

Piove a catinelle Un sottomarino va in autostrada

■ Le piogge torrenziali di questi giorni ci hanno insegnato tante cose sui disastri d'Italia. Ma a noi che seguiamo gli eventi legati all'automobile ha insegnato anche altro. Si fa tanto parlare di sicurezza attiva e passiva in automobile, si discute annoatamente di viabilità e traffico. Però si dimentica troppo spesso che anche la strada, in quanto suolo sul quale corrono le due, quattro e più ruote, è essa stessa fonte costante di pericoli anche mortali. Un asfalto molto sconnesso, una strada tutta buche, una curva disegnata male - possono - innescare l'incidente. Senza arrivare a questi limiti - che limiti purtroppo non sono - ci preme sollevare una questione molto più semplice: pioggia significa scarsa visibilità. Si può obiettare che un fenomeno atmosferico non è controllabile. Vero. Ma si possono studiare correttivi che ne prevenano le conseguenze più nefaste.

Qualche giorno fa dovevamo tornare a Milano da Sirmione. Appena imboccata l'autostrada scoppiò un violento temporale. In un attimo il parabrezza si trasformò nell'obolo di un ipotetico sottomarino. Acqua da sopra, acqua dai davanti sollevata dalle auto che precedono, acqua dal fianco separata a mille atmosfere verso la nostra testa dalle ruotone di Tir che su questa autostrada abbondano a ogni ora, e infine anche acqua di sotto dalle innumerevoli pozze che si formano in un batter d'occhio lungo

Arriverà a gennaio la familiare compatta Volkswagen. Motori benzina e Diesel da 1.4 a 2.0 litri. Già a dicembre la rivoluzionaria «Ecomatic»

La station wagon secondo Golf

Volkswagen si cimenta, con la nuova Golf Variant, nel segmento delle station wagon di dimensioni contenute. Sarà importata da gennaio 1994. Il mercato di queste vetture continua a crescere e finora è stato appannaggio di Ford e Opel. Arriverà in dicembre anche in Italia la rivoluzionaria Golf Ecomatic, una Diesel dalle caratteristiche di economicità, basso inquinamento e tipo di guida davvero singolari.

UGO DAHO

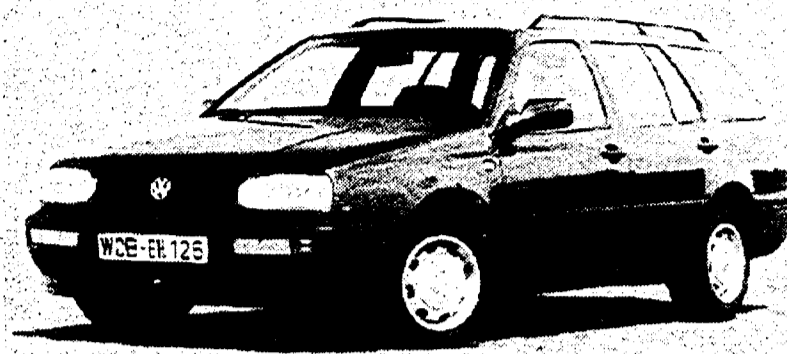
■ HANNOVER Presentata in questi giorni ad Hannover alla stampa specializzata, la Golf Variant arriverà sul nostro mercato in gennaio dell'anno prossimo con tre livelli di allestimento. La Volkswagen si cimenta per la prima volta nel segmento della Golf con una station wagon, intendendo approfittare della crescita nella domanda di questo tipo di vetture. In Germania, infatti, un automobilista su sette sceglie una «familiare».

■ Più lunga di 32 cm rispetto alla Golf, la Variant raggiunge i 434 cm ed è larga 170 cm; l'altezza, senza mancorrente (peraltro di serie) è di 144 cm. Essa offre un vano di carico che va da 466 a 1,425 litri, con la possibilità di modularne l'ampiezza abbattendo separatamente gli schienali posteriori. Il vano si presenta altresì ampio in larghezza e in particolare nella zona dei passaruota raggiunge il metro per merito delle modifiche apportate alle sospensioni posteriori. Sempre in tema di carico merita una segnalazione il basso piano di accesso al ben rifinito bagagliaio senza gradino; mentre ci sembra poco pratica la maniglia d'apertura. In due appositi vani posteriori sono alloggiati il triangolo e la cassetta di pronto soccorso.

