

A scuola gratis con Seat: l'utente guida sicuro



Prisca Taruffi con la Seat Ibiza Sport Line, la versione «top» con motore System Porsche di 1.7 litri, usata per i corsi

Conoscere la propria automobile, sapere quali reazioni può innescare un comando brusco, imparare ad affrontare un'emergenza e soprattutto a convivere con i propri limiti, conoscendoli, è una garanzia di sicurezza che nessuna vettura, anche la più sofisticata in materia, potrà mai dare. Il principale elemento di sicurezza è proprio il comportamento corretto del guidatore.

Lapalissiano, si direbbe. Invece ci vollero l'intuizione e il coraggio di Siegfried Stohr, lasciata la Formula 1, perché nascesse la prima scuola di guida «sicura» aperta all'utente della strada. L'esempio del pioniere Stohr - che da buon riminese sfruttò il circuito di Misano per spostarsi su altre piste nel corso dell'anno - è stato seguito dall'Alfa Romeo che, insieme al direttore Andrea De Adamich (altro famoso «ex» della massima formula), fa scuola al «Paletti» di Varano de Melegari ai propri concessionari, agli allievi e agli eventuali privati vogliosi di mettere alla prova le loro capacità di driver. Nel corso di un intenso weekend e di successive lezioni di perfezionamento, i due «tecnicisti» e i loro studenti affrontano le norme automobilistiche, il guidatore sicuro, in grado di risolvere al meglio le situazioni più diffi-

cili. Logico che tutto ciò abbia un prezzo, e anche elevato. Ma chi ogni anno macina diverse migliaia di chilometri al volante sa che ne vale la spesa.

E l'utente che di strada ne macina meno? E i giovani scavezzacolli pronti a schiacciare il pedale dell'acceleratore contando solo sulla propria velocità di riflessi non corrono forse gli stessi rischi? Da queste ed altre domande ha preso forma una encomiabile iniziativa di Seat Italia che offre la possibilità a 100 patentati di apprendere i segreti della guida, senza sborsare un quattrino. Chiunque in possesso di patente si può iscrivere telefonando, da lunedì prossimo fino al 15 giugno, al numero verde 1678/34098 (oppure, per informazioni 02/59405480).

Dopo una prima selezione, i 100 prescelti parteciperanno gratuitamente al Seat Ibiza Driving Stage, che consiste in corsi teorico-pratici (con le nuove Ibiza Sport Line, top di gamma) di due giorni negli atenei di Pergusa (23-24 giugno), Vallelunga (23-24 luglio), Misano (8-9 luglio) e Monza (20-21 luglio), sotto la guida di Prisca Taruffi e di un gruppo di esperti istruttori. I dieci migliori a fine corso saranno invitati ad un raid Milano-Barcellona durante i Giochi Olimpici. □ R.D.

Più sicura ed ecologica la gamma rinnovata. In Italia dal 25 maggio in 31 versioni e 7 motorizzazioni

Corre coi cavalli la nuova Renault 19

La Renault Italia avvierà il 25 maggio, a prezzi molto competitivi, la commercializzazione della nuova gamma delle R 19. Da noi saranno proposte in 31 versioni con 7 motorizzazioni. Per la nuova serie della vettura, che nel nostro paese circola già in 150 mila esemplari, si è lavorato molto sulla sicurezza (cinture con pretenditore, airbag, seggiolino per bambini), sul confort interno e sulla linea, ora più morbida.

FERNANDO STRAMBACI

PARIGI. Lo squalo come simbolo, molto aggressivo, della campagna pubblicitaria al momento del lancio nell'89; i cavalli di Ceroli, espressione armoniosa della forza, per il lancio della gamma rinnovata della R 19.

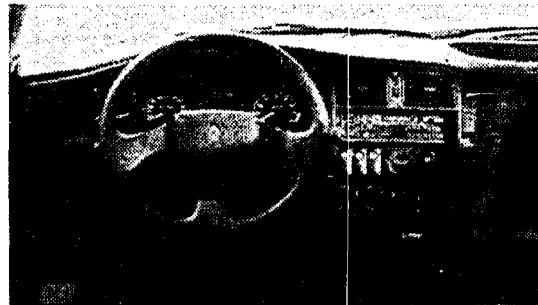
La Renault, che della colossale iniziativa è cosponsor - suo è, all'interno del grande Parco di attrazioni, il «Visionarium», capace di 850 persone alla volta e dedicato, con una qualche intonazione umoristica, al genio creativo dell'Uo-

mo - ha preso per base di lancio delle nuove R 19 proprio Euro Disneyland. Ma per la presentazione vera e propria della vettura ha preferito la più riposante e romantica Abbazia d'Hautvillers, luogo di nascita dello champagne.

