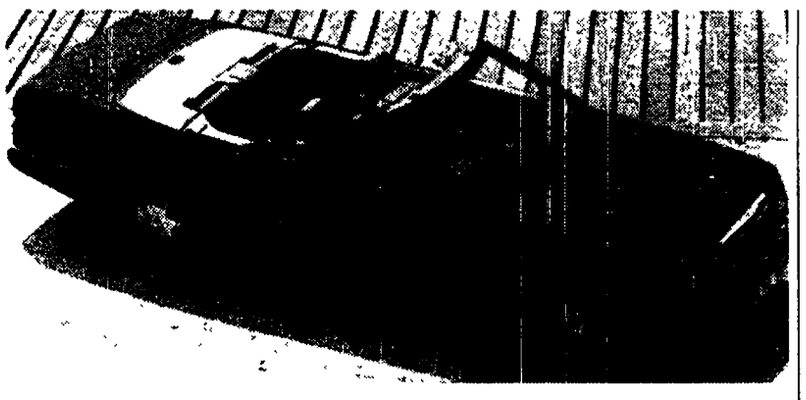
VERSO FRANCOFORTE

Al Salone delle novità Mercedes torna cabriolet



Più l'appuntamento con il Salone internazionale di Francoforte si avvicina (12-22 settembre), più si infittiscono le «anticipazioni» da parte delle Case costruttrici. La battaglia è serrata e si gioca su tutti i fronti. Tanto che anche nel tradizionale mese di pausa, agosto, è stato un susseguirsi di presentazioni e di «rivelazioni» a mezzo cartelle stampa. Già solo così la rassegna tedesca si annuncia prodiga di novità, in misura inusitata. E a fare la parte del leone, contrariamente a quanto si è propensi a pensare, è proprio il Vecchio Continente.

Forse sulla spinta dell'imminente caduta delle barriere antinipponiche (poi rinviata, recentemente a Bruxelles, alla fine del secolo) tutti i costruttori europei si sono rimboccati le maniche per tempo e ora sono pronti a mettere in campo il frutto dei loro sforzi. Le «mele mature» sono tante e di alcune abbiamo già riferito (Audi 80, nuova Golf, Bmw 5 Touring, Porsche 968, Volvo 850), mentre di altre - come le novità del Gruppo Fiat e la piccola 106 Peugeot - scriveremo prossimamente.

Ciò che emerge con forza, comunque, è che nessun settore è rimasto inesplorato. L'ondata propositiva tocca le utilitarie e le berline di lusso, le coupé e le station wagon, i monovolume (Renault oltre alla nuova Espace presenta «Scenic», prototipo per un futuro in monospazio, come riferiamo qui sotto) e le cabriolet. Insieme alla massiccia richiesta di vetture più rispettose dell'ambiente, questi due ultimi settori soprattutto sembrano godere di un crescente interesse.

Al fascino dell'auto scoperta, ad esempio, la Porsche si adegua con una versione specifica della 968, *cui fa eco la* Mercedes Benz che ritorna dopo 20 anni alle cabriolet con la 300 CE-24. Derivata dall'omonimo coupé, inizialmente questa quattro posti sarà disponibile - a partire dalla metà del '92 - nella versione tre litri, con motore 6 cilindri, 24 valvole. La potenza erogata è di 220 Cv. Le prestazioni si discostano di poco da quelle del modello originario. Dotata di cambio a 5 marce, la 300 decapotabile è accreditata di una velocità di punta di 230 km/h e di un'accelerazione da 0 a 100 km orari in soli 8,7 secondi.

Auto di rango, la 300 cabrio conserva del coupé anche la strumentazione e l'allestimento. Contrariamente al solito, il lunotto posteriore è in vero cristallo. La capote in tessuto, imbottita e a scomparsa totale, viene fornita di serie con comando manuale - che la Casa assicura molto semplice -, ma in opzione è disponibile anche con dispositivo automatico elettroidraulico.