Il livello di finitura e la dotazione accessoristica sono più che soddisfacenti già nella versione più economica, la CL. Quest'ultima si può ottenere con motorizzazione 1.400 cc e 55 cv, 1.800 cc e 75 cv, oppure 90 cv. Fanno parte della dotazione di serie: sedile regolabile in altezza, appoggiatesta regolabili, schienale posteriore regolabile separatamente, copertina vano bagagli, servosterzo (eccetto 1.400 cc). A richiesta, sempre sulla CL, si possono ottenere «air-bag», Abs, alzacristalli elettrici, poggiatesta posteriori, climatizzatore, chiusura centralizzata.

La versione GL - con motore 1.800 cc da 90 cv, cambio manuale o automatico - offre, di serie, una dotazione ancora più ricca: piantone dello sterzo regolabile in altezza, specchi esterni riscaldabili, chiusura centralizzata, servosterzo, vetri atermici.

■ Più sportiva la GT, che col motore di 2.000 cc offre una potenza di 115 cv. La caratterizzazione esterna è affidata ai profreni di sottoporte, passaruote e proiettori doppi, all'interno troviamo sedili sportivi, plancia nera e stoffe speciali, oppure pelle. Le velocità massime raggiungibili con i motori a benzina vanno dai 151 kmh della 1.400 fino ai 195 kmh della GT



La Golf Variant, solo 32 cm più lunga della berlina, è offerta in sei diverse motorizzazioni benzina e Diesel

Infine, due versioni turbodiesel di 1.900 cc da 75 cv e da 90 cv. La più potente è dotata di iniezione diretta ed intercooler. Le velocità sono rispettivamente di 163 e 176 kmh. Particolarmente curato l'aspetto della sicurezza passiva affidata, fra l'altro, a rinforzi alle portiere, piantone telescopico dello sterzo, un «ultimatore» piastra ad assorbimento d'urto e corona cedevole. Abs ed air-bag per conducente e passeggero sono opzionali. La Variant supera già le prove di urto frontale, laterale ed obliquo alla velocità di 56,4 kmh, che entreranno prossimamente in vigore. Il prezzo si prevede che sarà di circa l'8-10% superiore a quello della Golf berlina.

Il nostro interesse inizialmente rivolto verso la Variant si è successivamente spostato verso la seconda nuova vettura presentata, la Golf Ecomatic. Quindici anni di progettazione han-

no consentito alla Volkswagen di presentare e produrre in serie, per prima, una macchina che ci è sembrata straordinaria, soprattutto di questi tempi. Certamente essa merita una trattazione più approfondita di quella che poche righe seguenti consentono, perciò torneremo successivamente sull'argomento.

Il principio al quale i progettisti si sono ispirati sembra essere: in bicicletta, quando non ce n'è bisogno, non si pedala. E così, quando la Ecomatic è ferma ai semafori o procede in discesa, oppure ha sufficiente slancio, il motore si spegne, rilasciando l'acceleratore. Alla più leggera pressione del piede il propulsore - Diesel di 1.900 cc e 64 cv - di propria volontà riprende a girare, assicurando la potenza chiesta. Per i più timorosi che, ad esempio in discesa, non volessero affidarsi esclusivamente ai freni la Ecomatic è dotata di un pulsante sulla leva a destra

sotto il volante, che consente il disinserimento del dispositivo elettronico di spegnimento del motore. Così facendo si ottiene un normale e rassicurante freno motore. Ma, quando si spegne il motore cosa succede a tutti i servomeccanismi di bordo come servosterzo, servofreno, riscaldamento, luci, ecc.? Niente paura, la Volkswagen sembra aver pensato a tutto ed ha piazzato pompe e meccanismi a funzionamento elettrico che suppliscono egregiamente.

La Ecomatic, come fa intuire il nome, non è soltanto ecologica ma anche automatica, o meglio parzialmente automatica, poiché provvista del pedale della frizione sebbene dotata di un cambio manuale a 5 marce. Il tutto si traduce in una guida nuova, molto piacevole e rilassante oltreché economica. Dispendibile dal prossimo dicembre, si prevede che la Ecomatic verrà a costare circa il 10% in più della Golf Diesel da 75 cv.



