

Supertassa: ultimo termine 31 ottobre

■ Ultimo appello per i possessori di fuoristrada e caravan. Chi non ha già provveduto (ovvero i fuoristradisti per i quali la tassa di possesso scadeva ad agosto e che erano tenuti a provvedere entro la fine dello scorso mese) si affretti al più vicino ufficio Aci per pagare il superbollo deciso con il decreto fiscale di maggio. Nonostante le ripetute proteste, quasi sempre legittime, di vari organismi si è comunque arrivati al «dunque».

Infatti, la nuova imposizione fiscale prevede il 31 ottobre quale termine ultimo e inderogabile. In pratica, l'ultimatum vale sia per i caravan la cui tas-

sa automobilistica scadeva a settembre, sia per caravan e fuoristrada per i quali il «bollo» scadrà nei prossimi mesi. Dopo il 31 ottobre scatta la «mora» e il conto diventa ancora più salato.

Secondo quanto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ogni possessore di tali veicoli è tenuto a versare una quota stabilita in un'apposita tabella che tiene conto del tipo di veicolo e reperibile presso gli uffici dell'Automobile Club. «In ragione di tanti dodicesimi quanti sono i mesi che intercorrono tra maggio '91 (data del decreto, ndr) e il mese di scadenza del bollo».

Traffico e inquinamento: un sondaggio di «Quattroruote» decreta... Un plebiscito: subito auto catalizzate

ROSSELLA DALLO'

■ MILANO. Le città scoppiano, le città sono irrespirabili. Puntualmente, prima e dopo la pausa estiva, arrivano i dati sui gas nocivi nell'aria e scattano le misure antitraffico. Il tempo medio di permanenza nelle ore di punta «ma ormai tutte le ore sono «di punta». E si sa che stare in coda, oltre che al sistema nervoso, nuoce alla salute. Tutte queste ragioni hanno indotto varie amministrazioni locali a correre ai ripari adottando reti di monitoraggio e misure di riduzione del traffico veicolare. Ultimi in ordine di tempo i provvedimenti scattati a

Napoli e Firenze. Chiusure dei centri storici, fasce orarie e anche «larghe alternative» sono però solo provvedimenti parziali che non risolvono il problema «alla radice». Per farlo ci vuole un concorso di volontà pubbliche e private. L'automobilista non è «il colpevole», ma certo un uso più intelligente del proprio automezzo (solo quando serve effettivamente ad un più efficiente e veloce servizio di trasporti pubblici integrati, a parcheggi strategici controllati (in corrispondenza delle grandi arterie di accesso

alla città), ad aree di sosta urbana regolata (a Milano sono 450.000 le auto che stazionano da mattina al tardo pomeriggio sul suolo pubblico) possono cambiare la vivibilità delle grandi metropoli. Senza questo concorso la situazione non può che peggiorare. Per restare all'esempio di Milano - dove peraltro si sta provvedendo, pur con forti ritardi, alla costruzione di infrastrutture e trasporti integrati - le previsioni dicono che nei prossimi tre anni aumenteranno del 15% le auto dei residenti e del 18% il traffico urbano, già gravato oggi da un afflusso extraurbano di 800/820.000 auto.

Di tutto questo si è parlato

nella metropoli lombarda nel corso di un incontro-dibattito con amministratori pubblici e ricercatori scientifici organizzato da mensile «Quattroruote». Il periodico specializzato è anche spinto oltre ponendo il problema di «cosa fare subito» per porre un freno all'equazione traffico uguale inquinamento. Al quesito ha in parte risposto il referendum «Per cambiare aria?» lanciato lo scorso giugno, cui hanno aderito oltre 140.000 lettori. Pur individuando nell'industria la causa principale del degrado atmosferico (ne è convinto il 61% dei partecipanti), si contrappone al gas di scarico dell'automobile una grossa fetta di re-

sponsabilità. E in particolare, l'81% ritiene giustamente che i motori a benzina emettano gas più nocivi di quelli dei Diesel. Di questo dovrebbe tenere conto il nostro governo che scoraggia con aggravati fiscali l'acquisto dei veicoli a gasolio. I nostri costruttori, invece, dovrebbero riconsiderare in fretta il loro atteggiamento «poco ecologico»: il 92% dei lettori hanno infatti dichiarato che, se dovessero cambiare auto domani, comprerebbero «a pari prezzo» una vettura nuova provvista di marmitta catalitica e di questi ben l'83% sarebbe persino disposto a pagare un sovrapprezzo (il 30% fino a 600.000 lire).

