



Sipario alzato sulla terza generazione della «piccola» Volkswagen. In vendita da ottobre. Carrozzeria a 3 e 5 porte. Motori a benzina

Polo 3, tutto cambiato fuorché il nome

Diciannove anni dopo la sua nascita è pronta la Polo terza generazione. In vendita da ottobre in tutta Europa, Italia compresa. Solo il nome resta uguale, tutto il resto cambia a partire dalla carrozzeria, accorciata ma più larga e alta. Sarà offerta da subito in versione a 3 e 5 porte con tre motorizzazioni a benzina di 1.05, 1.3 e 1.6 litri. La 1.9 Diesel disponibile da inizio 1995. Inventato un nuovo programma di marketing.

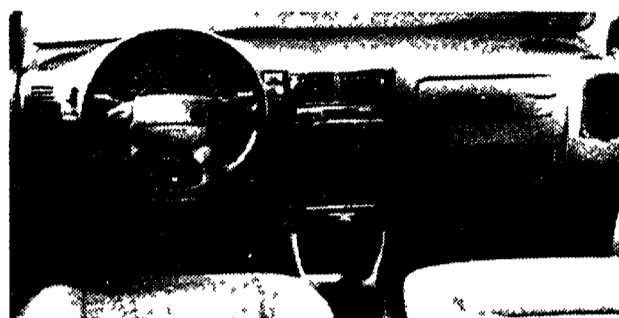
ROSSELLA DALLÒ

■ Sipario alzato sulla nuova Polo che da ottobre farà il suo debutto commerciale in Italia e in Europa. La nascita di una nuova vettura del segmento «B» — il più affollato e corposo in Italia dove occupa quasi metà del mercato, ma decisamente consistente anche negli altri paesi europei con il 28 per cento delle immatricolazioni totali — è sempre un evento da osservare con molta attenzione. Per la Volkswagen la Polo è certamente un modello di importanza strategica e tale continuerà ad essere.

Nata nel 1975 fu subito un successo. Tanto che alla data del 1991, quando fu lanciata la Polo 2 ne erano stati venduti 1.100.000 esemplari. Un interessante resty-

ling nel 1990 ha permesso alla «piccola» di Wolfsburg di continuare a conquistarsi un posto di primo piano nei mercati continentali. In totale delle due precedenti generazioni sono state vendute sino ad oggi 3,8 milioni unità, di cui 450.000 in Italia. Ma 13 anni di vita (dalla Polo 2) per un modello sono davvero troppi in un mondo automobilistico che nel frattempo si è fatto sempre più concorrenziale. Ecco dunque la Polo 3, stesso nome di sempre, ma tutto il resto profondamente cambiato.

Come si sa, ancora oggi un'automobile deve piacere al primo colpo d'occhio. Lo stile della carrozzeria — disponibile sia a tre sia a cinque porte — incalca i temi più noti del momento. Forma a due volumi compatta, frontale molto inclinata che secondo Volkswagen riecheggia quello della Passat, parte posteriore leggermente arcuata



Ecco esterni (versione 5 porte) e plancia della nuova Polo.

con l'ampio portellone appoggiato sul corto sbalzo dei paraurti, linea di fiancata a cuneo sottolineata dalla «cintura» alta e dalla marcata nervatura che unisce i due paraanghi bombati con le ruote a filo di carrozzeria. Questo fatto ci dice subito che la carreggiata è stata allargata (da 1346 a 1400 mm, così come è aumentato di 71 mm il passo), a tutto vantaggio della stabilità e della tenuta di strada, ma anche dello spazio interno.

L'abitabilità è infatti uno dei punti di forza della Polo 3. Sebbene più corta di 57 millimetri rispetto al modello precedente, la misura dal pedale dell'acceleratore alla base del sedile posteriore è rimasta inalterata (1803 mm). Inoltre il nuovo modello ha acquistato 84 mm in larghezza (75 mm in più all'interno all'altezza dei gomiti) e 70 mm in altezza assicurando maggiore agio anche ai passeggeri più alti.

Le anticipazioni della Casa di Wolfsburg ci dicono poi che anche la capacità di carico del bagagliaio se ne è giovata: 260 litri che diventano 614 a sedile posteriore frazionato, e 1007 litri con il canco fino alla volta del tetto.

