

# ANTEPRIME D'AUTUNNO

La General Motors Italia ha fornito un voluminoso dossier di anticipazioni sulla nuova vettura Opel del segmento C. Nove motori 4 cilindri e un turbodiesel

## Muore la Kadett, arriva la Astra Eaton: «Il top della tecnologia»

Un dossier di 130 pagine, accompagnato da una mole di grafici e di fotografie, è stato diffuso dalla General Motors Italia quale «anticipazione» sulla Opel Astra, la nuova vettura del segmento C destinata a sostituire la Kadett.

Evidentemente alla GM hanno pensato bene di bruciare i tempi, visto che l'Astra sarà provata in Austria dalla stampa internazionale specializzata alla fine di agosto, giusto due giorni dopo le prove della nuova Golf, che la Volkswagen, molto più parca di anticipazioni, ha organizzato in Germania.

La nuova Golf, si sa, è dell'Astra la più diretta concorrente; ma concorrenza a parte, il venir meno del riserbo che di solito precede il lancio di una nuova automobile sembra dimostrare che alla Opel credono molto nel nuovo modello. Ci credono tanto che nella documentazione - dopo l'avvertenza che modelli, equipaggiamenti e dati tecnici non sono definitivi e che le Astra sono ancora in attesa di omologazione - riportano una dichiarazione molto impegnativa del presidente della General Motors Europe.

Dice, infatti, Robert J. Eaton: «La Opel Astra rappresenta la massima espressione attuale della tecnologia soprattutto in materia di sicurezza, comfort e funzionalità. È un'automobile che soddisfa le esigenze delle condizioni future del traffico, offrendo ai clienti eccezionale spaziosità, comfort e visibilità, nonché uno straordinario sistema integrato di sicurezza ed una gamma di alternative tecniche mai viste in questo segmento di mercato. L'Astra, inoltre, simbolizza lo sforzo della General Motors per proteggere l'ambiente, con particolare riferimento alle emissioni nocive, al riciclaggio dei materiali ed ai processi produttivi».

Avremo modo di controllare e, soprattutto, avranno modo di farlo gli automobilisti, dopo il debutto delle due nuove vetture medie a metà settembre al Salone di Francoforte. Per adesso vediamo di dare un'idea di questa Astra, che sarà disponibile nelle versioni berlina a due volumi (3 e 5 porte), berlina tre volumi 4 porte e

Station Wagon 5 porte. Quattro i livelli di allestimento per le berline e altrettanti per la Station Wagon. Al top della gamma una versione sportiva, l'Astra GSi due volumi 3 porte, che è equipaggiata, per la prima volta in questo segmento di mercato, con un sistema di controllo elettronico della trazione.

A parte, sulla base dei dati forniti dal dossier, mettiamo in evidenza le differenze tra le Astra e le Kadett. Qui ricordiamo che per le Astra è disponibile (ma non si sa ancora nulla di preciso per il mercato italiano) una gamma di 9 motori a 4 cilindri equipaggiati con convertitore catalitico. Oltre a questi c'è un nuovo 1,7 litri turbodiesel con intercooler che eroga una potenza di 82 cv.

In pratica, i motori della gamma vanno dai 57 cv del 1400 cc non catalizzato da 160 km/h (che forse verrà anche in Italia, se si valuterà che i distributori di benzina verde non sono ancora sufficienti o che, comunque, sarà commercialmente conveniente importarlo) ai 150 cv del 2 litri che equipaggia la sportiva da 217 km/h; si tratta di cavalli che da noi avranno scarsa possibilità di esprimersi, se davvero verrà approvato entro l'anno il nuovo codice con le pesanti sanzioni previste per chi non rispetta i limiti di velocità.

Vista in fotografia questa nuova «tutt'avanti» si presenta molto bene con le sue linee arrotondate che hanno una funzione sia di sicurezza sia di aerodinamica. E a proposito di aerodinamica c'è da dire che i prototipi hanno passato 2.000 ore nelle gallerie del vento europeo, compresa quella della Pininfarina, e che il coefficiente di penetrazione delle Astra è di 0,30.

