltanto l'anno prossimo la 850 GLT, una berlina da 215 km/h, che segna la conversione della Volvo alla trazione anteriore anche per vetture di classe medio alta. Un condensato di novità tecnologiche, a partire dall'adozione di un motore a cinque cilindri. Brevettato il ponte posteriore Delta-link.



La nuova Volvo 850 GLT. Tra le sue caratteristiche di avanguardia merita menzione anche l'utilizzazione, per l'impianto di climatizzazione, del gas R134a in luogo del Freon, responsabile del «buco» di ozono.

FERNANDO STRAMBACI

una serie di innovazioni che riguardano la sicurezza - in linea con la tradizione della Casa - la trasmissione, la tenuta di strada e il propulsore.

Per la sicurezza accenniamo in primo luogo ad un sistema, definito rivoluzionario, che protegge i passeggeri (già garantiti dalla carrozzeria ad assorbimento d'urto) in caso di urti laterali provocati da un altro veicolo o da un corpo fisso.

Si chiama SIPS (Side Impact Protection System) e consiste, in pratica, in una struttura scatolata che assorbe le forze d'urto laterali e le trasferisce sull'altro lato dell'auto e sul pianale. All'efficacia dei SIPS contribuiscono le strutture tubolari di rinforzo dei sedili.

Altro elemento di sicurezza, la presenza di

cinture a tre punti di attacco per tutti e cinque i posti disponibili. Soltanto con la 850 GLT, la Volvo si è risolta ad adottare le cinture di sicurezza dei posti anteriori regolabili in altezza, ma qui l'aggiustamento avviene automaticamente, prendendo come punto di riferimento

la spalla; contemporaneamente è stato adottato per esse il pretenditore meccanico.

Altri contributi alla sicurezza: l'impianto frenante ABS di serie e, a richiesta, il seggiolino per bambini integrato nel bracciolo del divano posteriore, il cui schienale è ribaltabile e scomponibile secondo un rapporto 2/3 e 1/3.

Per quel che si riferisce alla trasmissione, l'innovazione più importante concerne il cambio manuale a cinque rapporti. Questo dispone di un doppio albero secondario, che ha consentito di sincronizzare anche l'innesto della retromarcia, che può così avvenire anche a vettura non completamente ferma. Per la versione a trasmissione automatica è stato adottato, perfezionandolo, il cambio della 960 3 litri, che dispone di 4 rapporti, tre programmi di guida (economy, sport e, per strade innevate, winter), freno motore automatico e controllo dello slittamento.

La tenuta di strada della Volvo 850 GLT è assicurata da sospensioni particolarmente avanzate. Mentre per quella anteriore sono stati uti-

lizzati molli e ammortizzatori coassiali, per quella posteriore è stato adottato un sistema Multi-link modificato.

Come forse si sa, fu la Volvo ad adottare anni fa questo sistema, che è una sintesi tra l'assale rigido e quello a ruote indipendenti, poi utilizzato anche da altre marche. Ora la Volvo ha deciso di registrare il sistema aggiornato, chiamandolo Delta-link.

In pratica, questa sospensione si comporta come se fosse a ruote indipendenti se le sollecitazioni sono su un solo lato; quando invece le sollecitazioni sono equilibrate, il Delta-link si comporta come un ponte posteriore senza variazioni degli angoli caratteristici delle ruote, garantendo sempre un'eccellente tenuta di strada.

Alla Volvo, comunque, sembrano andare soprattutto fieri per il propulsore, e non solo perché è la prima volta che un cinque cilindri viene montato trasversalmente su un'automobile.

Questo motore 5 cilindri in linea di 2435 cc, 4 valvole per cilindro, 170 cv è infatti catalizzato di serie e, ciononostante, ha un elevato rendimento energetico, il che consente - stando ai dati forniti dalla Casa - consumi di carburante molto contenuti: 8,9 litri per 100 km, una media molto buona per un'auto che pesa a vuoto 1330 kg. La Volvo 850 GLT è in grado di raggiungere i 215 km orari (205 con il cambio automatico) e di passare da 0 a 100 km/h in 8,9 (9,6) secondi.