

1ª PUNTATA

PROVA SU STRADA

Dopo il successo della "Polar", ecco la Volvo "240 Super Polar", ancora più accessoriata ma di poco più costosa: meno di 30 milioni, compresi il condizionatore, i sedili in pelle e l'impianto ABS-Bosch

La Super Polar ti dà tutto e chiede poco

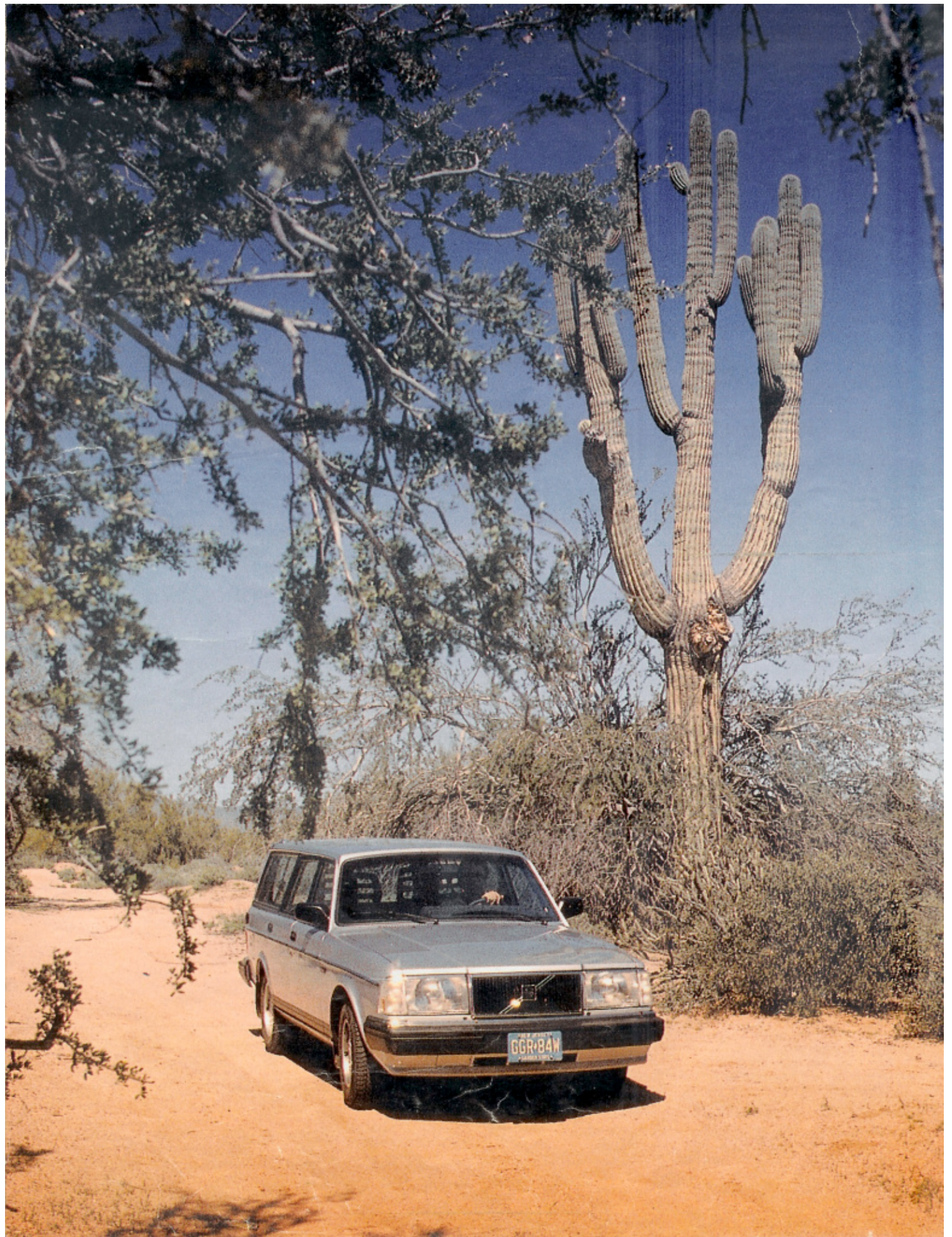
di GIANNI MARIN e FLAVIO POMPETTI - foto di RENATO ZACCHIA