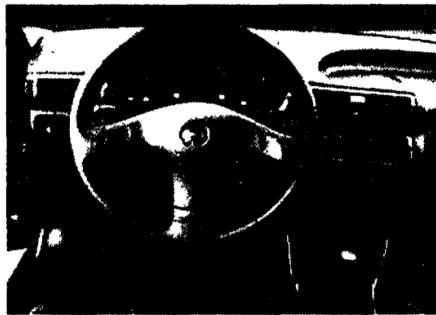
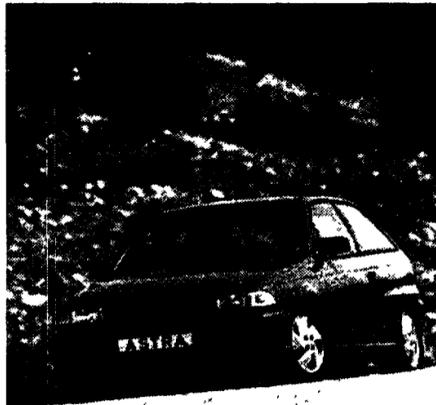
Anche gli allestimenti interni sembrano essere di ottima qualità, come è nella tradizione delle vetture di produzione germanica. La Astra, comunque, saranno costruite inizialmente in Belgio, in Germania, in Portogallo, in Spagna e in Inghilterra; dalla fine dell'anno prossimo saranno prodotte anche nell'ex Germania democratica e in Ungheria, per un totale di 800.000 unità l'anno e diventeranno così il modello di punta della General Motors in Europa.

Per la fine di agosto, alla vigilia del Salone di Francoforte, la Opel e la Volkswagen hanno organizzato per la stampa specializzata le prove delle loro nuove vetture della gamma media: l'Astra (che sostituisce la Kadett) e la nuova Golf. La G.M. Italia ha giocato d'anticipo ed ha diffuso abbondanti anticipazioni sull'auto che, secondo il presidente della G.M. Europe, «rappresenta la massima espressione attuale della tecnologia». Come si articola la gamma Astra che dispone di 10 motori tutti catalizzati (ma forse in Italia ne arriverà uno senza catalizzatore) e quali sono le differenze con la Kadett.

anticipazioni sull'auto che, secondo il presidente della G.M. Europe, «rappresenta la massima espressione attuale della tecnologia». Come si articola la gamma Astra che dispone di 10 motori tutti catalizzati (ma forse in Italia ne arriverà uno senza catalizzatore) e quali sono le differenze con la Kadett.



FERNANDO STRAMBACI



Nella foto a sinistra il modello «base» della nuova Opel Astra: la GL 3 porte. Nella foto in alto: l'Astra GSi con motore di 2 litri a 16 valvole che è al «top» della gamma. Qui sopra: una vista parziale del cruscotto della GSi. I suoi sistemi di controllo sono strutturati in modo da rendere particolarmente difficile il furto dell'autoradio

## La compatibilità ambientale

Dopo essere stata prodotta in 4 milioni di esemplari, la Opel Kadett esce dunque di scena per far posto all'Astra. Può essere interessante elencare le principali differenze tra il vecchio e il nuovo modello Opel del segmento C, differenze che fanno dell'Astra un'auto di livello superiore rispetto alla Kadett.

**CINTURE DI SICUREZZA.** Sull'Astra sono di tipo attivo. Regolabili anteriormente e posteriormente, sono ora dotate ai posti anteriori di un sistema di tensione che, unito alle rampe anticollite integrate nei sedili, ne aumenta la capacità di ritenuta. Ne risulta una maggiore sicurezza per i passeggeri.

**BARRE DI PROTEZIONE.** Sono di acciaio e collocate nelle portiere. Assicurano una maggiore protezione in caso di impatto laterale.