Qui - tra profumo di mosto, tra vecchi tini e ancor più vecchi torchi tra i quali troneggiava, un po' incongruamente, una R 19 in versione spider - Thierry Dombrevail, numero uno della Renault Italia, e il suo staff hanno presentato le

trentuno versioni della R 19 (tutte catalizzate o, comunque, in regola con le più severe norme antinquinamento) che dal 25 maggio saranno in vendita da noi a prezzi molto competitivi che vanno, spider a parte, da un minimo di 17.400.000 lire (chiavi in mano) della R 19 1.2 i.e. RN cat a due volumi a tre porte ad un massimo di 26.040.000 lire della 1.8 i.e. 16v cat in versione «Aria» (ossia con condizionatore di serie) sia a due che a tre volumi.

La nuova gamma delle R 19 è caratterizzata dal logo Renault di nuovo disegno e da linee molto più morbide. Un frontale innovativo (con presa d'aria di tipo aeronautico nelle versioni 16 valvole) si ricorda ad un colano più corto. Posteriormente, sottolinea la differenza con la serie precedente, la nuova fanaleria. Ma anche l'abitacolo delle R 19 è rinnovato, a partire dal cruscotto più



morbidamente avvolgente «MDUL» (nella foto quello della R 19 16v) «MDNM» per finire alle nuove sellerie. E tante altre sono le novità, a cominciare dalla struttura della vettura che, nonostante la già nota solidità delle lamiere protettive poste attorno al guscio abitabile, è stata ulteriormente rinforzata.

Molte altre sono, sulle nuove R 19, le innovazioni che riguardano la sicurezza. Sono state adottate soluzioni come l'«Eurobag» per il conducente (con il sacco gonfiabile ospitato nel raccordo volante pignone che può essere acquistato, con il cambio del volante, anche da chi già possiede una R 19), come le cinture con pretenditori di tipo pneumatico (ma da noi ci saranno problemi per l'omologazione a causa di certe assurdità della vigente legge sugli esplosivi) o come il sedile di sicurezza per bambini, ricavabile automaticamente dal

divano posteriore. Particolarmente importanti le novità per i motori (4 su 7 sono interamente nuovi), a cominciare dall'offerta di una motorizzazione Energy 1200 da 60 cv, un po' in contrasto con la propensione della Renault Italia a «spingere» per cilindrate un po' più elevate e quindi meglio dimensionate in rapporto alle caratteristiche delle vetture.

Durante la prova abbiamo potuto apprezzare l'eccezionale silenziosità di marcia della versione con motore benzina 1800 i.e. di 95 cv e la brillantezza della versione 1800 cc 16 valvole con 137 cv. Alla Renault dicono un gran bene anche della versione con il nuovo turbodiesel Intercooler Cat di 1870 cc con scambiatore termico e turbocompressore Garrett T2, capace di ben 95 cv e di una velocità massima di 184 km orari. Sia questa versione che l'«aspirato» con EGR sono esenti da superbollo.

Il Transporter eletto «Van internazionale» per l'anno 1992



Sabato scorso ad Hannover il nuovo Transporter della Volkswagen è stato premiato come «Van internazionale dell'anno» per il 1992 da una giuria di giornalisti specializzati di 13 paesi europei. Per la prima volta il premio è stato assegnato a un veicolo commerciale di categoria fino a 3,5 tonnellate di massa complessiva. Tra le ragioni della vittoria, la giuria ha sottolineato «le eccellenti doti di qualità, il riuscito design, l'ottimale realizzazione della cabina di guida, l'esemplare sicurezza attiva e passiva, la versatilità d'impiego di questo mezzo, l'ampia gamma di modelli» (parzialmente nella foto) che stanno alla base del successo commerciale ottenuto in tutta Europa. In Italia - dove è distribuito da Autogema - nel 1991 ne sono stati consegnati 6523, contro i 3157 del 1990.

