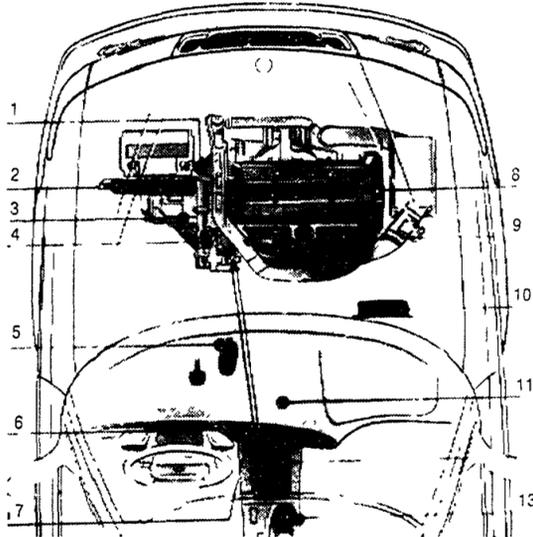
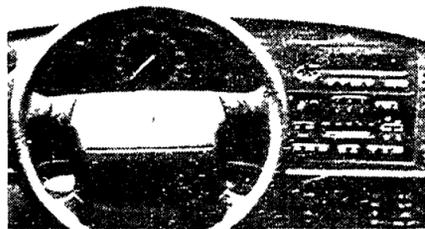
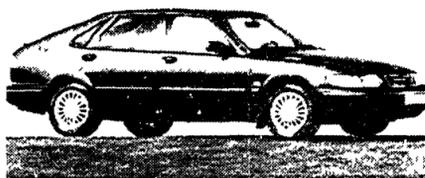


Presentata in Svezia la coupé 5 porte. Briosi motori plurivalvole. Un'inedita frizione. In Italia in autunno

La nuova Saab 900 un piede nel futuro



Il funzionamento del Sensonic: 1 sensore di posizione cambio, 2 attuatore, 3 sensore dei giri trasmissione, 4 sensore della temperatura, 5 acceleratore, 6 avvisatore luminoso, 7 avvisatore acustico, 8 Tronic (rotazione motore, posizione valvola a farfalla, pressione motore), 9 starter, 10 unità elettronica di controllo, 11 diagnostica, 12 sensore leva cambio, 13 chiave accensione. Nelle foto in alto la 900 e il cruscotto oscurato

Il Sensonic in mano

Sensonic, l'ultimo di una frizione che cambia automaticamente senza il pedale di usare la marcia e con un cambio a manovella. Per spingere in modo comodo e sicuro il pedale della frizione la cui e invece installata in un complesso meccanismo controllato da un mini-elettronica che parte dal leva cambio.

Dopo avere avviato il motore con la leva in posizione di folle, si preme il pedale (prima si condiziona il motore) e poi si schiaccia il pedale di frizione. Il cambio si muove e, sufficientemente, la leva cambia la marcia e si sposta sul cambio. Un sistema elettronico di controllo, collegato all'attuatore, in base ai dati cambio motore, ed emette l'impulso affinché tutto il sistema della frizione venga eseguito il più rapidamente possibile. Cioè in qualche frazione di secondo, molto meno di quanto in un cambio automatico.

TROLLHÄTTAN (Svezia) La nuova 900 «very Saab» (strana e gratuita sottolineatura) si richiama in questo paese nel sud-ovest della Svezia tanti giornalisti di tutti i paesi europei che sulla stampa locale compaiono foto e titoli dei voli in arrivo «provenienti dall'Italia, Spagna e Portogallo». La cosa sta creando un certo scompiglio e molta, garbata, curiosità. Almeno quanto la nostra di vedere e provare il nuovo modello.

Scompiglio nella piccola Trollhättan per la presentazione della nuova Saab 900. In Italia sarà commercializzata in autunno, nelle tre motorizzazioni 2.0 aspirato, 2.3 e 2.5 V6, tutte plurivalvole. Prezzi da circa 39 a 61 milioni. Attesa lunga per la brillante e innovativa 2.0 turbo 16v con l'originale frizione Sensonic. Dispositivi di sicurezza e accessori importanti a profusione. E poi c'è il «black panel».

