



Il crash della Clio 1.2: conseguenze «medie» su uomo e vettura.

Urto a bassa velocità: che accade a uomo e vettura? Due «scuole» a confronto nel test di Quattroruote

Paraurti a deformazione programmata, cellule abitative indeformabili, barre di protezione nelle portiere, rinforzi alla struttura sono termini ormai entrati nel gergo quotidiano del costruttore di automobili e degli utenti. La funzione primaria: proteggere gli occupanti. Ma c'è anche un altro aspetto, non meno importante, che riguarda il contenimento dei danni in caso di incidente. Cosa succede a una vettura quando subisce un leggero tamponamento? E al guidatore? Queste domande se le è poste il mensile «Quattroruote», che nel numero in edicola riporta i risultati di questo esperimento fatto su dodici diversi modelli dei segmenti B e C concessi allo

scopo da Fiat, Ford, Nissan, Opel, Peugeot, Renault e Volkswagen. Anche solo dalle prime prove del crash frontali «disassati» — alla velocità di 8 km orari contro una barriera fissa, colpita con il 40% della larghezza della vettura —, di cui siamo stati testimoni, si sono evidenziate due diverse «filosofie»: una privilegia il contenimento dei danni materiali, l'altra le conseguenze sull'uomo. Premesso che a velocità superiori entrano in gioco altri fattori e tutte le vetture hanno comportamento analogo, schematizzando, il confronto è, nell'ordine, fra la «scuola» tedesca e quella italo-francese. La riprova si ha dai preventivi di riparazione stesi dal Centro studi auto

riparazioni. Si va da un minimo di 1.425.000 lire per la Nissan Micra 1.3 SLX a un massimo di 4 milioni per la Fiat Tipo 1.8 GT. Per contro proprio la Tipo, e subito dopo la Punto, sono i modelli che hanno garantito al massimo il conducente: i valori di accelerazione del corpo umano nell'impatto sono infatti i più bassi: 2,9 e 3,3 g. Mentre la Micra — risultata la più equilibrata nelle due funzioni — ha fatto registrare 5,2 g, e la Golf il valore massimo con 7,1 g. Sia ben chiaro che si sta parlando tutt'al più di un torcicollo. Una cosa però è assolutamente certa: anche a 8 km l'ora è molto meglio viaggiare con le cinture allacciate.

Incentivi La Bmw: «Carità no grazie»

La battaglia di Agnelli, soci e associazioni per convincere il governo — il quale pare proprio non sentirsi — che, sull'esempio di Francia e Spagna, eventuali incentivi a sostegno del mercato dell'automobile potrebbero ridare fiato all'industria delle quattro ruote e nel contempo rimpinguare le casse dell'Erario (cui già oggi, a mercato pressoché bloccato, gli automobilisti italiani versano la bellezza di quasi 80.000 miliardi di lire tra tasse, imposte e balzelli vari) fa procellarsi fra i rappresentanti in Italia di Case estere, ma registra anche qualche voce contraria.

Ai primi si è aggiunta in questi giorni la voce di Olivier Van Ryambeke, direttore generale di Citroën Italia, il quale sottolinea come «se si confrontano i dati dei primi cinque mesi con l'immatricolazione dell'analogo periodo 1993», e cioè con le consegne reali all'utente finale italiano, «il nostro mercato registra una caduta dell'11 per cento, anche se il mese di maggio segnala una leggera ripresa del 3-4%».

Gli dati dell'Olimpo Da ciò il numero uno di Citroën Italia fa conseguire una previsione a fine anno di 1,6-1,7 milioni di unità immatricolate, che fa retrocedere l'Italia per la prima volta dal secondo al terzo o quarto posto nel mercato europeo dietro Gran Bretagna e Francia. «Quanto perso — afferma — non si può recuperare, ma un intervento del governo, attraverso incentivi, potrebbe ridare fiato alle vendite». E fiduciosi all'utente che nel frattempo aspetta a sostituire la propria vettura in attesa dell'evolversi degli eventi.