Una attenzione particolare è stata infine dedicata alla sicurezza. I progettisti della Porsche - che anche in questo caso hanno collaborato attivamente - sono pienamente riusciti nell'obiettivo di irrobustire la scocca onde limitare al massimo le torsioni del telaio. I passeggeri dei sedili posteriori, inoltre, possono fare conto - in assenza di rollbar - su un nuovo dispositivo di sicurezza che aziona automaticamente la fuoriuscita di due «falsi» poggiatesta, inseriti nello schienale, ogniqualvolta si presenti un pericolo di ribaltamento.

□ *R.D.*

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Senza patente: Rca paga i danni, ma...

Le condizioni delle polizze RCAuto prevedono la inoperatività della garanzia assicurativa se il conducente del veicolo assicurato è privo della prescritta patente di guida. Ma tale norma non è applicabile nei confronti dei danneggiati, i quali hanno comunque garantito il risarcimento dei danni subiti in conseguenza della condotta di guida del conducente.

Infatti il mancato rispetto della clausola contrattuale non è operante nei confronti dei terzi perché la sua eccezione è da considerarsi come derivante dal contratto assicurativo e in virtù dell'art. 18 della legge n° 990/69 non è opponibile al danneggiato; questi conserva il diritto non soltanto di ottenere il risarcimento dei danni sofferti, ma anche di convenire in giudizio l'assicuratore del veicolo investitore.

Lo ha ribadito la Corte di Cassazione (sentenza n° 11977 del 18 dicembre 1990) affermando che l'art. 18 della legge sull'assicurazione obbligatoria autoveicoli fissa «in corrispondenza dell'impronta pubblicistica dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei veicoli e natanti, l'autonomia del diritto del terzo danneggiato rispetto al diritto dell'assicurato danneggiante nei rispettivi rapporti con l'assicuratore».

Ma non si illudano gli assicurati di sfuggire così a ogni sanzione; l'assicuratore che risarcisce il danno al leso ha diritto di rivalersi, per il disposto del su richiamato art. 18, nei confronti del conducente e del proprietario del veicolo (se la circolazione è avvenuta con il suo consenso) di quanto avrà pagato al leso a titolo di danno.

Kleber pensa all'inverno: arriva Kapnor II chiodabile

Provato lungamente nei paesi scandinavi, dove l'inverno è molto rigido, arriva da noi a settembre il nuovo pneumatico chiodabile lamellizzato tubeless Kleber Kapnor II, top della gamma invernale (nella foto). Per combattere il grande freddo e rispondere ad esigenze di qualità, prestazioni e durata estremamente elevate - assicura Kleber Italiana - il nuovo pneumatico migliora l'aderenza su ghiaccio e neve grazie a tre file di chiodi ripartite su ciascuna spalla e alle oltre 1500 lamelle flessibili che escono dai canali longitudinali. Queste e la nuova mescola di gomma che si mantiene elastica anche a temperature molto basse garantiscono poi un aumento della motricità. La particolare architettura delle lamelle, infine, limita il cosiddetto «effetto ventosa» migliorando la silenziosità del rotolamento e quindi il comfort di guida.

E GM pensa ai paraplegici: speciale taxi Bedford Midi

Uno speciale pullmino Bedford Midi a tetto rialzato potrà forse risolvere uno dei tanti problemi di mobilità dei paraplegici e di quanti hanno difficoltà fisiche a salire su un taxi. Il portellone posteriore, dotato di un elevatore e di una piccola rampa, consente loro un facile accesso all'interno del mezzo. Questi veicoli, chiamati taxi Midi, possono portare fino a 8 passeggeri e una carrozzella. Purtroppo per noi, attualmente sono distribuiti solo in Gran Bretagna dalla rete Vauxhall, la marca del gruppo GM che *ne ha promosso la realizzazione.*

Pronte fra pochi giorni le prime Fiat Cinquecento

Secondo quando assicurato dal vicepresidente della casa polacca Fsm, entro fine mese usciranno dagli stabilimenti di Bielsko Biala le prime 300 «Cinquecento» costruite per conto della Fiat. Come noto, la «piccola» Fiat sarà immessa sul mercato in Primavera del prossimo anno. Si stanno quindi intensificando le linee produttive per essere pronti all'appuntamento. In settembre la Fsm dovrebbe arrivare a produrne mille e a dicembre, sempre secondo il vicepresidente dell'azienda polacca, si raggiungeranno le tremila unità.