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

con grande portellone e ampio bagagliaio, cui seguono la 3 porte e la convertibile nel '94. Quanto le motorizzazioni, tutte a quattro valvole per cilindro con motori quattro cilindri di 2.0 litri aspirato e turbo (133 e 185 cv) e di 2.3 litri da 150 cv e con il sei cilindri a V di 2.5 litri che eroga 170 cv. Abbinamenti possibili con il cambio automatico e sul 2000 sovralimentato con un inedito cambio manuale con frizione «Sensonic» incorporata (ne parliamo a parte). Inutile dire che, come si conviene in Casa Saab, si tratta sempre di motori brillanti, silenziosi, già dalla versione 2.0 litri aspirato.

Secondo tradizione svedese, anche la cura degli interni in cui si denota il tocco femminile del capo designer, signora Ana Nilsson. Due i livelli di allestimento quello base «S» e il superaccessoriato «SE» che comunque presenta entrambi dotazioni di serie importanti come l'Abs e l'air bag per il guidatore, tensore automatico delle cinture di sicurezza. In più sull'«SE» c'è, tra l'altro, il sorprendente «black panel» utile soprattutto nella guida notturna quando gli occhi sono sottoposti a maggiore stress e al continuo abbagliamento di luci. Esso infatti dà la possibilità di oscurare il cruscotto e comandi in plancia lasciando illuminato solo il tachimetro e per qualche attimo gli avvisatori principali (il segnale di allacquare le cinture e la stazione radio selezionata, ecc.).

Insomma tra design, equipaggiamento, livello di finiture e innovazioni tecnologiche la nuova 900 è «very Saab».

Motore turbo Diesel per il Chrysler Grand Voyager



Sul fondo del successo atteso al Voyager con motore sovralimentato a gasolio, la Chrysler Jeep Italia (del Gruppo Koelliker) ha deciso di commercializzare sul nostro mercato anche un'alternativa Turbo Diesel del Grand Voyager. E dunque già disponibile presso la rete vendite il Grand Voyager 2.5 TD11. Il polidivano a 7 posti lungo della Casa americana capace di trasportare comodamente sette persone o molto bagaglio, con il nuovo motore della VM 2.5 litri turbodiesel, pressoché 120 cv, abbinato a un cambio automatico a quattro rapporti, assicura una velocità di 173 km orari e un consumo medio di 1 litro di gasolio ogni 13 km percorsi. Il prezzo chiavi in mano è di lire 18.940.000.

Clima Diavola in post-vendita per la spagnola Seat

Diavola, l'azienda di Molise, leader nella climatizzazione per auto, ha studiato una nuova gamma di impianti di condizionamento aria per l'after market della Seat. Gli impianti utilizzano compressori a velocità variabile che assicurano al motore di disporre della massima potenza quando il guidatore la richiede. I nuovi condensatori in alluminio, dotati di innovative geometrie (con condotti a fettuccia) di circolazione del fluido e l'impiego del refrigerante ecologico R134a, innocevo per i loro sono gli elementi che hanno convinto Seat a scegliere la tecnologia Diavola.

Per tutto agosto le mountain bike Legnano-Bianchi a 199.000 lire

Continua per tutto il mese di agosto la straordinaria vendita promozionale lanciata dalla FIVE Bianchi (Gruppo Piaggio) per avvicinare sempre più appassionati al mondo dell'«bicicletta di qualità e contribuire in qualche modo alla soluzione dei problemi del traffico e dell'inquinamento nelle grandi città. Supportata da una campagna pubblicitaria intitolata «Siamo solo noi», l'iniziativa offre tutta la gamma dei modelli Bianchi e Legnano a prezzi «stracciati». A partire da sole 199.000 lire la compressa fino al 30 agosto presso gli oltre mille punti di vendita e nei moderni centri specializzati «Bianchi OHP». È possibile acquistare ad esempio una vera mountain bike dell'uno o l'altro marchio.