**FILTRAGGIO ARIA.** Le Astra dispongono di un sistema di filtraggio, pulizia e ricircolo dell'aria che impedisce l'ingresso di polline e fumi nell'abitacolo. E' contemporaneamente assicurato un maggior ricambio d'aria.

**CONVERTITORE CATALITICO.** E' di serie anche per i modelli con moto-

rizzazione a gasolio. Soltanto per i pochi Paesi europei che non dispongono ancora di una efficiente rete di distributori di benzina senza piombo è prevista una versione 1400 non catalizzata. Le Astra hanno quindi una migliore compatibilità ambientale.

**RICICLAGGIO.** Tecniche specifiche sono state adottate, già in fase di design, per utilizzare materiale riciclato e per consentire il recupero del maggior numero possibile di parti della macchina quando sarà avviata alla rottamazione. Ne deriva un minore carico sull'ambiente.

**DISPLAY MULTI-FUNZIONALE.** E' stato adottato per radio, check control, orologio, computer di bordo. Le informazioni sono disponibili immediatamente ed è maggiore la protezione contro il furto dell'autoradio.

**TRAZIONE.** E' a controllo elettronico (ETC) per la versione GSi 16V, al top della gamma. L'ETC elimina il pattinamento delle ruote anteriori e assicura maggiore stabilità in curva.

**FRENI.** L'impianto frenante potenziato assicura maggiore durata e prestazioni migliori. Un sistema antibloc-

caggio ABS dota di serie la versione Astra GSi, ma è disponibile a richiesta anche per tutte le altre versioni della gamma.

**RIGIDITA' DELLA SCOCCA.** Quella torsionale è stata incrementata del 34 per cento rispetto alla Kadett, con conseguente maggiore comfort e sicurezza nell'abitacolo.

**AVANTRENO.** Ha un sottotelaio separato. Isolamento acustico e comfort di marcia sono di conseguenza migliorati.

**CRISTALLI.** Sono a filo della carrozzeria e si ha quindi minore rumorosità del vento durante la marcia. La maggiore superficie vetrata ed i montanti più sottili assicurano visibilità in tutte le direzioni.

**CARROZZERIA.** Rispetto alla Kadett è più ampia in altezza, lunghezza e larghezza. L'Astra offre quindi una maggiore abitabilità interna, un migliore posizionamento dei sedili e sino a 50 mm di spazio in più per le gambe.

**CARREGGIATA.** E' stata maggiorata sia quella anteriore (più 30 mm) sia quella posteriore (più 23 mm), con conseguente miglioramento della ma-

neggevolezza della vettura. Il diametro di sterzata è stato contenuto in 10,5 metri nonostante le maggiori dimensioni della carreggiata.

**CONDIZIONATORE.** A partire dal prossimo anno, non appena i liquidi refrigeranti senza clorofluorocarburi saranno disponibili nelle quantità necessarie, tutte le Astra saranno disponibili, a richiesta, con un impianto di aria condizionata integrato che utilizza i refrigeranti R.134 privi di CFC. Ne consegue un minore carico inquinante sull'ambiente.

**SERVOSTERZO.** E' disponibile per tutte le versioni ed è di serie su quelle con i propulsori di maggiore cilindrata.

**CAMBIO.** E' a cinque rapporti di serie. Oltre che la riduzione dei consumi è assicurata anche la riduzione della rumorosità, grazie all'adozione di nuovi selettori a basso attrito. Dalla primavera dell'anno prossimo saranno disponibili anche le Astra con cambio automatico.

**SPOILER.** E' integrato nel tetto di tutte le versioni. Garantisce una riduzione del 50 per cento della portanza, per una maggiore stabilità nella guida in rettilineo. □ F.S.