Pirelli leader in Giappone nei pneumatici top performance

La Pirelli è in Giappone la prima marca di pneumatici importata al mercato del ricambio. Ma soprattutto è la prima marca per quanto riguarda il segmento dei pneumatici ZR. Le linee P4000, P500, P700 Z e P Zero sono state adottate in primo equipaggiamento da tutte le case per i modelli ad alte prestazioni. Ne sono un esempio gli «ultra high performance» P700 Z montati sulle Toyota Celica Turbo 4WD (nella foto) e Mark II o i P4000 sulle berlina Corona e Camry della stessa Casa, il P4000 «comfort» sulla Honda Concerto, il P Zero nella misura 16 pollici sulle velocissime Mazda RX7 Infini IV ed Eunos Cosmo; e persino il particolare P700 Z da 13 pollici Serie 65 e 60 per le minicar Suzuki Cervo e Daihatsu Mira Turbo.

Opel Corsa a gasolio ora con marmitta catalitica

con le più severe norme antinquinamento, utilizzano una speciale catalizzatore ossidante - un monolitico ceramico rivestito con 3,18 grammi di rodio - in grado di trasformare il monossido di carbonio e gli idrocarburi incombusti, ammettendoli di ossigeno, in modo tale da ridurre fino al 70% il contenuto nocivo delle emissioni.

Dal 1993 un milione di motori Volvo a Renault

(per le Volvo serie 440/460 e il coupé 480) ai quali si aggiungeranno presto motorizzazioni Diesel, la Volvo conta di fornire a Renault il 1993 e il 2002 quasi un milione di motori a 4 cilindri (2000 cc) e 5 cilindri (2500 cc) per una cifra d'affari equivalente a 2640 miliardi di lire.

Sono in commercio i nuovi modelli catalizzati della Opel Corsa 1.5 Diesel e Turbo Diesel (con motore rinnovato e tecnicamente più sofisticato), che sostituiscono le precedenti versioni con scarico convenzionale. In regola

Nautica: «made in Italy» a caro prezzo

■ Si è chiuso ieri a Genova il 31° Salone nautico internazionale. La rassegna, peraltro ricca di novità, non ha nascosto il difficile momento della cantieristica italiana che mentre assapora l'espansione della pratica nautica è stata vessata dalle imposizioni fiscali sul porto e fatta oggetto di un duro attacco della concorrenza straniera (l'import è giunto nel '90 al 41% del mercato). Nonostante l'ottimismo dei costruttori sulle capacità del settore di far fronte ad ogni difficoltà contingente, l'aria che si respirava al Salone era dunque quella dei «toni dimessi».

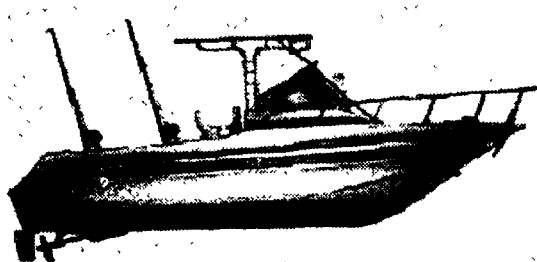
Come far fronte alla tenaglia di fisco e concorrenza? E' noto che l'Italia dei cantieri non può competere ad esempio con gli Usa sul piano della produzione industriale (per noi tutt'al più si può parlare di artigianato industriale). E allora, ancora una volta, si è dovuto abbandonare il miraggio dei grandi numeri per puntare di nuovo sull'esclusività: barche di grandi dimensioni, con motorizzazioni potenti; raffinatezza degli allestimenti. In una parola, il classico «made in Italy» pagato a caro prezzo.