Obiettivo sicurezza sulle strade/2

MILANO Ma è proprio vero che l'esuberanza giovanile si accompagna di pari passo con incoscienza e irresponsabilità? Questa equazione viene categoricamente smentita dai risultati di un'indagine statistica sui «Giovani e la sicurezza stradale» ordinata da Renault Italia alla società di ricerche sociali GPF e Associati - condotta tra gli studenti dell'ultimo anno delle scuole medie superiori contemporaneamente alla distribuzione di oltre 550.000 libretti del nuovo codice. In base a una significativa campionatura presa dagli oltre 62.000 questionari - risultati compilati a Renault Italia risulta infatti che il mondo giovanile è molto sensibile a questa problematica verso la quale si appropria con una serietà insospettabile.

Giovani cercano formazione e dagli adulti il controllo

ritenuti indispensabili tutti i dispositivi tecnologici che aumentano la sicurezza attiva e passiva delle vetture. Sempre dall'indagine emerge uno straordinario grado di informazione su tali sistemi sia da parte dei maschi sia da quello delle ragazze. Abs, air-bag, interruttore inerte del flusso carburante non sono un mistero per loro. Tant'è vero che sud dividendo per sesso la classifica dei valori non si notano

grossa differenza percentuali. Unica eccezione sono i vettili di sicurezza per i bambini incorporati nel divano posteriore ritenuti molto più importanti dalle ragazze (42%) naturalmente molto più sensibili in materia dei loro colleghi di studio (21%).

La prudenza, la sicurezza, la responsabilità sono dunque percepite dai ragazzi come valori positivi. Ciò non toglie che essi non si sentano pronti ad

affrontare da soli e senza gli strumenti adatti il mondo esterno. Proprio per questo in vevano l'aiuto degli adulti e chiedono dalle autorità proposte un maggiore rigore nei controlli e sanzioni più severe per chi trasgredisce. Ancora una volta, cioè, da una parte sono consci dei propri limiti, dall'altra inerti delle proprie capacità di autocontrollo. Complessivamente responsabili si ma non ancora sufficientemente.



Diverse auto adottano i sedili per bambini integrati nel divano posteriore. In mancanza di questi è bene ricordarsi di posizionare il sedile «opposto» alla direzione di marcia (come nella foto) in caso di incidente le conseguenze sul piccolo sono molto ridotte.

Il risultato è una delega al mondo adulto perché risolva i loro problemi. Il fatto è abbastanza emblematico della perdita di valori che ha caratterizzato la generazione «casual» (i figli di centro del fronte dei diseredati) in cui tutto è ritenuto possibile, spiega un sociologo dell'GPF. Ma è anche il frutto del l'edonismo, l'instabilità politica ed economica che non aiuta i ragazzi a essere sereni.



Ride-Leveler per l'auto con traino. Migliori tenuta di strada e frenata

Troppo spesso si pensa che sia sufficiente stare nei limiti del peso ammesso per non avere problemi nel traino di un caravan o un van o di una barca. Monroe, che fornisce i supporti per due anni con chilometraggio illimitato - ha dato invece ampia dimostrazione dell'utilità di ammortizzatori. Prezzi due auto e due caravan di 5 metri assolutamente identici. Ha equipaggiato la

prima con ammortizzatori tradizionali e la seconda con i nuovi Ride-Leveler. Un «compensatore di carico» creato appositamente da Monroe per vetture che devono trainare i carichi saltuariamente o solo in certi periodi dell'anno. I test è risultato che quest'ultima differenza della prima non ha denunciatò beccheggia ad alta velocità, scodinzolamenti in curva o in seguito a brusche frenate, e lo spazio di frenata si è decisamente ridotto.