### Esso: bitume «sicuro» per le strade italiane

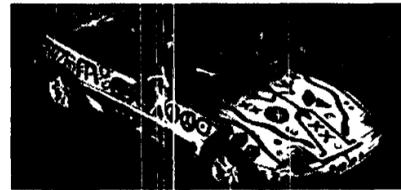
Visibilità perfetta, frenate sicure, maggior tenuta di strada e minor rumore: sono i miglioramenti che la Esso promette con la nuova «linea» di bitumi modificati «Esso Bitulflex». La Esso Italiana intende infatti «lanciare» il nuovo composto polimerico di tipo termoplastico con il quale si può creare un manto stradale dotato di migliaia di «cellette» che «garantiscono» un'elevata capacità di drenaggio e un notevole potere di assorbimento dei rumori. Sotto il profilo della sicurezza - afferma il direttore vendite della Esso Italiana - il Bitulflex garantisce l'eliminazione, pressoché totale, della nebulizzazione (il pericoloso aquaplaning) e un risparmio in termini di costi d'applicazione del 20/30 per cento.

### Volkswagen e Swatch insieme per una citycar

Volkswagen e SMH si sono unite in una società «di progetto» dotata di 12 miliardi di lire di capitale, con sede legale in Svizzera e consiglio di amministrazione paritetico. Obiettivo della joint venture tra la Casa automobilistica tedesca e la società svizzera produttrice dei famosi orologi Swatch è verificare la possibilità tecnica ed economica di progettare una piccola automobile ecologica destinata ai centri cittadini, per il momento denominata Swatch Volkswagen. La vettura, che pare in avanzato stadio di progettazione, dovrebbe essere un biposto, con un piccolo bagagliaio, e costare circa 6 milioni di lire.

### Diesel: nuova gamma Fiat dall'1/1/92 Senza superbollo?

Con un anno di anticipo sulle scadenze comunitarie, la Fiat introdurrà sul mercato una nuova gamma di motori Diesel a partire da gennaio del prossimo anno. La notizia, data nel corso dell'assemblea degli azionisti a corso Marconi, è stata accompagnata dai risultati della campagna per il controllo, volontario e gratuito, dei gas di scarico. Se la corretta manutenzione dei veicoli è determinante per un basso impatto ambientale, l'80 per cento delle 30.000 vetture controllate tra Milano e Roma - ha fatto sapere Cesare Romiti - era «a puntino», il 13% richiedeva solo qualche ritocco e il restante 7% superava i limiti accettabili. Per una maggiore diffusione dei motori «puliti», a gasolio o a benzina senza piombo, Romiti ha però sottolineato la necessità di abolire il superbollo sui Diesel e di disporre di agevolazioni fiscali per l'adozione del catalizzatore trivalente sulle vetture nuove, che la Fiat sarebbe pronta a immettere sul mercato già dal prossimo gennaio. Per quanto riguarda il superbollo, una proposta di legge in tal senso sarebbe già stata avanzata dalla commissione Ambiente della Camera, e godrebbe dell'adesione - afferma una nota Ansa - dei principali gruppi parlamentari.



### Più ricca la collezione delle Bmw d'arte: 11

Disegni e simboli neri hanno trasformato una rossa Z1 (la cabrio Bmw uscita di produzione da pochi giorni), che è entrata a far parte della Art Cars Collection della Casa tedesca, portando così a 11 le vetture Bmw dipinte da artisti di tutto il mondo, fra i quali Roy Lichtenstein e Andy Warhol. La numero 11 (nella foto sopra) porta la firma di A.R. Penck, nome d'arte del tedesco Ralf Winkler nato a Dresda nel 1939 e «passato» in Rft nel 1980 dopo che - recita la sua biografia - la Rdt lo privò della cittadinanza per le sue idee artistiche anticonformiste. La Z1 di Penck sarà esposta, con le tele del pittore, in una mostra che si aprirà giovedì al Pavilion Bmw di Monaco di Baviera.

In Italia sarà in vendita da ottobre. Novità nella gamma motori

## Per Audi 80 un inedito Turbodiesel

Le notizie che arrivano da Autogermania, importatore e distributore in Italia dei marchi Volkswagen e Audi, sono molto scarse ma consentono comunque di fare qualche anticipazione sulla nuova Audi 80 che verrà presentata alla stampa specializzata la prima settimana di agosto, per essere poi messa in vendita nel nostro paese all'inizio di ottobre.