È questa situazione di stallo a preoccupare maggiormente il management di filiali e distributori. Monsieur Jean-Jacques Couderchet, direttore generale di Peugeot Italia, non ha mezzi termini nel definire pericoloso l'attuale momento commerciale: «I concessionari sono ormai col naso per terra», è la sua immagine «realistica» della sofferenza delle reti di vendita. Perciò, dice, bado alle ciancie e agli attendismi. «Il governo decida subito: o sì, o no. Ma facciamola finita, immediatamente».

Politica duratura Di parere opposto è il presidente di Bmw Italia, Gabriele Falco, fra i pochissimi a poter vantare bilanci positivi. In poche parole egli afferma che l'automobile non ha bisogno di provvedimenti-carità, ovvero provvisori, ma di una «politica dell'auto seria, responsabile e duratura». E cioè che consideri i molteplici aspetti del fenomeno, da quello amministrativo e burocratico fino al riciclaggio dell'auto e al trattamento dell'usato, non prescindendo da «investimenti orientati allo snellimento del traffico» (e qui ricorda che l'80% delle merci viaggia su gomma, su più di 1,5 milioni di autocarri), e che «l'incertezza del diritto non consente decisioni di acquisto scelse da astrusi calcoli di convenienza temporanea».

Una burocrazia più snella, l'eliminazione di sperequazioni fiscali (Diesel, fuoristrada, vetture di oltre 2000 cc) la regolamentazione dell'iva sull'usato sono alcune delle proposte che Falco avanza per costruire le nuove basi del mercato da qui in avanti, in cui siano ben definiti i ruoli delle tre grandi componenti del mondo dell'auto: industria, Stato e utenza. Nel rispetto, anche, delle rispettive convenienze. □ R.D.

PRONTO ECOLOGIA

Con Fiat e Bugatti il Duemila a metano

FERNANDO STRAMBACI

Prevedere che il metano sarà il carburante dell'anno 2000 è forse azzardato, ma che su questa strada ci si stia avviando è ormai certo. Due «firme» dell'automobilismo di casa nostra, la Bugatti e la Fiat, avvallano, con il sostegno della Snam, questa che è ormai molto più che un'ipotesi di lavoro.

A Milano, nell'ambito del XIX Congresso mondiale del Gas, si è parlato proprio di auto con propulsori alimentati a metano. La Bugatti vi ha presentato il suo sistema «Ecogas 2000» che consente, utilizzando un qualsivoglia motore a ciclo Otto, di alimentarlo a metano invece che a benzina; la Fiat ha esposto una Cromo-laboratorio che va a metano, un prototipo che prelude alla industrializzazione, per il 1997, di vetture alimentate a gas.

essere disponibile sul mercato (e non necessariamente soltanto in versione Cromo) a partire dal 1997. Molto dipenderà dalla realizzazione dell'accordo siglato nel marzo scorso tra il governo Ciampi, l'azienda e i sindacati. La Casa torinese sembra comunque essere pronta, anche se si stanno ancora studiando soluzioni per rendere meno pesanti ed ingombranti i contenitori del metano, in modo da lasciare spazio sufficiente per i bagagli e da consentire al tempo stesso un'autonomia di almeno 400 chilometri.

Problemi di rifornimento di questo «carburante pulito» non ce ne dovrebbero essere, perché già l'Italia possiede la rete di rifornimento di metano più vasta d'Europa. Inoltre la Snam sta già programmando la collocazione di apposite colonnine per il rifornimento di metano in tutte le stazioni di servizio della consorella Agip.