Per GM aprile mese record per le vendite grazie ad Astra

Per il terzo mese consecutivo GM Italia ha stabilito un nuovo record di vendite, consegnando 14.332 vetture di cui 13.648 del marchio Opel che ha fatto registrare un progresso del 46,9% rispetto al già buon risultato dell'anno scorso. Il successo è da imputare principalmente alla nuova Astra che con 24.147 unità consegnate nel primo quadrimestre '92 è la Opel più richiesta dal mercato italiano (in totale la casa tedesca da gennaio a fine aprile ha venduto 50.504 vetture pari al 5,35% dell'intero mercato). Nel positivo bilancio di GM Italia dei primi quattro mesi - 52.756 vetture vendute - bisogna segnalare l'ingresso nel nostro mercato dei marchi americani Buick, Cadillac, Chevrolet e Pontiac che hanno iniziato la loro «storia italiana» con 68 unità consegnate.

«Prima scelta» Porsche usato garantito per un anno

Gli estimatori delle Porsche del 19 maggio possono avvertire di una ragione in più per acquistarne una, anche usata. La Casa di Stoccarda, infatti, ha deciso di riconoscere per il proprio «usato» una garanzia di 12 mesi sia sui materiali, sia sulla mano-

dopera. In pratica, spiega Porsche Italia, tutte le vetture di serie del marchio, con una percorrenza massima di 200.000 km e un'età compresa fra i 12 e i 108 mesi (1,8 anni) coperte con la nuova garanzia - rilasciata dai concessionari ufficiali e onorata dalla rete di vendita e assistenza in tutto il mondo - diversi componenti: motore senza impianto di scarico, cambio (esclusa frizione), impianto di trasmissione inclusi gli alberi, scatola dello sterzo, tutte le pompe, gli elettromotori e le centraline elettroniche.

Rover Discovery: disponibile il «kit» di assetto

È stato approntato ed ora è disponibile per tutti i fuoristrada Rover Discovery prodotti dal novembre 1989 in avanti un «kit barra antirullo anteriore». In questo modo si riducono notevolmente le oscillazioni durante la marcia (quella dell'asfalto viene mantenuta garantendo le prestazioni in uso fuoristradistico) con un sensibile miglioramento del comfort per il passeggero. L'allestimento è facile in quanto, in un tempo massimo di due ore, può essere fatto direttamente in officina, non essendo richiesta alcuna saldatura nell'installazione dei supporti sugli assi e sul telaio. Costo del kit: 400.000 lire.

Citroën: a fine mese il raduno degli SM Club europei a Parma

Dal 29 al 31 maggio lo SM Club Italia organizza a Parma il raduno di tutti i Club SM europei. Diecento i partecipanti previsti. Il raduno si svolgerà dal 29 pomeriggio al 31 mattina. Il raduno è organizzato da Citroën Chieri in via Emilia Est 131/A. Il giorno successivo, alle ore 15, il momento clou con il concentrato in «piazza» di tutte le vetture. Sarà un'occasione per ammirare la splendida coupé a due porte, quattro posti, nata nel 1970 e prodotta in soli 12.920 esemplari equipaggiati con motori di 2670 cc V6 Maserati in lega leggera (170 cv a 5500 giri/minuto; velocità 220 km/h); 2670 cc, iniezione elettronica (178 cv a 6250 giri, 228 km/h); 2965 cc di cilindrata. La SM era un incredibile concentrato di tecnica senza paragoni all'epoca: cambio a cinque velocità, sterzo a rack e pinione variabile secondo la velocità e l'angolo di curva, freni a disco sulle quattro ruote.

Dedicati agli Internazionali di tennis i 3 nuovi modelli «Italian Open» in 7 versioni «verdi»

Peugeot 205 e 405 da campioni

ROSSELLA DALLO

ROMA. Peugeot Italia non poteva scegliere occasione più ghiotta per presentare al pubblico tre nuovi modelli: gli Internazionali di tennis che da oggi a Roma vedono scendere in campo per il torneo maschile i 19 migliori tennisti del mondo. In concomitanza con l'apertura della manifestazione - di cui Peugeot è da cinque anni sponsor ufficiale - è cominciata l'avventura delle 205 e 405 «Italian Open», proposte in sette versioni benzina e ecodiesel, tutte perfettamente dedicate a norme antinquinamento. Il connubio con uno

degli sport più amati dagli italiani non poteva, del resto, che abbracciare l'ecologia.