Domenica il via al primo raid Parigi-Mosca Pechino

La macchina organizzativa è ben oliata e tutto è ormai pronto per il via al primo raid Ovest-Est da Parigi a Pechino passando per Mosca. I partecipanti alla maratona su auto e truck (in tutto 270) lasceranno Parigi nelle prime ore di domenica dalla base della torre Eiffel e si dirigeranno su Bruxelles, Berlino, Varsavia e Mosca prima del grande balzo verso Pechino, dove si giungerà il 27 settembre. Sedicimila chilometri attraverso il continente europeo ed asiatico, tra deserti e valichi montani a quasi quattromila metri e in condizioni climatiche definite estreme (si va dai +40 gradi dei deserti ai 23 sotto zero delle montagne). Alla maratona ha dato il suo appoggio anche la Land Rover che fornisce 37 fuoristrada Defender e Discovery, tutte strettamente di serie, per gli organizzatori al seguito. Per la Land Rover sarà un ottimo e impetibile banco di prova. Le uniche modifiche apportate riguardano infatti una presa d'aria aggiuntiva per guadare senza problemi anche corsi d'acqua profondi, un portabagagli e i tradizionali equipaggiamenti di sicurezza (roll-bar interno a gabbia, protezione anteriore ecc.). Il motore di 2.5 litri turbodiesel ad iniezione diretta è invece quello installato sui modelli normalmente in vendita in Italia.

Lucas Ems sistema di gestione col «cervello»

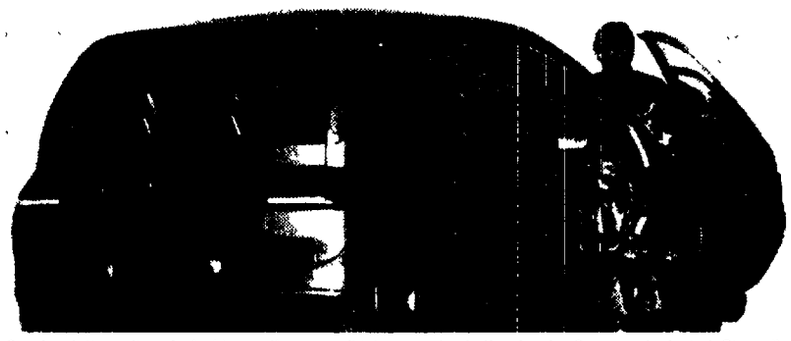
Saab, Jaguar, Rover, Rolls Royce e Aston Martin sono alcune delle case automobilistiche che adottano il nuovo «Hot Wire» EMS. E' il sistema elettronico multipoint messo a punto dalla Lucas. Di nuova generazione, si basa sul numero di giri motore e sul flusso d'aria in aspirazione per fornire sempre l'esatta quantità di carburante al propulsore. Inoltre prende in considerazione altri parametri quali le temperature d'esercizio e dell'aria aspirata, la temperatura dei gas di scarico (per le vetture dotate di catalizzatore con sonda Lambda) il carico motore e la pressione del carburante. Grazie al «cervello» Ecu fornito di una mappa tridimensionale immagazzinata nella memoria digitale elettronica e grazie ad una rete di sensori «dialoganti», l'Hot Wire Ems fornisce la corretta iniezione per 16 differenti velocità del motore e otto carichi motore.

La strategia Renault per gli anni Novanta: un van in ogni segmento del mercato

Scenic avvia il futuro in monovolume

Renault vede un futuro in monovolume. Entro cinque anni ne avrà una in ogni segmento del mercato. Questa la strategia anni Novanta della Casa francese che preconizza un forte incremento dei van nell'Europa del Duemila. E a Francoforte presenterà «Scenic», il prototipo marciante che getta le basi della nuova filosofia del «viaggio con famiglia». Molte innovazioni, qualche perplessità.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ



Scenic adotta molte soluzioni innovative, come il telecomando plurifunzionale «Sesamo» (a destra). Straordinaria l'abitabilità interna

PARIGI. Capita raramente di andare alla presentazione di una vettura e scoprire che la vera notizia è un'altra. Ma ciò è quanto è accaduto a Parigi dove Renault ha convocato la stampa internazionale per svelare in anteprima i segreti della «Scenic», prototipo marciante di una monovolume, che verrà presentata fra poco al Salone di Francoforte. «La futura "piccola" Renault sarà senz'altro una monovolume - dichiarano i dirigenti della Casa francese -. E fra cinque anni avremo un'auto di questo tipo in ogni segmento del mercato». Ecco dunque la notizia.