La lotta all'inquinamento riscopre l'uso del gas naturale Già in distribuzione l'innovativa Golf: è più cara ma risparmia il 40%

Ecomatic per i «parchi»

I primi 300 esemplari della innovativa Golf Ecomatic sono stati finalmente consegnati ai concessionari Volkswagen della rete Autogerma per le necessarie dimostrazioni. La Ecomatic (di cui diamo ampie delucidazioni qui sotto, ndr) è infatti una vettura che deve essere provata per essere capita. È un'auto molto speciale — dice Sergio Fontana, responsabile delle vendite in Autogerma — con la quale vogliamo lanciare un messaggio su quanto di concreto si può fare, e Volkswagen sta facendo, in difesa dell'ambiente. Insieme alle ibride che ancora sono in fase sperimentale — prosegue Fontana — la Ecomatic apre un nuovo corso.

Diventando da guidare, risparmiando nei consumi, è un passo avanti rispetto alle «sorelle» Golf Diesel a iniezione diretta già molto poco inquinanti. La sofisticata tecnologia messa a punto dai tecnici di Wolfsburg fa crescere però i prezzi della Ecomatic tra i 27,8 e i 28,8 milioni di lire a seconda del tipo di carrozzeria, a tre o cinque

porte. Un aiuto potrebbe venire da eventuali sgravi fiscali che eliminassero, ad esempio, la sovrattassa sui Diesel, dice Sergio Fontana. Il toggerma per le necessarie dimostrazioni. La Ecomatic (di cui diamo ampie delucidazioni qui sotto, ndr) è infatti una vettura che deve essere provata per essere capita. È un'auto molto speciale — dice Sergio Fontana, responsabile delle vendite in Autogerma — con la quale vogliamo lanciare un messaggio su quanto di concreto si può fare, e Volkswagen sta facendo, in difesa dell'ambiente. Insieme alle ibride che ancora sono in fase sperimentale — prosegue Fontana — la Ecomatic apre un nuovo corso.

Diventando da guidare, risparmiando nei consumi, è un passo avanti rispetto alle «sorelle» Golf Diesel a iniezione diretta già molto poco inquinanti. La sofisticata tecnologia messa a punto dai tecnici di Wolfsburg fa crescere però i prezzi della Ecomatic tra i 27,8 e i 28,8 milioni di lire a seconda del tipo di carrozzeria, a tre o cinque

ci anticipa Marco Aldegheri, responsabile del marchio Volkswagen in Autogerma. I primi risultati pensiamo però di poterli raccogliere fra sette-otto mesi. Comunque riteniamo realistico — conclude Aldegheri — l'obiettivo di 600 consegne nei prossimi dodici mesi.

L'incontro alla Villa Reale di Monza, dove è avvenuta materialmente la simbolica consegna dell'Ecomatic al sindaco, è servito anche a fare il punto, con Sergio Fontana, sulla situazione del mercato Audi e Volkswagen in Italia e sui programmi di Autogerma per i prossimi mesi.

Audi fino a maggio ha registrato un incremento di vendite del 26 per cento. Il recupero della Casa del «quattro cerchi» riceverà altra linfa vitale già a partire da questo mese. In luglio incominceranno, infatti, le consegne ai concessionari della nuova «A6», erede della Audi 100; in ottobre inizia poi la commercializzazione dell'ammiraglia in alluminio «A8» per la quale si

prevedono 160 unità vendute entro fine anno e 450 nel 1995; infine, per l'inizio del prossimo anno è previsto il lancio sul nostro mercato della «A4» berlina (per la versione Avant si parla del 1996) che andrà a sostituire l'Audi 80.

Parole di soddisfazione anche per quanto riguarda il mercato delle Volkswagen. La Golf in cinque mesi è stata consegnata a 38.300 acquirenti. «E se consideriamo che viene venduta a un ritmo di circa 6500 esemplari al mese — dice Fontana —, a fine anno dovrebbe arrivare attorno alle 90.000 unità. Dunque la Golf va molto bene, nonostante che il listino parta da un prezzo base alto rispetto alla concorrenza». Al buon risultato di metà anno manca però l'apporto della Polo: «Non abbiamo più disponibilità del vecchio modello, e il nuovo — spiega Fontana — sarà messo in commercio solo ad ottobre con le motorizzazioni 1.3 e 1.6 litri, mentre per la 1000 si dovrà attendere gennaio». □ R.D.