Barche: poche novità nella fascia 6-8 metri Di moda il fisherman per la pesca sportiva

ENRICO LIVRAQHI

■ GENOVA. Cusoso. Strategie di sviluppo della nautica, date le vicende recenti e meno recenti non proprio favorevoli, farebbero pensare a un logico orientamento dei cantieri verso barche medio-piccole, meno costose e quindi accessibili a più strati sociali. Invece è il contrario, almeno stando al panorama offerto dal 31° Salone Nautico di Genova. Nel settore dei 6-8 metri le novità sono sembrate piuttosto scarse, e comunque per lo più concentrate tra le barche per la pesca sportiva oggi di gran moda: i «fisherman» (ma molto spesso non ne hanno che il nome).

Comunque, fisherman autentici ne produce anche la cantieristica nostrana. Eccone una breve panoramica. Una delle novità più interessanti è sicuramente il *Moby Dick 725* del cantiere Tuccoli di Collesalveti (Livorno). Allestito sulla base del già noto *T 24* (anzi, lo scalo è proprio lo stesso), questo nuovo modello presenta innovazioni che lo rendono una barca ben altimen-



Nella fascia medio-piccola, dal 6 agli 8 metri, è sempre più di moda il «fisherman», barca attrezzata per la pesca sportiva. Fra le novità presentate a Genova in questo segmento c'è il Rio 700 Fish (nel disegno qui accanto) dei cantieri di Sarnico: un 7,10 metri entrobordo, motorizzato con MerCruiser a benzina (260 Hp) o con i Diesel Yanmar da 142 e 182 Hp, o Volvo Penta da 200 Hp.

ti abitabile, pur non cedendo in nulla quanto a doti di funzionalità e versatilità per l'azione di pesca. Innanzitutto la doppia motorizzazione. Due Yanmar turbo diesel in linea d'asse (106 HP ciascuno) lo spingono a una velocità massima (dichiarata) di trenta nodi e si rivelano il colpo vincente. Data la loro leggerezza e il loro ingombro minimo, questi motori «spariscono» sotto il pagliolato, e con essi scompaiono anche i proverbiali cofani. La barca presenta ora un unico piano di calpestio - dallo specchio di poppa alla plancia - e un pozzetto, completamente sgombrato, della grandezza di 6 metri quadrati.

Per contro, la coperta arretra con tutto vantaggio per gli spazi in cabina. Infatti, scendendo la scaletta si incontrano, a sinistra, il gruppo frigorifero e subito dopo la toilette in locale separato, con w.c. marino e lavello. A destra è in-

vece posizionata una dinette trasformabile in un comodo posto letto, mentre altri due posti si trovano nella classica cuccetta matrimoniale di prua. Il tutto con un'altezza in cabina costante di oltre m. 1,80, tale da evitare «zuccate» proditorie anche alle persone di buona «taglia». Insomma, risulta piuttosto raro trovare oggi una tale abitabilità in una barca di poco più di 7 metri. Se il 725 - e non c'è da dubitare - rivelerà le stesse doti marine del 724, non mancherà di avere un grande successo.

Altra «anteprima» di buon interesse è il *Barracuda C 24 Cabin*, del cantiere Polyform di Pannella (Rovigo). E' la versione cabinata di una barca «open» di M. 7,80, già nota ai pescatori d'altura dell'Adriatico, che però presenta ora un'immagine del tutto diversa. La nuova cabina conferisce un piacevole equilibrio ai volumi e una certa aggressività (che non guasta) alla sua carena a V profonda. Gli interni sono

piccoli, ma funzionali e sufficientemente abitabili, e sono allestiti con tutte le dotazioni necessarie per la piccola crociera (frigo, w.c., tavolino, doppio letto, ecc.). Il *Barracuda* è predisposto per il montaggio di uno due motori fuoribordo, a benzina, fino a 250 HP, per una velocità abbondantemente oltre i 40 nodi. Notazione rilevante: i costruttori stanno studiando una versione con motore diesel entrobordo.