Due nuovi modelli Volvo per i truck più pesanti

La Volvo Truck Corporation ha lanciato due nuovi modelli di veicoli industriali nella classe più pesante. Frutto di quasi 1270 miliardi di lire, è nata la serie FH (la sigla sta per cabina avanzata in posizione alta) che si sviluppa, al momento, nei modelli FH12 e FH16 (nella foto) con telaio, cabina e motori completamente nuovi. Punti salienti della serie FH sono la linea aerodinamica, la tara ridotta, alcune innovazioni nella meccanica (freno motore Volvo Engine Brake ancora potenziato) e soprattutto il nuovo motore Diesel 12 litri quattro valvole per cilindro (240, 380 e 420 cv), il primo con albero a camme in testa e iniettori singoli con comando elettronico. La serie FH prevede un elevato numero di combinazioni di assali, un'ampia scelta di sospensioni, carrelli e passali. La versatilità dei nuovi telai consente allestimenti «disegnati» in base al tipo di impiego.

Da mercoledì a Stresa la 49^a Conferenza del traffico

nuovo Codice, i relatori della 49^a edizione concentreranno la loro attenzione su una questione di attualità nella pubblica amministrazione: «Trasporti e privatizzazioni: lo Stato e gli Enti locali da produttori a controllori».

Defender 90 SV la Land Rover numero «1.500.000»

La fabbrica inglese di Solihull è stata festeggiata recentemente una tappa importante nella quarantennale storia del marchio Land Rover: l'uscita dell'esemplare numero «1.500.000». Per l'occasione soft top, motore turbodiesel 200 TDi prodotto dalla stessa Land Rover consegnato alla rockstar inglese Brian Adams. Oggi nel mondo circolano oltre un milione di Land Rover, più di due terzi di tutte quelle costruite in 45 anni.



Su «AutoDoc» la prima foto della Dedra Station Wagon

ne in edicola è peraltro dedicata proprio alle «familiari»: una sorta di guida all'acquisto delle S.W. offerte sul nostro mercato.

Hertz festeggia 75 anni: inventò l'autonoleggio e ne è leader

John Hertz, fu il ventiduenne meccanico di Chicago Walter Lee Jacobs. Nel 1918 mister Jacobs ebbe l'idea di aprire un «Rent-A-Ford» con dodici vetture Ford modello T da lui riparate e riverniciate. Il successo fu tale che già nel 1923, con 565 vetture, Jacobs fatturava la bellezza di 1 milione di dollari l'anno. E si trovò il socio John Hertz, presidente della Yellow Cab and Yellow Truck Manufacturing Company. Alla nuova società Hertz diede nome e colori (il giallo). Jacobs ne assunse invece la presidenza tenuta fino al 1950. Il passato è ricco di episodi che varrebbe la pena di narrare (magari quando avremo spazio). Il presente sono la presenza in 130 paesi, 5200 punti di noleggio (2000 negli aeroporti), un «parco» di 420.000 vetture che fanno di Hertz il più importante acquirente privato di automobili al mondo.

Sul treno di gomme i plus Pirelli del «Driving Club»

■ Andare da un gommista e comprare un treno di gomme Pirelli per la propria autopuò significare molto di più di un cambio di pneumatici. Fino al 30 novembre, infatti, questo atto dà diritto ad entrare nel «Driving Club Pirelli». È l'ultima iniziativa dell'aggressiva campagna pubblicitaria 1993 del produttore italiano, cominciata la scorsa primavera con «Golden Game» e prosegue con gli spot di Sharon Stone.

In pratica, l'acquisto di un treno di PZ00, P700-Z, P600, P400E, P200 Chrono, P5000 Vizzola si vedrà consegnare dal rivenditore una «busta di benvenuto» nella quale sono contenute la tessera numerata di appartenenza al Club (per attivarla basta rispedire compilata un'apposita cartolina alle-



La «Joy» (in alto, l'abitacolo), versione centrale della gamma Corsa '94

Opel Corsa va...di corsa In gamma '94 entra la Joy

■ Agosto, un mese generalmente «depresso», sarà ricordato da alcune Case per exploit commerciali inusitati. Merito, ovviamente, delle misure anticrisi che hanno indotto molte Marche e le loro reti di vendita a tenere le porte aperte anche durante il periodo di ferie. Tra quelli che hanno riproposto una grossa boccata d'ossigeno c'è la Opel G.M. che ha raggiunto il 13,3% di quota di penetrazione sul mercato europeo (l'intero Gruppo General Motors è a quota 13% anche nel cumulo gennaio-agosto).