Tante iniziative in Emilia Romagna per salvaguardare la vita dei giovani. «Naturalmente» al ballo contro lo sballo

RICCIONE «Prendersela con le discoteche è sbagliato. Chi vuole assumere droga o alcool non lo fa nei locali». Ugo Amoresano, segretario generale dell'ASIAC, scagiona i dancing. Alla tavola rotonda «Le autoscuole italiane contro lo sballo» svoltasi di recente a Riccione, Amoresano ha ribadito che «anticipare di un'ora la chiusura delle discoteche non ha senso». Tanto che il senatore Terzo Pierantoni ha firmato un disegno di legge «condonando» come dice lui stesso - da altri 22 senatori di tutti i gruppi. Il progetto prevede la chiusura per tutte le discoteche alle quattro di notte, con possibilità per le località turistiche di far dare un'ora per gli «giorni feriali». Secondo l'onorevole Giacomo Maccheroni della commissione Trasporti della Camera «bisognerebbe anche rendere obbligatoria l'educazione stradale nelle scuole», così come si profetizzerebbero coordinare un servizio di interfor-

ze per garantire la sicurezza sulle strade. Insomma sulla questione della sicurezza by night il dibattito è più che mai aperto, nonché coronato da un intreccio di progetti. Alle parole tutta via si affiancano anche dei fatti. Iniziative promosse dagli enti direttamente interessati a tutelare la sicurezza prima fra tutti la Regione Emilia Romagna per salvaguardare l'utenza del suo celebre divertimento. La Regione ha prolungato il tragitto del treno Azzurro inaugurato l'anno scorso. Quest'anno il convoglio in servizio dal 21.47 alle 5.20 copre la distanza Ravenna-Ravenna effettuando tutte le fermate. Inoltre il percorso del treno con un gioco di coincidenze si interseca a quello della «linea» l'ormai dato autobus della notte.

Altrimenti, altri si dimostra il SILEB (sindacato italiano locali di ballo). Dopo aver promosso una campagna pubblicitaria dal titolo la discoteca anti la vita e l'«recente monete Bruno Cristofari, presidente del Sileb ha fotografato il codice della strada di sbalzo, distribuito gratuitamente nei locali di ballo. Risultato: un denuncia per sanzione di 500 mila lire. Così l'«est» del «Biblos» di Riccione si era caratterizzata dallo slogan «niente sballo» mentre quello del «Paradiso» punta sul natural romantic. Tra i discotecheisti e angoli di questo mediterraneo stracostumi di tutta.

Lo sballo. Facile e festivo? Ormai si trovano aver fatto il loro tempo. «Quasi a settimana», conclude Giorgio Corradi del Prince di Riccione, «i test del sesso» la trasgressione di nati nel «per la spunto».

Il risultato è una delega al mondo adulto perché risolva i loro problemi. Il fatto è abbastanza emblematico della perdita di valori che ha caratterizzato la generazione «casual» (i figli di centro del fronte dei diseredati) in cui tutto è ritenuto possibile, spiega un sociologo dell'GPF. Ma è anche il frutto del l'edonismo, l'instabilità politica ed economica che non aiuta i ragazzi a essere sereni.

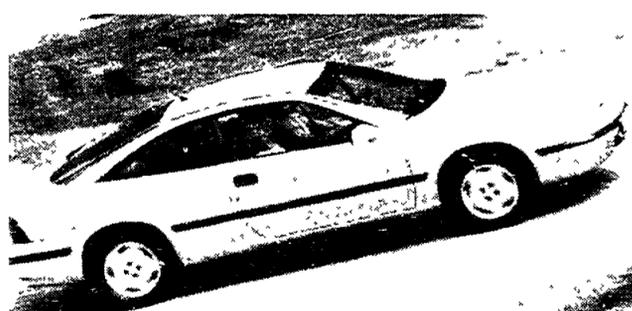
Prova. In giro per l'Europa con la 2.0i 16V, gioiello di meccanica Sportiva Calibra, con stile e comfort