Sicurezza ed ecologia (totale assenza di materiali nocivi) sono gli altri «non all'occhello» di questa vettura che risponde — grazie ad una cellula abitativa super-rinforzata allo sterzo collassabile e alle cinture anteriori pretensionate — ai più severi test di urto laterale (56 km/h) e frontale (35 miglia orarie). Ecologia vuol dire anche ridotti consumi di carburante. A questi provvedono motorizzazioni non troppo «spinte», anche se rese sufficientemente buone da più elevati valori di coppia massima. Al «lancio» la Polo avrà a disposizione tre diversi motori a benzina — 1050 cc da 45 cv, 1300 da 55 cv e 1600

Revoca patente. Multe salate per chi guida

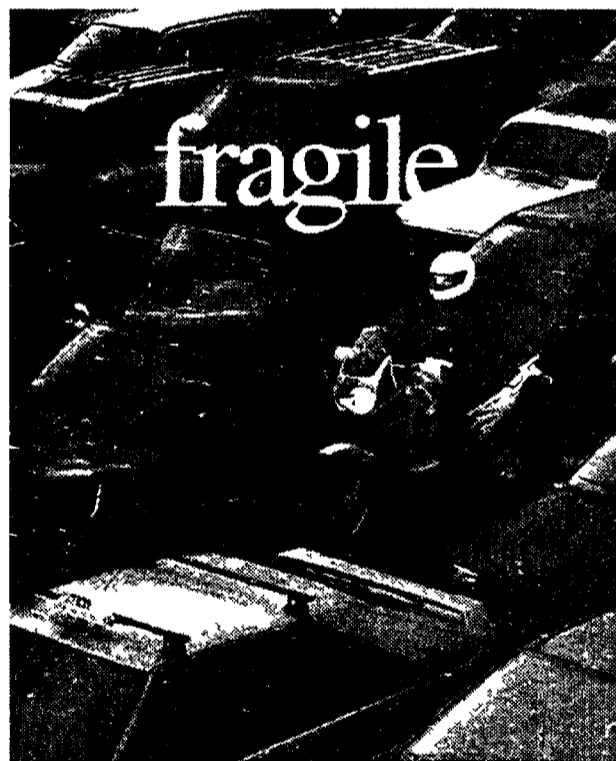
FRANCO ASSANTE

■ La revoca o il mancato rinnovo della patente non consente al titolare di continuare a condurre il veicolo ed il contravventore incorre nelle sanzioni di legge previste per la guida senza patente, anche quando il provvedimento adottato dal prefetto risulta successivamente illegittimo. Lo ha stabilito la IV Sez. penale della Corte di Cassazione con sentenza del 20 ottobre 1993, n. 9526.

La decisione si fonda su un innegabile principio di diritto e cioè che la titolarità della patente non è collegabile ad un diritto soggettivo proprio ma ad un atto della pubblica amministrazione a ciò delegata, la quale deve valutare per il rilascio della patente, la sussistenza dei requisiti fisici, psichici, tecnici e morali, espressamente previsti dal codice stradale. Per ragioni di pubblico interesse infatti, l'amministrazione pubblica è delegata a valutare la sussistenza di tali condizioni e solo allorché ne accerta l'esistenza rilascia la patente.

Il venir meno di tali condizioni consente, pertanto, alla pubblica amministrazione anche la revoca della patente già rilasciata.

Se, quindi, si determina un tale caso, anche attraverso una valutazione ed un provvedimento che risultano poi illegittimi, il titolare della patente che ne è stato privato, non può, con valutazione propria, continuare a guidare il veicolo, in quanto egli è tenuto ad adeguarsi al provvedimento della P.A. fino a quando questo non venga dichiarato illegittimo. Anche se la illegittimità venga successivamente riconosciuta dalla stessa P.A. che ha emesso il provvedimento di revoca della patente, egli risponde egualmente del reato di guida senza patente, punito (art. 116 com. 13 cod. str.) con l'arresto da tre a dodici mesi e con l'ammenda da lire 500.000 a 2 milioni.



Il manifesto della campagna di sicurezza in corso in Francia.

Presto una campagna internazionale sulla sicurezza a due ruote. E i Costruttori promettono...

Airbag anche per le moto entro il Duemila

In netta diminuzione gli incidenti mortali della moto ma le cause di rischio maggiore sono sempre l'imperizia o l'inesperienza del conducente. Da uno studio mondiale sulla sicurezza a due ruote, ecco anche le gravi responsabilità degli automobilisti, che non «vedono» la moto in curva o negli incroci. Presto una campagna internazionale sul problema. Mentre l'industria si dà da fare e promette airbag sul manubrio entro fine secolo.