Opel è ben piazzata anche in Italia dove la sua nuova Corsa è stata bene accolta. Commercializzata da marzo, la nuova «piccola» della Casa tedesca ha conquistato in cinque mesi di vendita 15.636 utenti italiani, realizzando così i livelli mensili di vendita della

«bestseller» Astra. «La Opel va... di Corsa», amano dire in G.M. Italia. Tanto di corsa che già dallo scorso mese è disponibile sul nostro mercato la Corsa «gamma 1994». Cosa può presentare di diverso dalla precedente in così poco tempo? Innanzitutto una nuova versione «Joy» (letteralmente, gioia), e alcuni ritocchi agli allestimenti per renderla «meglio rispondente al gusto e le esigenze dell'utanza di casa nostra».

La Joy si inserisce al centro della gamma, tra le Corsa Swing e GLS; carrozzeria 3 porte; motore 1400 a iniezione elettronica in grado di erogare 60 cv; equipaggiamento completo chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, sedili posteriore reclinabile separatamente, due «retrovvisori esterni» prezzo chiavi in mano 16.670.000 lire, di poco superiore a quello della Swing 1.413 porte. Personalmente, quando l'avevamo vista prima del lancio, non ci avevamo convinto la scelta dei tessuti fantasia e gli inserti in plastica colorata «stile Twingo». Speriamo che questi mesi siano serviti almeno a modificare i sentimenti.

Le altre novità riguardano la disponibilità della carrozzeria 5 porte per la versione base «City»; la dotazione di serie sulla «Swing» di chiusura centralizzata e alzacristalli elettrici; il servosterzo di serie sulla «GLS», ora disponibile solo con motori 1400 a iniezione elettronica e 1500 a gasolio. In complesso, dunque, una gamma più articolata (sei allestimenti e sei motorizzazioni), con otto differenti versioni adatte ai neopatentati (4 con motore a benzina di 1200 cc, e quattro con il Diesel 1500).

Ottimismo in Bmw Italia che propone molte novità per tutte le gamme

Serie 3: ampia, sicura, famosa

Serie 3 sempre più strategica per Bmw Italia: 75% del mix di vendite. Una gamma «moderna» ora arricchita e ampliata con tre nuove versioni potenti e ben equipaggiate: coupé 316i, berlina 318is e 325 Tds intercooler. Dal 1° settembre tutte le Bmw dotate di serie di airbag, o Eurobag, lato guida. E c'è la novità degli allestimenti «Serie Europa»: 40 versioni prive di vetri elettrici ma «super dotate» e a minor prezzo.



Prestazioni eccellenti dalla nuova Bmw 325 Tds con intercooler

**DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ**

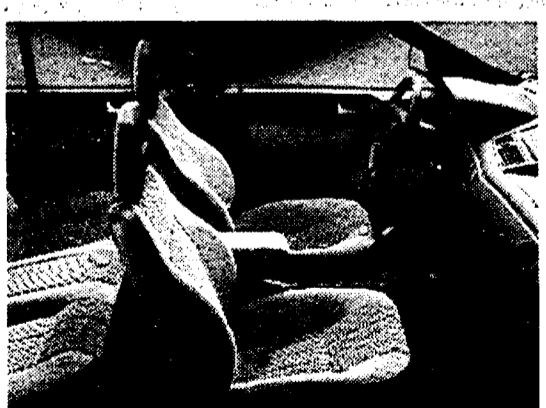
■ SIRMIONE. Il verde delle sponde veronesi del lago di Garda ispira tranquillità nonostante l'altissimo. È il panorama adatto a Bmw Italia che, pur subendo come tutti la congiuntura negativa, ha molti motivi per essere cautamente soddisfatta della sua attività. La filiale della aggressiva Casa tedesca ha contenuto il calo di vendite molto al di sotto di quello del mercato totale italiano (Bmw meno 16% nel novembre contro il meno 23% generale). Venticinquemila consegne da gennaio a fine settembre fanno ipotizzare un risultato di 32.000 unità immatricolate - a fine anno, che portano a un contenimento della contrazione di vendite entro il 13-14%.