Il grande costruttore d'Oltralpe ha così delineato il proprio sviluppo degli anni Novanta: in monospazio. A conforto di questa scelta decisa, per sè e per gli automobilisti di domani, Renault adduce i sempre più pressanti problemi di traffico e di viabilità, e l'evoluzione già in atto verso «vetture più calme da utilizzare e vivere con la famiglia» (questo il concetto di base sviluppato sulla Scenic). Anche le cifre darebbero ragione ai francesi: negli Usa già si vendono 700.000 van l'anno pari a circa l'8-9% del mercato statunitense, incrementabile fino al 10%. In Europa dove l'Espace ha mosso i primi passi 7 anni fa, il mercato si è andato via via consolidando ed estendendo. Tra poco poi partirà la partnership con Volvo per la commercializzazione della monovolume francese nell'area scandinava. Inoltre la concorrenza, soprattutto giapponese, «si sta organizzando con prodotti di gusto decisamente europeo». Ciò, secondo Renault, fa presupporre che avremo presto una decina di Case concorrenti e che «un terzo del mercato europeo potrebbe fare la scelta del monovolume. Entro il 1995/96 - si sbilanciano - ci saranno 700.000 monovolume circolanti in Europa e alla fine del decennio queste vetture copriranno il 10% del mercato continentale».

«Scenic» è la sigla inglese che compendia «il concetto di sicurezza tradotto in una vettura innovativa e inedita», ma soprattutto è il nome dato ad una nuova filosofia del vivere l'automobile che Renault vede come «invito al viaggio con la famiglia». Tant'è che nello studio degli interni è stata protagonista l'équipe femminile Renault. Diciamo subito che questo prototipo marciante - equipaggiato con trazione integrale permanente, motore due litri multivalvole a distribuzione variabile e cambio automatico - al di là delle molte, interessanti innovazioni non ci convince del tutto. Per essere studiata su una famiglia tipo, i cinque posti separati vanno benissimo, così come ci pare ben risolta la modulabilità degli interni (sedile anteriore destro ruotabile di 180 gradi, due dei posteriori con dispositivo di ritenzione per bambini, consolle mobile e polifunzionale). Meno convincenti sono a nostro avviso le soluzioni adottate per i bagagli e la larghezza del veicolo a porte aperte.

BAGAGLIAIO. Più che di uno, bisogna parlare di tre vani bagagliaio: uno dietro i sedili posteriori, due ricavati nell'intercapedine del doppio pianale (innovazione, questa, straordinaria). Pur vantando un volume complessivo di carico doppio rispetto a quello della Espace, lo stivaggio di valigie rigide può avvenire solo dietro i sedili posteriori che, anche avanzati al massimo, non lasciano molto spazio. Inoltre non sono previsti dispositivi per i carichi ingombranti. Il tetto molto arrotondato non consente infatti l'applicazione di portapacchi.

DIMENSIONI. Ottima idea quella di accorciare la Scenic a soli 415 centimetri e di alzarla a 185 cm (Espace è lunga 443 cm e alta 170), ma sulla larghezza si sono fatti i conti senza l'oste. Scenic infatti è larga 192 cm, 12 in più della Espace, a porte chiuse. Quando si aprono - sono porte pneumatiche stile pullman gran turismo - si superano largamente i due metri di larghezza. Ebbene pensiamo allora di infilare la Scenic in un box standard... dovremo uscire dal portellone posteriore.