Caratterizzata dalla linea aerodinamica ad angoli smussati e dal frontale con fanali di profondità inseriti nello spoiler anteriore, la nuova Audi 80 dispone - fa sapere Autogermania - di un bagagliaio di dimensioni più ampie e variabili, nonché di un nuovo telaio con ruote maggiorate a 15 pollici.

La gamma motori comprenderà quattro propulsori a ben-

zina, tutti con convertitore catalitico, e un inedito Turbodiesel di 1,9 litri capace di erogare una potenza di 90 Cv e di soddisfare le più severe norme Usa in materia di antinquinamento. Per quanto riguarda i motori a benzina, per tre si tratta dei propulsori a quattro cilindri di 2,0 litri con potenze di 90, 115 e 137 cavalli. Sia il 115 Cv sia il plurivalvole da 137 Cv sono anche con trazione integrale quattro. A completare la gamma si aggiungerà, come motorizzazione di punta, il ben noto propulsore V6 di 2,8 litri la cui potenza massima raggiunge i 174 Cv.

Tutto qui. Ma su questa Audi 80 nuova generazione vi diamo appuntamento a lunedì 11 agosto, dopo la prova stradale in Germania. □ R.D.



Ecco la prima foto ufficiale della nuova Audi 80

Moto. Prima giapponese Anno 1992

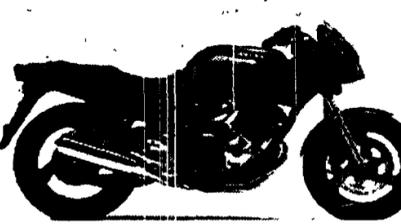
## Il Divertimento monta in sella alla Yamaha 600

CARLO BRACCINI

La prima due ruote giapponese del 1992 è già pronta. Si chiama Diversion (dall'inglese, letteralmente, divertimento) e segna il debutto della Yamaha nel segmento delle «moto classiche», senza carenatura, senza troppi accessori o inutili orpelli, ispirata nel look e nelle forme alle progetturali degli anni Settanta ma con tecnologia e soluzioni meccaniche all'avanguardia. L'obiettivo è quello di offrire a un pubblico, il più vasto ed

eterogeneo possibile, una media cilindrata dall'alto contenuto di versatilità, in netto contrasto con l'eccessiva specializzazione delle 600 sportive delle ultime generazioni e, per non correre il rischio di far passare inosservata la Diversion, la Yamaha ha deciso la sua presentazione con largo anticipo rispetto ai tradizionali appuntamenti dei Saloni d'autunno.

Quattro cilindri in linea di 598 cc la meccanica, con la



La Diversion segna il debutto Yamaha nelle «moto classiche»

consueta distribuzione a doppio albero comandata da catena centrale e raffreddamento a liquido; il cambio è a sei rapporti. Niente carenatura, come già detto, ma solo uno «soft» cupolino con funzioni aerodinamiche, così il motore resta in bella evidenza, incastonato nel classico telaio a doppia culla. I freni sono a disco su entrambe le ruote (con un generoso disco singolo da 320 mm all'avantreno) mentre al posteriore opera la collaudata soluzione Monocross con no-

noammortizzatore e articolazione progressiva.

Sessantuno cavalli a 8500 giri sono il biglietto da visita della XJ 600 S e consentono una velocità massima dell'ordine dei 190 km orari e accelerazioni di tutto rispetto, sufficienti a restituire alla Diversion il ruolo di media cilindrata multiuso. La nuova media cilindrata Yamaha sarà disponibile a partire dall'ottobre prossimo a un prezzo di lire 8.300.000 franco concessionario.