In generale Bmw Italia gode della flessibilità produttiva e commerciale della Casa madre che, mosca bianca nel panorama industriale dell'automobile, non solo si permette di costruire meno vetture

elettronici di controllo dispongono di maggiore potenza, migliore coppia, e prestazioni eccellenti quanto confortevoli e ben equipaggiate. Specie sotto il profilo della sicurezza: queste nuove Serie 3, come tutta la gamma dei modelli Bmw, dal 1° settembre sono infatti provviste di serie di airbag lato guida (per il passeggero è in opzione), oppure in alternativa di un nuovo Eurobag di 30 litri capace di attivarsi in 25 millesimo, totalmente inserito (cuscino, centralina e sensori) nel volante a tre razze e nel piantone dello sterzo. Quest'ultima soluzione, che può essere richiesta al momento dell'ordine, si adatta facilmente per il montaggio su

Prova. Twin Spark 2.0, versione «tranquilla» dell'auto vittoriosa al DTM

Alfa 155 e sport fa rima con comfort



FERNANDO STRAMBACI

■ Mentre Nicola Larini, Alessandro Nannini, Christian Daner e gli altri della squadra corse dell'Alfa Romeo collezionavano vittorie al Deutsche Tourenwagen Meisterschaft con l'Alfa 155 V6 Ti da 420 cv, chi scrive avrebbe dovuto compiere una prova di 5.000 chilometri con la più tranquilla, si fa per dire, Alfa 155 V6 da 165 cv. Come è finita al DTM (ossia il campionato tedesco riservato alle vetture da turismo), dove l'Alfa 155 hanno sbaragliato in casa loro, con tre corse di anticipo sulle venti in calendario, le auto tedesche più titolate, a cominciare dalle Mercedes, è cosa nota. Non ha invece storia la nostra prova.



Il confortevole interno dell'Alfa 155 Twin Spark 2.0 e una vista di tre quarti posteriore della vettura che, esclusi gli optional, è a listino per 31.330.000 lire

Giusto il tempo di rendersi conto che in autostrada, con l'Alfa 155 V6, si riesce a non superare i limiti soltanto a condizione di farsi venire i crampi alla gamba destra e di auspicare che l'Alfa Romeo doti le sue auto di gamma media superiore del programmatore di velocità largamente diffuso in America e la nostra prova è finita. Proprio sotto casa, infatti, mentre ci apprestavamo a caricare i bagagli, la centralina della 155 V6, come qualche volta succede con le macchine dall'elettronica molto sofisticata, ci ha piantati in asso. Impossibile rinviare anche di qualche ora il lungo viaggio programmato, così, grazie alla solerzia dell'ufficio stampa del-

l'Alfa Romeo, ci siamo messi al volante di un'Alfa 155 Twin Spark 2.0 con motore quattro cilindri di solo 143 cv di potenza, ma in grado comunque di far toccare alla vettura i 205 km/h di velocità.

Anche con questa macchina, soprattutto durante una tappa di 1.100 km, percorsi in unica soluzione con le sole soste per i rifornimenti, si è posto il problema della difficoltà di restare sotto i limiti di velocità imposti in Italia dal Codice: segno evidente che le 155 sono macchine pensate per correre; d'altra parte, non è la sportività la prima qualità che si richiede ad un'Alfa Romeo e gli «alifisti» non vanno feroce del «rombo» del motore della loro auto, che de-

dal posto del guidatore l'assetto dei proiettori a doppia lampada alogena, lavafari a getti in pressione, climatizzatore automatico, impianto radio con antenna intrusa nel lunotto). E' anche per questo che, pur viaggiando sempre a pieno carico e quando ancora il caldo impazzava, né il pilota né i passeggeri hanno mai dato segni di stanchezza. Ne segnali di affaticamento ha dato il motore, anche nelle tappe più lunghe e pur sottoposto ad un regime di giri molto spesso elevato, limitandosi a richiedere, dopo 4.000 km, un chilo d'olio e consentendoci di percorrere, in media, 8,8 chilometri con un litro di carburante.

Certo, se non avessimo viaggiato sempre a pieno carico e se ci fossimo tenuti sui fatidici 90 e 120 orari, corrispondenti ai parametri di omologazione di chilometri con un litro ne avremmo percorsi rispettivamente 15,8 e 12,3. Invece ci siamo trovati alla fine della prova con 568 litri di benzina verde consumati: che sono comunque pochi in rapporto alle soddisfazioni di guida che ci ha dato l'Alfa 155 T. Spark 2.0, che ha dimostrato la sua eccellenza in frenata e durante i cambi di marcia e tutte le sue qualità in fatto di tenuta di strada.

Rimane da fare un piccolo appunto: il servosterzo (la cui comodità è fuori discussione) è poco diretto alle basse velocità ed è un po' rumoroso a fine corsa durante le manovre di parcheggio.