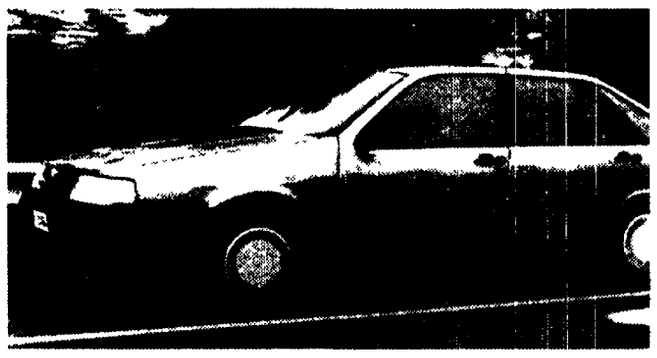
Bene, detto questo bisogna però rendere merito alle tante innovazioni di Scenic. Fra queste, per dovere di sintesi, accenneremo innanzitutto alla straordinaria abitabilità derivata dall'inedito rapporto dimensionale, dal doppio pianale che incorpora il motore (più sicurezza in caso di urto frontale) e un innovativo sistema di climatizzazione «fasciante» a flussi verticali. Naturalmente, l'aumento della sicurezza attiva e passiva sono qui un obiettivo primario pienamente assolto: oltre ad adottare i sistemi studiati per la X09 Cover e la navigazione assistita Carminat, basti dire che un rilevatore di stanchezza segnala al guidatore ogni «caduta di attenzione», che i pneumatici Michelin ATS, provvisti di schiuma ad espansione, consentono una marcia di oltre 100 km a velocità sostenuta. Un ultimo accenno infine al «telecomando», che racchiude in sé i comandi delle porte, l'accensione, il selettore di marce del cambio automatico. Questa tastiera plurifunzionale, grazie al suo microprocessore, costituisce una sorta di «libretto personale» del veicolo. Oltretutto è rimovibile, garantendo così un'efficace protezione antifurto. Non per niente è stato battezzato «Sesamo»!

La Fiat Tempra SX TD auto di elezione dei «grandi viaggiatori»

Diecimila km con poca spesa

Che le berline a gasolio del segmento D siano le auto di elezione dei «grandi viaggiatori» è risaputo. La conferma l'abbiamo avuta guidando una Tempra SX TD che la Fiat vende a 25.167.000 lire. Per coprire 10 mila chilometri abbiamo speso soltanto 836.250 lire di gasolio. Il modello usato per la prova era stato presentato a Cossiga ed era accessoriatissimo.

FERNANDO STRAMBACI



La Tempra SX turbodiesel tra le vetture del segmento D è quella con il migliore coefficiente di penetrazione (CX 0,28) e ciò spiega anche la modestia dei consumi. Lunga 4354 mm e larga 1695 mm, ospita comodamente cinque persone

Diecimila chilometri in tre mesi, al volante della Fiat Tempra SX turbodiesel. La prova, con un chilometraggio che di solito viene realizzato dai cosiddetti «grandi viaggiatori», si è svolta per due terzi in autostrada e per il rimanente terzo su percorsi della «viabilità ordinaria» e cittadini. Questa utilizzazione della Tempra, così come la userebbe un normale automobilista, ci ha confermato la validità di un modello che avevamo già avuto modo di apprezzare oltre un anno fa, al momento del lancio, anche se, ovviamente, ha conservato i piccoli difetti che avevamo notato in quella occasione.

La Tempra della prova, targata Roma 46698X, è una vettura in qualche modo storica. Deve esserci salito l'anno scorso il presidente della Repubblica, non ancora in fase di «esternazioni» a getto continuo, come risulta da una annotazione a matita rimasta sulla carta di circolazione. Poi l'auto deve essere restata ferma da qualche parte, visto che quando ci è stata consegnata aveva percorso poco più di 200 chilometri.

La presentazione al capo dello Stato spiega forse l'abbondanza, su questo modello, di «optionals», il cui valore, abbiamo calcolato, supera largamente i tre milioni di lire. In compenso ne mancano un paio che ci sentiamo di consigliare a chi dovesse acquistare una delle trenta versioni della Tempra a listino. Ci riferiamo al tergilunotto (anche se, accoppiato com'è ai tergifari, costa 367.000 lire), utilissimo su una macchina che ha un po' sacrificato alla capacità del bagagliaio (500 dmc) la visibilità posteriore, limite che si avverte soprattutto in fase di manovra in retromarcia, e ci riferiamo al sedile di guida regolabile in altezza (63.000 lire), opportuno se tra chi la guida c'è qualcuno di non alta statura.