Campioni in campo e campioni sullo schermo. Fino alla fine del torneo romano, infatti, la promozione delle nuove «Italian Open» è affidata all'immagine di grandi protagonisti del tennis nostrano di ieri e di oggi: Lea Pericoli, Adriano Panatta, Omar Camporese. Su di loro conta Peugeot «Italia per essere campione» anche nelle vendite di queste nuove vetture, dedicate a gente dinamica e «sportiva». Il successo com-

merciale di 205 e 405 è indiscutibile, ma un nuovo impulso non guasta.

La berlina del Leone che dall'83 non ha conosciuto momenti di stanchezza - con 4 milioni e mezzo di esemplari è la vettura maggiormente prodotta nella storia automobilistica francese ed anche la più esportata: mezzo milione solo nel nostro paese - viene ora proposta nella versione 5 porte a benzina e tre e cinque porte ecodiesel. La prima è mossa da un motore catalizzato di 1124 cc che eroga 60 cavalli ed ha una velocità di punta di 164 km orari. Le altre due a gasolio montano un propulsore

«pultito» (con valvola Egr per il ricircolo del gas di scarico) di 1905 cc per una potenza di 65 cv e una velocità massima di 162 km/h. Buona la lista delle dotazioni di serie e di pignolo giovanile (ma non sfacciatto) i nuovi tessuti dei rivestimenti interni.

Le 205 «Italian Open» sono vendute, chiavi in mano, a lire 15.400.000 la versione benzina e rispettivamente a lire 15.450.000 e 16.200.000 le ecodiesel tre e cinque porte. Sono ben quattro, invece, le versioni «prodotte» della «405» berlina e station wagon con motorizzazioni «pultite» a benzina (1580 cc di cilindrata, iniezione single-point, 89 cv di potenza e velocità massima di 178 km/h per la berlina e 173 km/h per la S.W.), oppure ecodiesel turbo catalizzato di 1.8 litri (90 cv, 180 km orari la berlina, 175 la S.W.). Nel lungo elenco delle dotazioni di serie per le station wagon compaiono anche il tergilavalunotto, i sostegni bagagliaio al tetto e il sedile posteriore sdoppiato e ribaltabile.

I prezzi delle versioni a benzina: 22.990.000 la berlina e 24.940.000 la S.W.; per le ecodiesel turbo sono rispettivamente 26.890.000 e 28.840.000 lire «chiavi in mano».

Uno scooter per Amico Il 50 Aprilia si aggiorna

La sempre crescente difficoltà a muoversi nelle città ha promosso il successo di vendita della scooter, ora offerti da tutte le case costruttrici di motociclette. L'Aprilia ha aggiornato il suo scooter Amico 50 - di cui sono stati venduti ventimila esemplari in poco più di un anno di vita - con importanti innovazioni tecniche, migliorando il comfort e la sicurezza di marcia. Il prezzo «base» è di lire 2.990.000.

UGO DAHO

Il problema della mobilità individuale nelle zone metropolitane ha creato un grande affare anche per le case costruttrici di motociclette. Per muoversi rapidamente nelle città senza metropolitane non rimangono, al momento, che i veicoli a due ruote. E così tutti si sono buttati a produrre o commercializzare veicoli per il trasporto individuale cittadino, ovvero «scooter».

La Aprilia, una delle prime ad intuire che si stava aprendo in Italia ed in Europa un nuovo mercato per scooter moderni, ha presentato in questi giorni l'edizione '92 del suo Amico 50. Presentato alla fine del 1990, Amico 50 è stato venduto in poco più di un anno in 20.000 esemplari, conquistando il 10% del mercato italiano.

All'estero ha avuto un buon successo di vendita nella versione con marmitta catalitica. Aggiornato sotto il profilo tecnico, il nuovo Amico 50 offre, secondo la Casa veneta, migliori maneggevolezza, comfort e sicurezza di marcia. L'innovazione più significativa riguarda la nuova forcella a bielette, con doppio ammortizzatore ed un efficace sistema «antifondamento». I due ammortizzatori idraulici paralleli sono sistemati in posizione simmetrica rispetto all'asse della forcella, ed offrono - secondo l'Aprilia - un netto miglioramento nell'assorbimento delle asperità del terreno.