Stia aumentando questo segmento del mercato. Non è soltanto una impressione. Sì, perché le cosiddette coupé si vedono molto di più delle altre, è più probabile che uno si fermi a guardare le forme lussuose e gli interni di una Celica Toyota Mr2 da sessanta milioni piuttosto che una utilitaria malconca e magari anche sporca. Però non è soltanto questione di visibilità. Il numero delle coupé in Italia sta proprio crescendo, nonostante la stanchezza del mercato. Anzi è proprio un segno dei tempi che, mentre il rinnovo del parco delle auto ordinarie è in flessione sulle sportive è in

corso una dura competizione tra giapponesi e tedeschi, mentre si annuncia l'entrata in lizza di una coupé Fiat, disegnata da Pininfarina e ancora priva di un nome all'altezza della grinta del suo profilo. In questa arena surriscaldata si colloca l'Opel Calibra, versione 16 valvole, che abbiamo provato su tracciati lunghi in giro per autostrade europee (fortunati se si capita per lavoro di utilizzare quelle svizzere e tedesche che le altre, perché hanno eliminato come ben si sa il problema di quella immane perdita di tempo che

è il pagamento del pedaggio). Tra Audi, Bmw serie 3, Honda Civic, Mazda Mx3, Mitsubishi Eclipse, Rover 200 e altre consorelle del campo, la Calibra è ormai una certezza collaudata dalla grinta italiana e tiene testa alla omologa Bmw. Le prestazioni sono ampie, mentre all'altezza della fascia velocità massima oltre i 220 km/h da 0 a 100 km/h in 8,5 secondi, consumi contenuti in rapporto alla velocità sempre largamente al di sotto dei dieci litri per cento chilometri, e appena al di sopra in città. Tutti i parametri sono continuamente sotto osservazione attraverso il sistema di controllo computerizzato che, rispetto a quelli che abbiamo avuto a disposizione finora su vari modelli, è facilmente consultabile attraverso due pulsanti posti non sul cruscotto ma in basso a destra tra la leva del cambio ed il freno a mano. Il sistema di alimentazione non fa troppo sentire la mancanza del turbo e mantiene al motore a ogni regime elasticità e ripresa spunto.

La comodità di la guida, di genere nettamente sportivo e garantita da una posizione molto bassa e allungata. E la prim'attesa sulla quale ci capitò di non dover usare tutta la corsa, il dietro del sedile. E, inoltre, il possibile un vero abbassamento del posto guida anziché quel movimento ad altalenata che di solito viene proposto come tale. L'allungamento stile competizione può essere completato fino ad abbassare il volante che diventa praticamente perpendicolare al piano stradale. Questo assetto può avere effetti nefasti sui soggetti più immaturi ma consente ugualmente una comodità impari agibile per i viaggi lunghi.



La Calibra 16V motore 2.0 litri ha una potenza di 150 cv e una coppia di 21,5 kgm a 4800 giri.

comoda. L'insieme posizione di guida leggerezza dello sterzo, qualità della frenata, silenziosità dell'abitacolo, l'aria di strada, i pedali bilibrati, l'ausilio di qualità che finora ha dato alla Calibra che vantava un rispetto alla maggioranza

delle concorrenti che la ha più tenne sul mercato italiano. Infatti, se si può probabilmente in un prezzo complessivo di 22 milioni la Bv di 1.4 e 1.6. Il fatto che con la Calibra si acquista una vettura sicura, comoda, sportiva

ed un gioiello di meccanica ma non avendo pur sempre un prezzo molto ragionevole senza cioè spingersi sui tempi dell'esibizionismo o dell'«tecnica di eccellenza» che forse, lo si può dire, sono dai modelli più geniali del campo.

delle coupé. Sulla Calibra, insomma, ci possono salire tutti senza l'imbarazzo di certi eccessi di vistosità. Tra le note buone da attribuire a questa macchina un impianto di climatizzazione che recupera il fresco anche con i massimi caldi e che non ha bisogno di essere impiegato se, oltre al massimo ed un delizioso bagagliaio che si scorge perché completamente in tutta la sua ampiezza alzando il grande portellone posteriore. Naturalmente a questa vettura ideale per viaggi in due o in solitario nessuno chiederà che si possa sedere dietro sedili o in che comodi.