Novità anche in casa Rio, uno dei pochi cantieri (di Sarnico, Bergamo) che operano anche nella nautica «minore». La Rio ha presentato il *Rio 700 Fish* (7,10 m), che è una diretta evoluzione del noto *Rio 630*, allestita con soluzioni specifiche per la pesca d'altura. «Tuna doom di serie» (per imbarcare agevolmente il pescato), plancetta «incorporata» nello scalo, portacanne, ghiacciaia, e inoltre - soluzione quanto mai comoda - il cofano motore scorrevole. L'esemplare esposto montava un motore Volvo Penta diesel in linea d'asse di 200 HP, con una innovazione di grande interesse sulla quale conviene brevemente soffermarsi. E' noto che i moderni motori turbocompressi difficilmente permettono di scendere sotto i tre nodi, mentre la traina con l'escia viva richiede una velocità non superiore a due nodi. L'innovazione di cui sopra è un dispositivo, chiamato «Trolling Valve», applicato all'invertitore (ma già usato per pescherecci e mezzi militari), che permette di ridurre la velocità della barca fino a zero nodi senza inconvenienti. Risulta evidente che - se funzionale - questo aggeggio (costo medio circa due milioni e mezzo) potrà rappresentare il superamento di un problema annoso.

se si pretende giustamente un minimo di sicurezza e di qualità. Tali doti, in effetti, non mancano né al Selva 350 né al For Sea 380 TS, due battelli di lunghezza limitata ma di assoluta affidabilità e motorizzabili con un semplice 25 cavalli. Il Selva, oltretutto, si distingue per la sua elegante livrea e per il fatto di essere venduto in pack col motore, mentre il For Sea segna il ritorno del vero gommone, quello smontabile e che d'inverno può essere riposto sotto il letto. I gommone smontabili da qualche anno erano finiti nel dimenticatoio e solo ora l'utenza sembra averne riscoperto la praticità. Non a caso, nello stand della Zodiac troneggiava il Classic, uno smontabile dalle linee classiche (perciò destinato a non passare mai di moda) che per doti marine può competere con i migliori gommone in vetroresina.

Contro la crisi gommoni da 60 milioni!

CHIARA SALVANO

milioni di lire. Anzi, anche di più. Oltre 60 milioni sono infatti i prezzi, lire più lire meno, dello sportivissimo F 40 della Nuova Bat, o dell'elegante e confortevole 750 SEC della Alson. Si tratta di due gommone che sicuramente nei prossimi anni costituiranno un punto di riferimento per l'utenza più esigente (ma che, diciamo noi, non può ancora permettersi il «salto» verso lo yacht). Prezzo in linea e tentativo di congiunzione con gli yacht allo stand Solemar che propone un gommone cabinato, l'Offshore B 25 Day Cabin, al prezzo di lire 49.300.000, letto matrimoniale compreso. Il record di lunghezza spetta invece al Novamarine HD Nine: un 9,10

metri che ha vinto nella sua categoria l'ultimo raid Venezia-Montecarlo e che fungerà da tender per il «Destriero» con cui Cesare Fiorio tenterà il record di velocità nella traversata atlantica. Destinati ovviamente solo a pochi eletti, Novamarine, Bat, Alson e Solemar sono, tra l'altro, motorizzati con propulsori che raramente consumano meno di 60-70 litri l'ora! Per fortuna, dopo tanto costoso «vorrei ma non posso», a Genova non è stata dimenticata l'utenza tradizionale. A questa è dedicata una larga schiera di battelli dalle caratteristiche più «umane» ed

avanti lunghezze oscillanti tra i 5 e i 6 metri. Fra questi spicca il Floating MF 560, una vera e propria berlina del mare ben rifinita e proposta al prezzo di lire 13.500.000, e il Joker Boat Cruiser 520 (lire 12.900.000), un gommone «caterizzato» da una eccezionale abitabilità e quindi molto adatto ad un utilizzo familiare o al campeggio nautico. Quest'ultima pratica - peraltro trascurata dai diportisti nostrani - era la destinazione d'uso principale dell'Eurovinil Novus Avventura, disegnato da Giugiaro, che esordì lo scorso anno al Salone e che ha incontrato un buon succes-