Tensioni e paure sembrano svanite in un'America che di fronte a qualsiasi drammatica rivoluzione ritrova la forza per rigenerarsi, per cercare nuovi valori, per rituffarsi nelle sue più illustri tradizioni. Quel due agosto del 1990, con Saddam Hussein e la sua invasione del Kuwait sembrano ormai dei fantasmi. Nella mente e nel cuore di tutti, assieme ai nastri gialli di cui sono addobbate tutte le porte delle case, dei palazzi, degli uffici statali, dei *building*, vi è ora l'"orso" Norman Schwarzkopf, il generale a quattro stelle della gloria, del trionfo, della rivincita, dell'orgoglio nazionale, del sogno di un'America ritrovata. E

(segue a pag. 201)



Volvo "Super Polar"

(segue da pag. 199)
in questa America del "dopo Golfo" anche l'automobile sembra aver ritrovato fiducia. Si ricomincia a vendere, si ricomincia a cambiare auto, ci si interessa nuovamente a quello che l'industria di Detroit o quella giapponese o quella europea propongono. I giornali ritornano a parlare del fenomeno-auto, a proporre servizi, a fornire statistiche. Ed è proprio da una di queste statistiche che è nata la nostra idea di "riscoprire" un'automobile non più giovanissima, ma che con sapienti azioni di *marketing* ha saputo reinventarsi, ri-

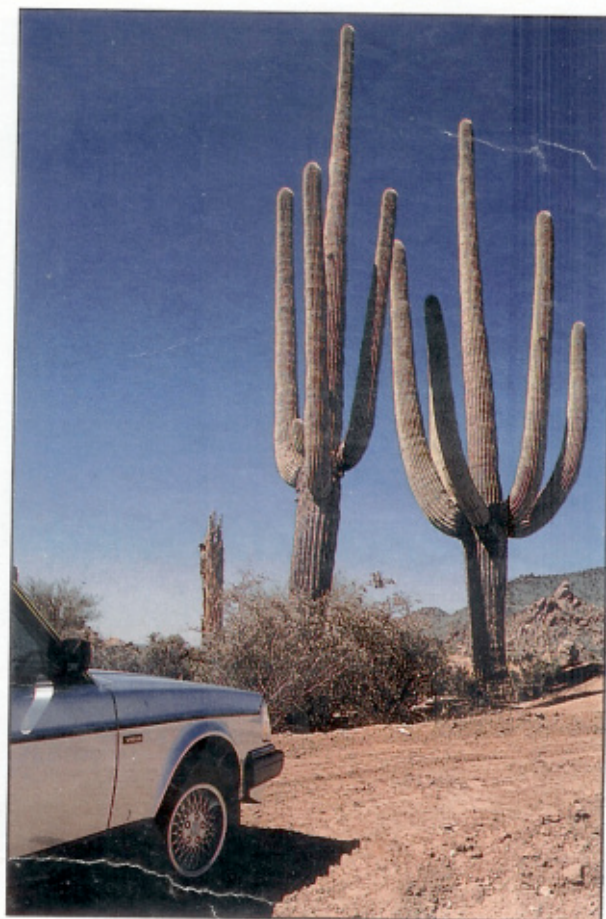
trovando la "forma" migliore, forse addirittura superiore a quella che aveva avuto in gioventù.