CARLO BRACCINI

■ La fotografia fa un certo effetto su un motociclista su una grossa moto da enduro stretto in una morsa minacciosa di automobili. È l'unico col faro acceso anche se è giorno — un simbolo di civiltà e sicurezza, finalmente recepito anche dal nostro Codice della strada. Poi c'è lo slogan, l'«headline» come dicono i pubblicitari: «Fragile» in francese e in italiano il significato è lo stesso.

È una campagna apparsa di recente sulla stampa transalpina e senza possibilità di equivoci sono le prime parole del testo di accompagnamento: «La carrozzeria di un motociclista è il suo corpo, e un corpo umano è fragile».

Eppure dal fronte della sicurezza su due ruote arrivano segnali positivi: su un parco circolante che ormai conta tra Europa, Stati Uniti e Giappone oltre 15 milioni di motociclisti (esclusi naturalmente ciclomotori e scootermi), gli incidenti mortali sono in netta diminuzione

Dai 5.470 del 1992 ai 4.726 dello scorso anno.

Lo rivela uno studio approfondito commissionato dalla International Motorcycle Manufacturers Association (i costruttori mondiali della moto) e dal quale emerge una categoria di utenti delle due ruote a motore con molte responsabilità oggettive nelle cause dei sinistri ma anche spesso vittima inconsapevole di altri utenti della strada.

Si scopre così che il 30 per cento degli incidenti motociclistici non vede coinvolti altri veicoli (indice di bassa pericolosità oggettiva per pedoni o automobilisti), che la causa maggiore di guai è ancora il fattore umano, che l'inesperienza e la giovane età del guidatore di una moto sono addirittura gli elementi di rischio principali insieme, ma solo su alcuni mercati come gli Stati Uniti, all'abuso di sostanze alcoliche. Poi ci sono — chissà come — le responsabilità degli «altri», auto-

mobilisti e camionisti soprattutto, che semplicemente «non vedono» la moto, facendone scempio agli incroci (45% dei casi) o nelle curve (30%).

Nel rapporto c'è tutto buche stradali che sembrano voragini, tomboni chiusi male, guard-rail tagliagole, asfalto viscido o a buccia d'arancia, in pratica la cronaca quotidiana di chi affronta su due ruote sole il traffico di una qualunque città italiana.

Fin qui l'analisi del problema, e le soluzioni? Per quelle c'è naturalmente bisogno di più tempo. Ma l'idea è quella di un coordinamento internazionale per la sicurezza motociclistica (di cui beneficerebbero, è ovvio, anche gli utenti di scooter e ciclomotori), in grado di agire attraverso una campagna d'informazione rivolta a tutti gli utenti della strada, il miglioramento delle sedi stradali, la rimozione delle possibili fonti di pericolo, la sensibilizzazione all'uso di abbi-

gliamento specifico per la moto: la crescita della sicurezza dei mezzi a due ruote.

Pneumatici, sospensioni e soprattutto freni grazie anche all'introduzione dei primi sistemi Abs motociclistici, hanno fatto passi da gigante negli ultimi anni. E, nonostante certi evidenti limiti fisici della moto, l'industria non ha certo l'intenzione di fermarsi qui.

Già da tempo sono allo studio complesse strutture salva-gambe in grado di creare una intercapedine di sicurezza tra il motociclista e l'ostacolo-automotore, ma i risultati finora non sono stati quelli sperati. Persino l'airbag il famoso cuscinetto d'aria ormai entrato di prepotenza nella vita di milioni di automobilisti, troverebbe una utile collocazione in mezzo al manubrio. Case giapponesi e italiane lo stanno sperimentando e se avrà successo, la prima moto con airbag di serie potrebbe essere pronta per la fine degli anni Novanta.

Provata su strada la Bmw R 1100 GS, moto polivalente e preziosa: quasi 17 milioni

Sogno a due ruote per lunghi viaggi

UGO DANÒ

■ Bmw ha indubbiamente stabilito, con la R 1100 GS il nuovo termine di paragone per le grandi moto enduro. Di una fuoristrada la Bmw R 1100 GS ha soprattutto l'aspetto e la posizione del pilota in sella, in realtà si tratta di una potente moto polivalente da 80 cv, che consente di superare i 200 km/h.