Il sistema che riduce l'affondamento della forcella si basa, invece, sull'adozione di un meccanismo a «quadrilatero articolato». L'effetto è progressivo, ovvero tanto maggiore quanto più brusca e potente è la pressione esercitata sul freno anteriore a tamburo. È stato ritardato, altresì, l'elemento idraulico della sospensione posteriore.



L'edizione '92 dell'Amico 50 (nella foto): sulla forcella a bielette il miglioramento tecnico più significativo

Positiva influenza sul comfort di guida si è avuta dai nuovi attacchi fra motore e telaio, che hanno consentito una drastica riduzione delle vibrazioni. Altri miglioramenti significativi sono stati raggiunti per quanto riguarda l'impianto di illuminazione, il cavalletto di stazionamento e la qualità della verniciatura.

Offerto nei colori metallizzati blu o nero al prezzo di lire 3.040.000, Amico 50 costa 50.000 lire in meno nel colore bianco-ghiaccio.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Vendi l'auto e dillo al p.r.a.

È norma di comune conoscenza, anche per i non addetti ai lavori, che l'atto di vendita di un veicolo va comunicato al p.r.a. ai sensi dell'art. 59 del codice della strada entro dieci giorni dall'aver avuto trasferimento di proprietà. È altrettanto noto, però, che la mancata comunicazione, pur importando il pagamento di una sanzione amministrativa da L. 25.000 a L. 150.000, non ha efficacia costitutiva (cioè anche la mancata trascrizione non pone nel nulla la vendita del veicolo) ma serve solo a dirimere i conflitti riguardo ai terzi che pretendono diritti sul veicolo.

Se il veicolo alienato viene trovato a circolare privo di assicurazione, in assenza di tale trascrizione al p.r.a., il venditore risponde assieme al conducente della infrazione prevista dall'art. 32 della legge 990/69 e successive modifiche, che comporta il pagamento di una pesante sanzione amministrativa, il sequestro del veicolo e la stipula di una polizza assicurativa almeno per sei mesi, se si vuole dissequestrare il veicolo.

Il problema ha formato oggetto di una controversia fra il prefetto di Pesaro ed un cittadino, e, per sciogliere il dilemma, il prefetto ha fatto ricorso alla Suprema Corte, la quale ha così statuito (Cass. civ. sez. I, 10 maggio 1991, n. 5235): a) l'art. 32 sopra citato è diretto a colpire esclusivamente coloro che pongono in circola-

Francesi ubriaconi e indisciplinati

GIANCARLO LORA

NIZZA. L'abuso di alcool è responsabile del 40 per cento dei decedimenti stradali mortali che vengono registrati ogni anno in Francia. Inoltre, il 3 per cento degli automobilisti, cioè dai 300.000 agli 800.000 a seconda dei momenti di rilevamento e quindi dell'intensità del traffico, guidano in condizioni che superano in permanenza il tasso alcoolico consentito.

A questa preoccupante situazione il governo francese ha cercato - ma con scarso risultato - di porre un freno adottando contromisure molto severe con la legge del 1987: quattro anni di carcere, 60.000 franchi di multa (circa 15 milioni di lire), dieci anni di sospensione del «permis de conduire» (la patente).

Ma evidentemente i francesi sono poco rispettosi della legge, tant'è che i risultati sono

quelli tragici che si diceva. Non solo, oltre a quel 40% di responsabilità in 10.000 incidenti mortali, si registra che un terzo degli incidenti stradali sono addebitabili a conducenti in stato di ubriachezza.

A ben poco sono serviti anche i tribunali a bordo strada autorizzati a «processare» e condannare immediatamente l'automobilista trasgressore. I guidatori francesi, infatti, sembrano allegramente e sono sempre più indisciplinati: nel 1987 furono rilevate 2 milioni e mezzo di infrazioni al codice stradale; lo scorso anno erano 6 milioni e mezzo. E questo nonostante che la violazione del codice comporti gravi conseguenze. Per eccesso di velocità, ad esempio, viene sospesa la patente per tre, sei mesi e anche più anni; stesse sanzioni sono previste per il non rispetto della segnaletica stradale.