Vi ricordate la Volvo "240 Station Wagon"? Fu un *best seller* nei numeri di vendita in Italia e in tanti altri Paesi del mondo. Ma da noi divenne a un certo momento l'autentico *status symbol* per il *vip* ma anche, e forse soprattutto, per la donna, che usavano questa loro "giardinetta" come mezzo di prestigio (e per il proprio prestigio) ideale per presentarsi al club, sul campo da golf o su quello da tennis. Ebbene, oggi la Volvo "240 Station Wagon" è ri-

tornata a essere protagonista in diversi Paesi, ma soprattutto in Italia e negli Stati Uniti. In Italia con la versione "Polar", modello "inventato" dall'ufficio *marketing* della Volvo Italia un paio d'anni fa (allo stesso prezzo, una valanga di accessori di serie) e ora con quella "Super Polar", alla quale oltre agli accessori di serie della "Polar" ne sono stati aggiunti degli altri facendo diventare la "240 SW" una specie di "Rolls" tra le familiari. Negli Stati Uniti perché, con una di quelle statistiche che fanno sensazione, la Volvo "240 Station Wagon", sì proprio lei, la datata giardinetta svedese, è stata giudicata l'automobile più sicura dell'intero mercato statunitense. E scusateci se è poco! Chi ha pensato di titolarla così è stato l'Insurance for Highway Safety, un istituto di assicurazione per la sicurezza in autostrada con il quale non si scherza. Ebbene la Volvo giardinetta è stata coinvolta in ragione dello 0,5 per cento nei casi di mortalità su diecimila incidenti presi in esame nel corso del 1990. Si sono comportate peggio la Saab "900" (0,6), la Oldsmobile "Cutlass Cruiser", la Pontiac "Safari Parisienne" (0,7), la Mercury "Grand Marquis", la Honda "Accord", l'Acura "Legend" (0,8), l'Audi "5000", la Lincoln "Town Car", la Mercedes "SDL/SEL", la Toyota "Cressida" (0,9) sino ad arrivare al massimo della pericolosità rappresentato dalla Chevrolet "Corvette" che ha racimolato il preoccupante indice del 4,7 per cento, sempre su diecimila casi presi in esame dall'indagine.

Di qui l'idea di "riscoprire" la Volvo "240 Station Wagon Super Polar" in un viaggio-test proprio su quelle strade che l'hanno dichiarata come la più sicura automobile dell'intero mercato nordamericano. E lo abbiamo fatto in Arizona, attraversando la parte più meridionale di questo Stato, percorrendo l'"infini-

(segue a pag. 202)



**CALDO E POLVERE
PER SAGGIARE
LE VERE QUALITÀ
DELLA "POLARE"**

Boulders (Arizona - USA). In queste due foto e in quella delle pagine precedenti, la Volvo "240 SW Super Polar" durante il test nel deserto di Sonora dominato dal Saguaro, il maestoso cactus dalle braccia al cielo come canne d'organo.

Volvo "Super Polar"

(segue da pag. 201)
ta" autostrada numero 10, sfiorando Phoenix, Tucson e viaggiando in un'area che la carta geografica indica come "deserto di Sonora" cinquecento chilometri quadrati di ambiente selvaggio, coperto da migliaia di cactus Saguaro dalle lunghe braccia aggrovigliate, mentre fiori rossi carminio "sventolano" come drappi dagli esuli fusti della pianta ocotillo e dai bassi cespugli spinosi della cholla esplodono il rosa delicato e il giallo intenso dei petali carnosi. Il picchio del deserto scava il suo nido nel fusto del Saguaro al riparo dai predatori. Ma sarà anche l'avvoltoio a sceglierlo per nidificare e per controllare dall'alto il suo territorio. A terra, un fitto reticolo di gallerie protegge altri animali. Tutto ciò che ha vita nel deserto, nasce, cresce, muore all'interno di un buco. Non importa chi per primo ha scavato il tunnel, chiunque può abitarlo. Così l'ingegnere perforatore sembra essere lo scoiattolo, ma i suoi scavi saranno utilizzati dal serpente, dal cane della prateria, dal coniglio selvatico. Qui abitavano i discendenti degli antichi Hohokam: gli indiani Apaches che dovettero difendersi dagli attacchi delle spedizioni di Cabeza de Vaca e di Francisco Vasques che andavano alla ricerca delle mitiche Sette Città di Cibola.