Stacca il motore!

UGO DANÒ

Semplice da guidare quanto complessa sotto il cofano, la Golf Ecomatic è apparentemente identica a tutte le altre versioni CL e GL a tre o cinque porte. Saliamo in macchina e qui troviamo, invece, qualche differenza: non c'è il pedale della frizione, ma in compenso il cambio è «normale» e ci sono alcune strane spie. Audacemente mettiamo in moto, come avremmo fatto con qualsiasi altra Diesel, girando la chiave di accensione e aspettando qualche secondo. Il motore borbotta come tutti i Diesel a iniezione indiretta. Inseriamo la prima, efficacemente coadiuvati dalla frizione «automatica» e schiacciando l'acceleratore ci muoviamo senza scatti, dolcemente. Inseriamo le rimanenti quattro marce aumentando la velocità e notiamo che si accende una spia sul cruscotto con la simbologia del cambio. Intuiamo che si tratta di un suggerimento del computer a cambiare marcia, quando quella inserita non è la più adatta per il risparmio di carburante.

In vista di un segnale di stop — siamo nel centro di Hannover — solleviamo il piede dall'acceleratore ed ecco che in meno di due secondi il motore si spegne. Contrariamente a quanto avremmo pensato non avvertiamo alcuno scossone: la Ecomatic procede per inerzia sicura e silenziosa. Infatti, allo spegnersi del propulsore si attiva la «ruota libera» e nulla più rallenta l'avanzamento, se

non la resistenza dell'aria e l'attrito delle ruote sulla strada. Ripartiamo semplicemente schiacciando il pedale dell'acceleratore. Questo, appunto, comanda l'accensione del motore — che avviene istantaneamente — e premuto più a fondo attiva la trasmissione del moto.

Nel traffico urbano, per il quale la Ecomatic è stata principalmente pensata — e progettata nell'arco di ben quindici anni —, il propulsore rimane spento fino al 60% del tempo totale di guida. Ciò consente un risparmio di carburante del 40% e quindi percorrenze di oltre 20 chilometri con un litro, fino agli oltre 26 registrati nei test effettuati a Milano. L'inquinamento dell'aria prodotto dalla vettura — dotata di marmitta catalitica — scende, ovviamente, in rapporto diretto al tempo in cui il motore resta spento.

Volendo utilizzare la Ecomatic al di fuori dell'ambito cittadino non ci sono problemi in quanto le prestazioni offerte sono quelle del normale Diesel di 1900 cc e 64 cv della Golf. Qualche problema potrebbe sorgere, da un punto di vista psicologico, in discesa. Chi è abituato a sfruttare il freno motore potrebbe trovarsi a disagio nel doversi affidare soltanto ai freni. Così, i progettisti della Casa tedesca hanno previsto la possibilità di disinnescare il dispositivo elettronico Ecomatic — segnalato da apposita spia — che provvede allo spegnimento del motore, schiacciando un pulsante sulla leva del tergicristallo. In caso di dimenticanza l'Ecomatic si reinserirà automaticamente al successivo riavviamento



La Golf Ecomatic fotografata nel centro di Hannover.

con la chiave d'accensione.

E d'inverno? Sì, perché sarebbe lecito pensare che allo spegnimento del motore si spengano anche tutti i servizi di bordo compreso il riscaldamento. Invece funziona tutto, sempre; perché quando si spegne il propulsore la «gigantesca» batteria da 92 amper provvede a tenere in funzione la pompa elettrica supplementare che mantiene il circuito di riscaldamento, le luci, il lunotto termico, la radio, l'attivatore dell'airbag, eccetera. Ma non è finita con le «diavolerie». Nel momento dell'accensione del motore la notevole richiesta di corrente per far girare il motorino d'avviamento fa abbassare le luci, perciò esiste una seconda piccola batteria che automaticamente, per il breve tempo necessario, si fa carico dei servizi di bordo.