### A Massimo Chiesa il 7° Transitalia

C'è voluta tutta la bravura di Massimo Chiesa - e del team Rigo Moto di Milano che ha preparato la Yamaha 250 del centauro - per avere ragione degli altri 97 concorrenti al 7° Transitalia Marathon, la corsa fuoristrada lunga 1500 km in cinque tappe da Rimini a Campo di Giove (L'Aquila). Assente il «dakariano» Edi Orioli e sostituito Franco Picco (8). Chiesa l'ha spuntata per 37" su Fabio Fasola, vincitore dell'edizione '90. Ottima prova di Paola Felizzini, unica donna in gara su Kawasaki 125, seconda nella sua categoria e 26ª nella classifica assoluta.

## Gilera 503, il ciclomotore diventa moto

Gilera sfuma un ciclomotore che non ha nulla da invidiare alle più appetibili motocicletle sportive. Le sue caratteristiche prestazionali sono eccellenti, ma la velocità massima è quella prevista per i ciclomotori: 40 km/h. Le dimensioni sono state studiate per accontentare i ragazzi più alti. Elevato il prezzo di lire 4.100.000, sebbene coerente con il livello tecnico-estetico.

UGO DAHO'

Chi si ferma è perduto. Gilera, nota marca motociclistica brianzola, conscia del vecchio adagio, sfuma novità a ritmo serrato. L'ultima è la Gilera 503, una vera e propria motocicletta di 50 cc., che si fregia della stessa impostazione te-

cnico-estetica dei modelli di maggior cilindrata. La «503» è una «moto» che, secondo la Casa, offre prestazioni superiori alla concorrenza in termini di spunto, tenuta di strada, stabilità e sicurezza di guida.

Il telaio è del tipo «Twin Box», bilivale diagonale a culla chiusa, realizzato in acciaio ad alta resistenza e con la parte posteriore in tubi. Il progetto deriva da quello della 125 Crono. Le sospensioni sono anch'esse di derivazione della categoria superiore e presentano al retrotreno un «mono» del tipo «Power Drive» con for-

cellone in alluminio pressofuso. L'escursione è di 110 mm. All'avantreno è presente una forcella idraulica con steli da 32 mm ed escursione di 110 mm. Alla frenatura provvedono due dischi con pinze a doppio pistone, montati su ruote da 16" anteriormente e 17" posteriormente. I pneumatici sono tubeless.

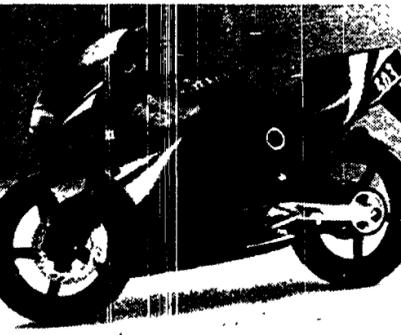
Il motore della «503» è un moderno due tempi con ammissione lamellare diretta nel carter; il raffreddamento è assicurato dal liquido con relativa pompa di circolazione. Accensione e variatore d'anticipo sono

digitali. La riduzione delle vibrazioni è affidata a un contrabbero di equilibratura mentre la miscelatura olio-benzina è affidata a un miscelatore separato. Non manca l'avviamento elettrico.

Il cambio consta di tre rapporti ad innesto frontale e, grazie anche alle caratteristiche di erogazione della potenza, dovrebbe consentire accelerazioni brillanti. La Casa sottolinea, inoltre, che il propulsore della Gilera 503 si caratterizza per una contenuta emissione di gas di scarico. L'impostazione estetica è quella tipica delle

moto da corsa, sottolineata dalla carenatura aerodinamica. Accurati studi ergonomici hanno altresì dimensionato la moto in ragione della elevata statura media dei giovani di oggi, consentendo loro di potersi collocare comodamente in sella.

La Gilera 503, essendo nonostante tutto un ciclomotore, consente una velocità massima di 40 km/h, come prescrive il codice della strada. Il piccolo bolide, nei colori nerogiallo e fucsia-bianco è in vendita presso i concessionari a lire 4.100.000 chiavi in mano.



Solo 50 cc ma il «corpo» di una vera stradale per la Gilera 503