so commerciale (è anche stato scelto da parecchie Capitanerie per il soccorso in mare). Inoltre, l'Eurovinil, per dimostrare concretamente la qualità dei propri prodotti, ha annunciato a Genova la partecipazione ufficiale al campionato italiano di rafting, una specialità sportiva che si esplica sui fiumi più turbolenti e che quindi sottopone i gommoni a stress elevatissimi. Con le dimensioni salgono, ovviamente, anche i prezzi. Tra i gommoni di lunghezza superiore ai sei metri vanno ricordati lo Stingher 620 Xs e il Prestige 660, due battelli carat-

terizzati da buone finiture, di prestigio in termini di immagine ma, visto l'andazzo, acquistabili a prezzi relativamente contenuti: fra i 23.850.000 e i 26 milioni di lire. Con una decina di milioni in più (e si arriva al costo equivalente di una berlina del segmento D) si acquistano un Marlin 760, altro gommone di elevato prestigio e che però per muoversi con un certo brio deve essere spinto almeno da un 100 cavalli. Genova ha confermato, insomma, ancora una volta che andar per mare costa caro e che anche volendo risparmiare è sempre più difficile acquistare un natante con meno di dieci milioni di lire, soprattutto

se si pretende giustamente un minimo di sicurezza e di qualità. Tali doti, in effetti, non mancano né al Selva 350 né al For Sea 380 TS, due battelli di lunghezza limitata ma di assoluta affidabilità e motorizzabili con un semplice 25 cavalli. Il Selva, oltretutto, si distingue per la sua elegante livrea e per il fatto di essere venduto in pack col motore, mentre il For Sea segna il ritorno del vero gommone, quello smontabile e che d'inverno può essere riposto sotto il letto. I gommone smontabili da qualche anno erano finiti nel dimenticatoio e solo ora l'utenza sembra averne riscoperto la praticità. Non a caso, nello stand della Zodiac troneggiava il Classic, uno smontabile dalle linee classiche (perciò destinato a non passare mai di moda) che per doti marine può competere con i migliori gommone in vetroresina.

Altre due versioni intermedie e la gamma arriva a quota 30

«205» dei primati ora è «arrogante» (anche nel motore)

La comparsa sul mercato della 106 potrebbe creare qualche problema alla 205. Ma alla Peugeot Italia hanno messo le mani avanti ed hanno portato a 30 le versioni, proponendo le 5 porte SR ed Arrogance. L'una e l'altra puntano sulla ricchezza degli equipaggiamenti, ma il punto di forza della seconda sta soprattutto nelle prestazioni da vettura sportiva.

FERNANDO STRAMBACI

■ FERRARA. La Peugeot 205, a parte le affermazioni sportive, detiene ben tre primati: quello dell'auto francese costruita in maggiori quantità (4.250.000 esemplari prodotti a fine settembre) in un crescendo ininterrotto dal 1983; quello dell'auto più venduta in Francia; e quello dell'auto più esportata. Primati difficili da insidiare, ma la comparsa nello stesso segmento di mercato della Peugeot 106 (soltanto in Italia ne sono già state vendute «al buio» duemila unità) potrebbe essere causa di qualche fastidio. Ecco, dunque, il lancio di due nuove versioni, che è puntato sulla ricchezza degli equipaggiamenti, che della Arrogance in particolare fanno una sorta di «serie speciale».

Se si domandano ai dirigenti

grossi modi, al centro della gamma - sono la SR con motore di 1124 cc e 55 cv e la Arrogance, con propulsore di 1360 cc e 85 cv. Entrambe le versioni hanno carrozzeria a 5 porte e si accaparreranno, secondo le previsioni, intorno al 20 per cento del mercato delle 205 a 5 porte, per un totale di circa 5.000 pezzi venduti in un anno.

Dai sondaggi, la Peugeot 205, con la Lancia Autobianchi Y 10, è la vettura che gode in Italia della migliore immagine: ecco dunque che per queste due nuove versioni si è puntato sulla ricchezza degli equipaggiamenti, che della Arrogance in particolare fanno una sorta di «serie speciale».