Per quanto riguarda invece il mantenimento dell'efficienza dei servomeccanismi —

come il servosterzo, il servofreno e la frizione idraulica — a motore spento (ad esempio in discesa) provvedono delle apposite pompe elettriche supplementari, che si alimentano alla batteria, la quale a sua volta è caricata da un generatore. Il servosterzo, per la verità, è azionato dalla depressione della pompa elettrica. Il vantaggio è che quest'ultima, al contrario delle pompe idrauliche tradizionali, «lavora» esclusivamente quando ce n'è bisogno, ovvero quando si gira il volante, e ciò consente un risparmio di carburante di 0,1 litri ogni 100 chilometri.

Una raffinata gestione elettronica di tutti i captatori e attuatori è evidentemente alla base del corretto funzionamento dei complessi automatismi in dotazione alla Ecomatic. In questo, probabilmente, sta la spiegazione della gestazione durata quindici anni. Ma il bambino sembra nato in ottima salute.



Il Peugeot 806, in Italia all'inizio del '95.

Per la 605 un Turbodiesel senza rivali

DALLA NOSTRA INVIATA ROSSELLA DALLÒ

BORDEAUX. «Finalmente abbiamo la 605 che meritiamo». L'entusiasmo del numero uno di Peugeot Italia, Jean-Jacques Couderchet, non nasconde le difficoltà incontrate fino ad oggi dall'ammiraglia francese. Ora però sembra che sia stata imboccata la strada giusta e che la Peugeot 605 possa competere ad armi pari con le concorrenti europee dell'esclusivo segmento H. Tecnici, stilisti e allestitori hanno operato con discrezione ed efficacia nel ritoccare dentro e fuori la

grossa vettura francese. Lavorando su gruppi ottici, fascioni laterali, calandra e cofano posteriore si è data alla 605 una linea più pulita e moderna. All'interno il miglioramento dell'ergonomia di comandi e strumentazione, nonché delle rifiniture rende più gradevole la qualità della guida e del viaggio. Un nuovo cambio, morbido e preciso, aumenta il senso di sicurezza generale che si ha mettendosi al volante della 605 «gamma 1995», in vendita da que-

sto mese. A proposito di sicurezza, pretensionatori pirotecnici delle cinture, airbag al volante e vetri elettrici (avanti e dietro) con dispositivo anti-incestro, rientrano nelle dotazioni di serie, insieme al climatizzatore, alla chiusura centralizzata con comando antiurto supplementare, all'antibloccaggio delle ruote e a quant'altro si può volere su un'ammiraglia.

Un discreto numero di interventi sulla meccanica è stato tesò, con buoni risultati, ad eliminare tutte le fonti di rumore e soprattutto di vibrazioni. Come sempre, però, le

innovazioni più corpose riguardano le motorizzazioni. E la gamma 95 si avvale di due nuovi propulsori: il 2.0 litri a benzina con distribuzione 16 valvole — non prevista in Italia «almeno per tutto il 1995» — e un quattro cilindri a gasolio turbocompresso con intercooler, tre valvole per cilindro, di 2446 cc di cilindrata, ecologico (dispone della valvola Egr per il ricircolo dei gas di scarico) e risparmiatore (consuma in media 7 litri ogni 100 km) quanto incredibilmente brillante ed elastico grazie ad una potenza di 130 cv e a una generosa coppia motrice che ha il suo valore massimo di

30 kgm a bassissimo regime: 2000 giri.

Avendo provato entrambe le nuove motorizzazioni in qualche centinaio di chilometri tra Bordeaux e Biarritz (mentre il giorno precedente abbiamo girato l'Aquitania con il monovolume 806, in arrivo da noi all'inizio del 1995, del tutto simile all'Ulysse tranne che per le sospensioni esageratamente morbide) ci siamo convinti che appunto questo Turbodiesel — in vendita in Italia da settembre a un prezzo ancora da decidere — avrà ben pochi rivali. Anche fra i motori a benzina (i sei cilindri a parte).