Detto questo, la Tempra SX turbodiesel resta, con una spesa che può essere limitata a 25.167.000 lire, l'auto di elezione per chi macina ogni anno diecine di migliaia di chilometri e ancor più lo diventerà se davvero il governo si deciderà ad abolire l'assurda tassa sulle vetture Diesel, che ha provocato un crollo del mercato senza nessun vantaggio per il fisco.

Per coprire i 10 mila chilometri di cui si è detto, abbiamo consumato 750 litri di gasolio per un totale (non mettiamo nel conto la spesa per un cambio completo dell'olio, per una riparazione all'antenna dell'autoradio la cui molla di ritenuta ha ceduto per ruggine, e per la sostituzione di un lampeggiatore che qualcuno ha rotto mentre l'auto era in sosta) di 836.250 lire. Poco più della metà di quanto ci sarebbe costato utilizzare per la prova una berlina con motore a benzina e prestazioni analoghe a quelle della Tempra SX turbodiesel.

Ancor meno avremmo speso, ovviamente, se avessimo sempre viaggiato alle velocità costanti che sono prese in considerazione per l'omologazione delle vetture dalla normativa europea. In base a queste norme, infatti, la Tempra SX turbodiesel consuma soltanto 4,9 litri per 100 km ai 90 orari e 6,5 litri ai 120 orari o nel ciclo urbano.

Anche nei lunghi percorsi la vettura della prova non ha mai dato segni di affaticamento e la presenza del climatizzatore automatico ha consentito di viaggiare, a vetri chiusi, in un clima, se non proprio ideale, certamente accettabile, anche nel caldo torrido di questa estate.

Il motore di questa Tempra è il quattro cilindri in linea di 1.929 cc con intercooler, già ampiamente collaudato su altri modelli Fiat. Eroga 92 cv a 4.100 giri/minuto e sviluppa una coppia massima di 19,4 kgm a 2.400 giri, mantenendosi sopra i 18 kgm tra i 2.000 e i 3.500 giri. Consente una velocità massima di 178 km/h e accelerazioni da 0 a 100 km/h in 12,1 secondi.

Le prestazioni possono quindi essere raffrontate a quelle di una buona vettura a benzina. Con un solo piccolo particolare, di cui bisogna tener conto soprattuto agli incroci stradali: per questo turbodiesel i tecnici della Fiat hanno adottato il «minimo silenziato», per garantire una combustione più «morbida» quando il motore funziona al minimo, ma ciò determina una certa «lentezza» iniziale nelle partenze da fermo se c'è il climatizzatore in funzione.

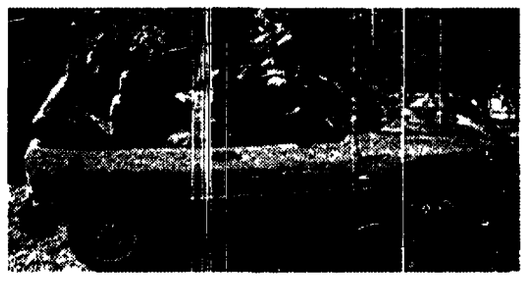
Per il resto, come s'è detto, la Tempra SX turbodiesel si comporta egregiamente. Supponiamo – come s'è accennato l'auto della prova è vecchia di un anno e mezzo ed è tra le prime costruite – siano state eliminate alcune approssimazioni di montaggio, soprattutto nella parte elettrica, che comunque non ha mai dato fastidi.

Tra cabrio sportiva e fuoristrada

Brillante su strada La Passo supera la «prova vento»

Dopo una lunga gestazione è finalmente disponibile la Passo 4WD, una originale cabriolet «a tutto campo» costruita ad Atessa dall'ingegner Livio Biagini. Meccanica e organi di trasmissione Volkswagen ma carrozzeria e allestimenti da piccola sartoria italiana. Abbiamo provato la versione più potente e accessoriata, la 1.8 LX da 31.500.000 lire chiavi in mano.