Le leggi sull'aerodinamica impongono una minirivoluzione nei fari

Ventimila volt per vedere bene

Nuove tecnologie ed elettronica consentono di produrre fari e lampade di concezione nuova. Risultato: un'illuminazione migliore, più precisa, con proiettori più piccoli che utilizzano l'intera luminosità della lampadina e orientano il fascio luminoso là dove occorre vedere specialmente quando si incrociano altri veicoli. Al Salone di Torino si sono viste queste novità montate, per ora, su pochi modelli medio-alti.

ANDREA LIBERATORI

Silenziosamente, modello dopo modello, una nuova minirivoluzione sta avvenendo nell'auto. Diamo un'occhiata alle macchine che incrociamo. Gli occhioni delle solenni vetture di pochi decenni fa possiamo vederli solo ai raduni d'auto d'epoca o nei musei specializzati. Quei grandi fari rotondi sono scomparsi da tempo. Li hanno sostituiti proiettori quadrati o rettango-

lari. Ma anche per loro già suona la campana: i frati si schiacciano, diventano fessure sempre più sottili. Imponendo il nuovo cambiamento la necessità di Cx (coefficiente di penetrazione del veicolo nell'aria) sempre di più esigenti, con formule della meccanica classica: le superfici riflettenti si chiamavano paraboloide o ellissoide. Cose d'altri tempi: le superfici dei proiettori di cui parlamo sono calcolabili soltanto zona per zona e consen-

tono di orientare la luce secondo le esigenze di chi guida. La nuova tecnologia a superfici libere ha una resa che può superare dell'80% quella d'un normale proiettore.

Per avere il miglior rendimento dalla nuova tecnologia dei fari a superfici libere il faro anabbagliante viene separato da quello abbagliante. Infatti nel proiettore che conosciamo da tanti anni, quello la cui superficie riflettente è costituita da un paraboloide, solo la parte superiore poteva essere sfruttata per illuminare (anabbagliante) il tratto di strada più vicino all'auto. Questo si otteneva (e si ottiene) mandando la luce della lampadina solo sulla parte alta del riflettore. Il proiettore a superfici libere (calcolate, cioè, a questo scopo) usa tutta la luce della lampadina sull'intera superficie del riflettore. È così che si ottiene

un aumento di resa che può toccare l'80 per cento.

Ma sulla resa di un buon proiettore influisce molto la qualità della lampadina. I costruttori di gruppi luminosi per autoveicoli denunciano un inconveniente: è ancora troppo alta la tolleranza meccanica delle normali lampade. Il filamento troppo spesso è piazzato in maniera imprecisa. Nascono da questo inconveniente quegli anabbaglianti che ci fanno andare in bestia quando incrociamo certe vetture. Per evitare questo effetto le case hanno previsto all'interno del proiettore schermi che separano nettamente la linea del chiaro-scuro. Ma questo si paga con perdite di luce poiché una parte della superficie del riflettore è coperta dallo schermo. Una lampadina con filamento di precisione dovrebbe essere sul mercato fra non mol-

to. Lampade - Ed ecco l'altra innovazione consentita dai nuovi sviluppi della tecnologia e dell'elettronica. Ragioni tecniche avevano finora impedito l'impiego su larga scala nelle auto delle lampade a scarica di gas che fanno del tutto a meno del filamento. A parità di dimensione queste lampade erogano più luce e più bianca di quelle tradizionali.



Sull'Alfa 155 (nella foto) è evidente il cambiamento dell'impianto di illuminazione: fari più piccoli e sdoppiati per abbagliante e anabbagliante. E coi nuovi riflettori «a superfici libere» si ha una resa superiore dell'80%

Queste sorgenti di luce hanno bisogno per funzionare di un alimentatore. Un dispositivo elettronico, mentre comanda l'accensione del gas, controlla avviamento, potenza e rendimento della lampadina. Per l'istante dell'accensione occorre una tensione che può raggiungere i 20mila volt. La quantità di energia per quell'istante è però minima il che garantisce, nello stesso tempo, la sicurezza delle persone e la durata delle lampade.