Le due nuove Peugeot 205: a sinistra la SR, a destra l'Arrogance

della Peugeot le ragioni della scelta di questo nome, ci si sente rispondere che dopo il favore incontrato dagli abbinamenti con Lacoste, Best Company e Charro, l'accostamento ad un profumo di successo è più che naturale. Ma in tempi nei quali l'arroganza si spreca, non sarebbe stato male ricordare che «gli dei vendicatori» come ammoniva Seneca - seguono da presso l'arrogante e, di conseguenza, scegliere un abbinamento meno foriero di guai.

Durante la prova di questa versione sportivissima della 205 - che la Peugeot ha organizzato nel Ferrarese consentendo (onore al merito!) di non macchiare soltanto chilometri, ma di sostare a Cento per una visita alla mostra del Guercino - di guai non ne abbiamo avuti ed abbiamo, anzi, potuto apprezzare al meglio il comfort offerto dalla vettura e le sue prestazioni. L'uno e le altre a livello di macchine di categoria superiore.

Il propulsore TU3S della Arrogance eroga la sua potenza di 85 cv a 6.400 giri e consente di raggiungere «arrogantemente» una velocità di 178 km/h, ma sono gli 11,8 km di cop-

pia a 4.000 giri che assicurano a questa 205 una brillantezza di guida non comune, (da 0 a 100 km/h in soli 10,6 secondi).

La conclusione è che i 15.900.000 lire, richiesti dalla Peugeot Italia a chi acquista questa versione, sono ben spesi, tanto più che le dotazioni di serie prevedono i vetri elettrici (che sono azzurrati), la chiusura centralizzata e i fari supplementari inseriti nello spoiler anteriore, e che è possibile ottenere in opzione la vernice metallizzata, il tetto apribile e i cerchi in lega, che equipaggiano la vettura da noi provata.

Meno brillante nelle prestazioni, ma avendo in comune con la «sportiva» la modestia dei consumi (che ai 120 orari la Casa indica in 5,9 litri per 100 km per la SR e in 7 litri per l'Arrogance), la SR si raccomanda per il buon livello degli allestimenti (anche qui vetri elettrici e chiusura centralizzata di serie) e, soprattutto, per il prezzo, che è di 14.490.000 lire. Il motore di 1.124 cc e 55 cv della 205 SR consente una velocità massima di 157 km/h, largamente al di sopra dei limiti imposti dal codice della strada.

Test 5000 km. Comfort da stradista di prestigio, prestazioni da sprinter

Volvo 960 sw, dr. Jekyll e mr. Hyde

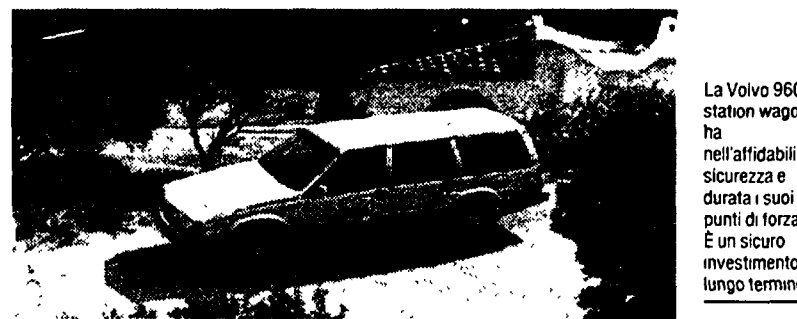
La Volvo 960 station wagon, ossia dr. Jekyll e mr. Hyde. Una tranquilla vettura tutta casa e famiglia con una grande riserva di potenza. Lo ha dimostrato in un lungo tour di cinquemila chilometri sulle strade della Germania unificata e della Cecoslovacchia. Infaticabile, silenziosa, uno sterzo dalla precisione eccezionale e un corredo di accessori di serie che garantiscono sicurezza e relax.