CARLO BRACCINI



Alla Biagini di Atessa (Chieti), 220 addetti - ma l'organico potrebbe raddoppiare entro breve - e impianti robotizzati tra i più moderni d'Europa, amano definirla «l'auto globale». La Passo 4WD è però soprattutto una sfida e insieme il segno tangibile di come in Italia si possano costruire ancora (o meglio, tornare a costruire) automobili da sogno in piccole serie, facili e divertenti da usare sulle strade di tutti i giorni e a costi accessibili a molti. L'intento era quello di realizzare una vettura che fosse in qualche modo il punto ideale di incontro tra esigenze diverse e almeno in apparenza inconciliabili: la comodità e la rapidità di una berlina d'intonazione sportiva, la robustezza e l'affidabilità di una moderna fuoristrada. Ebbene, la via scelta da Livio Biagini è assolutamente originale e il risultato altrettanto esclusivo.

Cabriolet tre porte, cinque posti la Passo LX utilizza, debitamente adattati e modificati, propulsore e organi di trasmissione di costruzione Volkswagen. In particolare il quattro cilindri 1800 a iniezione elettronica è quello della Golf in versione catalizzata da 98 cavalli, mentre la trazione integrale adotta il ben noto sistema Syncro. In condizioni di marcia normali la trasmissione avviene in pratica sulle sole ruote anteriori; un giunto viscoso provvede al trasferimento della coppia motrice anche all'assale posteriore in condizioni di scarsa aderenza, lasciando comunque una netta prevalenza di trazione all'avantreno. Tutto ciò avviene senza il minimo intervento da parte del pilota e semplificando al massimo la guida.

Pur non trattandosi di una vettura fuoristrada nel senso classico del termine (mancano le marce ridotte e le possibilità di arrampicamento sono perciò drasticamente limitate), la Passo ha rinunciato alla tradizionale scocca portante affidandosi a un telaio surdimensionato che garantisce una elevata rigidità torsionale e una forte resistenza alle sollecitazioni. Le sospensioni indipendenti con ammortizzatori a lunga escursione completano la dotazione fuoristradistica della 4x4 Biagini.

All'interno, soliti alti e bassi delle vetture in serie limitata, dove dotazioni e accessoristica di elevato livello (dal bel volante Nardi in pelle ai magnifici sedili sportivi Recaro in Alcantara e tessuto) convivono con l'aria dimessa e troppo essenziale della plancia (Volkswagen anche questa), dei pannelli in plastica delle portiere e delle finiture della capote, dal funzionamento peraltro non sempre ineccepibile. La lista degli optional e delle personalizzazioni offerte dalla Casa è in grado di accontentare anche l'utente più esigente. Ma, già che ci siamo, consigliamo vivamente di far sostituire con qualcosa di più aggraziato il lungo e poco funzionale manighone in plastica che corre lungo tutta la plancia come appiglio per il passeggero.

Sui nastri d'asfalto la Passo si è rivelata sorprendentemente agile e disinvolta da condurre; in particolare lo sterzo (oltretutto di piccolo diametro) è diretto e preciso come quello di una sportiva e gli inserimenti in curva molto veloci, con l'inerzia direzionale tipica della fuoristrada che quasi non si avverte e nessuna reazione anomala (sovrasterzo) in rilascio. Del quattro cilindri a iniezione elettronica di derivazione Golf si può solo dire che è silenzioso e regolare nel funzionamento e che in questa versione la sua qualità migliore è senz'altro la favorevole erogazione sin dai regimi più bassi. I 160 chilometri orari promessi dalla Casa si raggiungono (e si superano) senza particolari difficoltà anche con la capote abbassata. In questo caso gli occupanti dei sedili anteriori godono di una adeguata protezione dal vento della corsa - autentico tallone d'Achille di numerose cabriolet - il che consente l'utilizzo a «cielo aperto» anche nei trasferimenti a velocità sostenute. Interessanti infine i consumi, su strada mediamente dell'ordine dei 10 chilometri con un litro di benzina verde: da un 4x4 cabriolet è difficile pretendere di più.

Attualmente la Biagini Passo è disponibile in due versioni a benzina da 1800 cc (la L e la LX catalizzate) e nel solo allestimento cabriolet, ma in arrivo ci sono anche una motorizzazione a gasolio di 1900 cc sovralimentato e una inedita Passo berlina, prevista per i primi mesi del 1992.