Durante la prova su strada abbiamo potuto apprezzare il comfort e la facilità con la quale si mantengono elevate medie di viaggio. La sella, regolabile su due altezze, è ampia e nella parte posteriore può essere rimossa per consentire l'utilizzazione del pratico porta-

pacchi: il manubrio e le pedane sono correttamente posizionate. Modeste le vibrazioni al manubrio per merito dell'interposizione di silent-block prima delle manopole.

L'«abitabilità» della moto, le due capienti valigie opzionali e il serbatoio da 25 litri rendono la R 1100 GS un ottimo mezzo per lunghi viaggi col passeggero. Efficaci sono la protezione aerodinamica del pilota per la presenza di un cupolino regolabile nell'inclinazione, e quella dagli spruzzi sollevati dalle ruote grazie ai grandi parafranghi.

Il possente propulsore bicilindrico «boxer» a otto valvole vanta una cilindrata di ben 1.085 cc, che con-

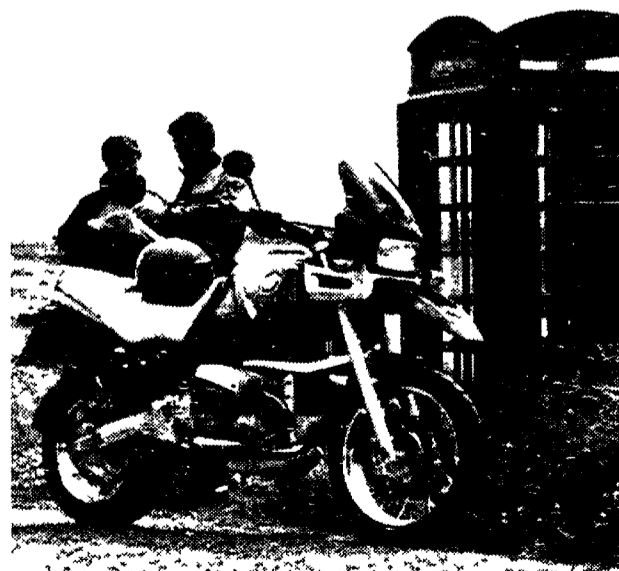
sente di ottenere una coppia massima elevata, 97 Nm a 5.250 giri/min. L'80% di essa è già disponibile a 2.500 giri/min. Questi valori assicurano una ripresa fluida e rapida senza dover far uso del cambio.

Il raffreddamento del motore è affidato a un sistema misto aria/olio con pompa e radiatore esterno. Il sistema si traduce in affidabilità del gruppo motore, che richiede intervalli di manutenzione soltanto ogni 10.000 km.

Nel pieno rispetto delle norme contro l'inquinamento atmosferico la R 1100 GS — come le altre moto Bmw della serie K — può essere dotata di un impianto di scarico con catalizzatore a tre vie pagando un supplemento di lire 900.000.

Davvero singolare è il sistema di sospensione anteriore «Telelever», che unisce — secondo la Casa tedesca — i vantaggi della forcella e quelli del forcellone. In pratica, la forcella consta di due foderi rigidi e di un solo elemento ammortizzante regolabile dietro di essa. La sospensione posteriore è la già nota «Paralever» con forcellone monobraccio e ammortizzatore sistemato in posizione centrale regolabile in quaranta posizioni.

A richiesta è ottenibile un sofisticato impianto Abs, disinnescabile per la marcia fuoristrada, al prezzo di lire 1.950.000 mentre per la moto senza questo e numerosi altri accessori disponibili il prezzo è di lire 16.950.000.



La R 1100 GS, nuovo termine di paragone per le grandi enduro.

Innovativo radiale Pirelli per enduro

Pirelli lancia una nuova linea di pneumatici per moto MT 80 RS, un radiale posteriore (per ora in tre misure) destinato ad equipaggiare le maximoto enduro stradali da 600 a 1100 cc. Con MT 80 RS, derivato dallo stradale Dragon GT, il Costruttore milanese introduce per la prima volta nel segmento dei pneumatici enduro la struttura radiale con cintura d'acciaio a zero gradi. Questa tecnologia è nata per ottimizzare la distribuzione delle pressioni nell'area di impronta a terra. Garantisce ai fianchi la rigidità necessaria a supportare il peso del mezzo a pieno carico ed aumentare la stabilità in curva. Inoltre assicura al battistrada una flessibilità tale da ridurre la resistenza al rotolamento e assorbire meglio le asperità dell'asfalto. Risultato: migliore resa chilometrica, comfort di guida e stabilità di marcia.