MICHELE URBANO

■ Cinquemila chilometri tra la Volvo 960 ha mantenuto, inaffabile e orgogliosa, il suo segreto. Docile e quasi un po' lenta per difendere inflessibilmente il suo status di auto di massima sicurezza, salvo diventare alla bisogna scattante e grintosa per affermare la sua supremazia di grande stradista. E qui conviene subito parlare di consumi. Su percorso misto, evitando di superare i 130, si fanno tranquillamente i dieci chilometri per litro. I guai per il portafoglio vengono quando al volante c'è mr. Hyde. E, infatti, quando in autostrada si superano i 140 - in quelle dell'ex Repubblica federale tedesca non c'è limite - la 960 si dimostra doppiamente generosa: acccontenta il pilota in cerca di performance e subito s'ingrassa il benzinaio. Già perché il serbatoio della 960 station wagon è di 60 litri (20 in meno rispetto alla berlina) e con una «aspirazione» di un litro ogni sette chilometri, o ancora di più se si spinge verso i valori

massimi, si fa presto a far accendere la spia della riserva. Inutile prendersela però con la 960. I suoi consumi sono in linea con le concorrenti di pari grado. Come, d'altra parte, le prestazioni. Sulla sua carta d'identità la 960 non bara. Ha un propulsore di 1986 cc con un turbo in grado di sviluppare 190 cv a 5.300 giri/minuto. Il che consente una velocità massima di 214 chilometri orari. Ma - sia chiaro - non è un'auto con vocazioni corsaie. La sua dimensione naturale è quella del dr. Jekyll con famiglia annessa, cane compreso. Morigerata - i 130 orari li tiene tranquillamente a tremila giri, ovvero a metà della sua potenza - sempre silenziosa, macina imperturbabilmente i chilometri permettendo agli «ospiti» di apprezzare un comfort di marcia ai vertici della categoria (è lunga metri 4,84 ed è larga 1,75).

Certo, anche il prezzo è alto. Su strada costa 53 milioni. Ma i miracoli non li fa nessuno se si



La Volvo 960 station wagon ha nell'affidabilità, sicurezza e durata i suoi punti di forza. È un sicuro investimento a lungo termine

chiede una vettura come la 960 con marmitta catalitica e sonda Lambda, l'overdrive a quinta marcia automatica - motore a 16 valvole turbo, impianto frenante con Abs, climatizzatore, sedili regolabili elettricamente in tutti i sensi anche in altezza (quelli anteriori si possono pure riscaldare), servosterzo, servofreno, regolazione elettrica dei quattro finestrini e degli specchietti retrovisori esterni. Del resto, la filosofia Volvo - e dei volvisu puri - nella scala dei valori si basa sulla precisione, sulla affidabilità, la sicurezza e la durata. In altre parole l'auto come investimento a lungo termine.

Un principio che puntualmente vale anche per la 960 station wagon che - meglio ricordarlo - nella gamma della casa svedese occupa come potenza (e prezzo) il secondo posto superata solo dall'ammi-

raglia a sei cilindri e 3000 di cilindrata. Ciononostante i suoi punti di forza sono il comfort, la sicurezza (attiva e passiva), la praticità. Con in più uno sterzo dalla precisione semplicemente eccezionale. Scontata la grande abitabilità e lo spirito di servizio del bagagliaio, che abbassando i sedili posteriori diventa un pianale profondo 182 centimetri, largo 139 e alto 77.

Si consente qui solo un piccolo appunto. Considerando che i topi d'auto sono purtroppo un esercito che non conosce confini - lo abbiamo sperimentato a Praga - perché non fornire di serie la «scaricascia» copri baule? Un peccato veniale a cui si può rimediare facilmente per una stradista di prestigio che non riserva mai sorprese neppure se sollecitata senza savoir faire.

Bisogna piuttosto abituarsi

ad una «quinta» forse eccessivamente lenta - che costringe poi a rientrare in quarta troppo spesso - in caso di sorpasso o di traffico intenso - e all'effetto barca in curva, forse provocato da quegli stessi dolcissimi ammortizzatori che sul rettilineo producono un piacevole effetto-salotto. Un rimedio? Rallentare... Sulle tortuose strade della Foresta nera la ricetta ha funzionato, con il risultato di un risparmio deciso di carburante: la media è stata infatti di quasi 12 chilometri per litro. Esattamente il doppio di mr. Hyde sulle autostrade senza «limite» della Germania occidentale (su quelle dell'ex Ddr è rimasto in vigore il divieto di superare i 110). Ma non c'era da dubitare, la 960 station wagon preferisce il dr. Jekyll e la sua famiglia tranquilla. Una scelta che non nasconde. E che ripaga.