Ebbene, in questo ambiente ancor oggi estremamente affascinante ci siamo cimentati con la nostra Volvo "240 Station Wagon Super Polar", un'automobile che rappresenta il massimo in termini di *value for money*. L'allestimento con il quale viene offerta la "Super Polar" è ispirato alla ottimizzazione della sicurezza, di serie infatti troviamo l'ABS e gli specchietti regolabili elettricamente dall'interno e riscaldabili; mentre alla esaltazione del *comfort* vengono offerti, sempre di serie, il condizionatore dell'aria e gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori. A

dare il tocco di esclusività a questa nuova *station wagon* della Volvo contribuiscono l'interno in morbida pelle, i cerchi in lega e la vernice metallizzata.

Vogliamo fare un po' di conti? Prendiamo la "Polar" già ben dotata e venduta al prezzo di listino di 25.500.000 lire, a questa ci aggiungiamo l'ABS che costa 2.000.000 di lire, il condizionatore valutato 2.300.000 lire, gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori che costano 1.395.000 lire, i cerchi in lega valutati 1.985.000 lire, l'interno in pelle che comporta una spesa di 1.700.000 lire, gli

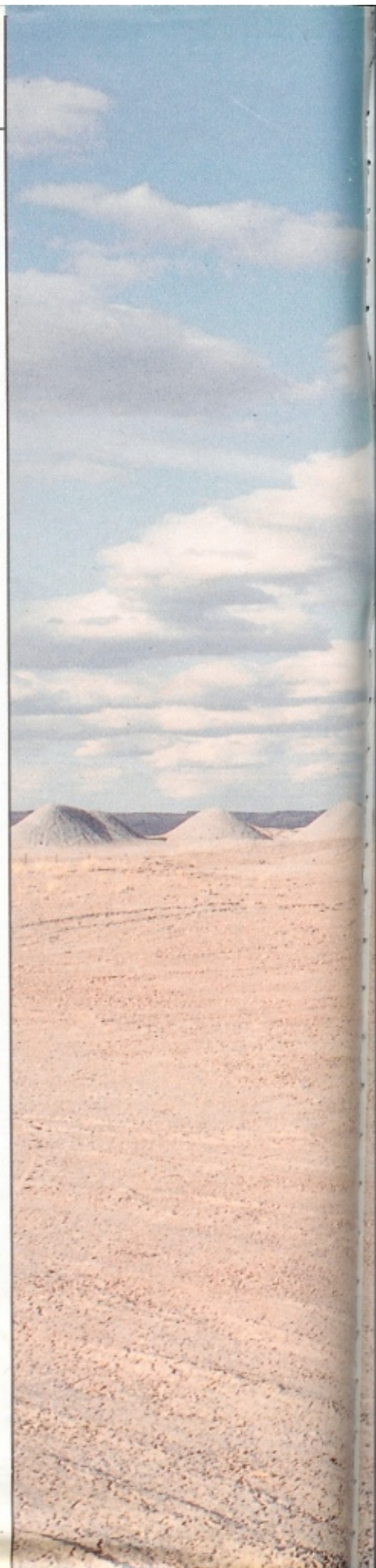
specchietti esterni a regolazione elettrica altre 360.000 lire, la vernice metallizzata che comporta una spesa di 800.000 lire infine il *no roof rails* dal costo di 570.000 lire; insomma, a quelle 25.500.000 lire di cui dicevamo bisogna aggiungere complessivamente qualche cosa come 11.100.000 lire, ciò che porta il totale della nostra ipotetica "Polar" superaccessoriata a quota 34.970.000 lire. Ebbene, la "Super Polar" dà tutto questo al prezzo di 29.960.000 lire; grazie a una operazione di *marketing* di grande rilievo che fa leva sul gusto della

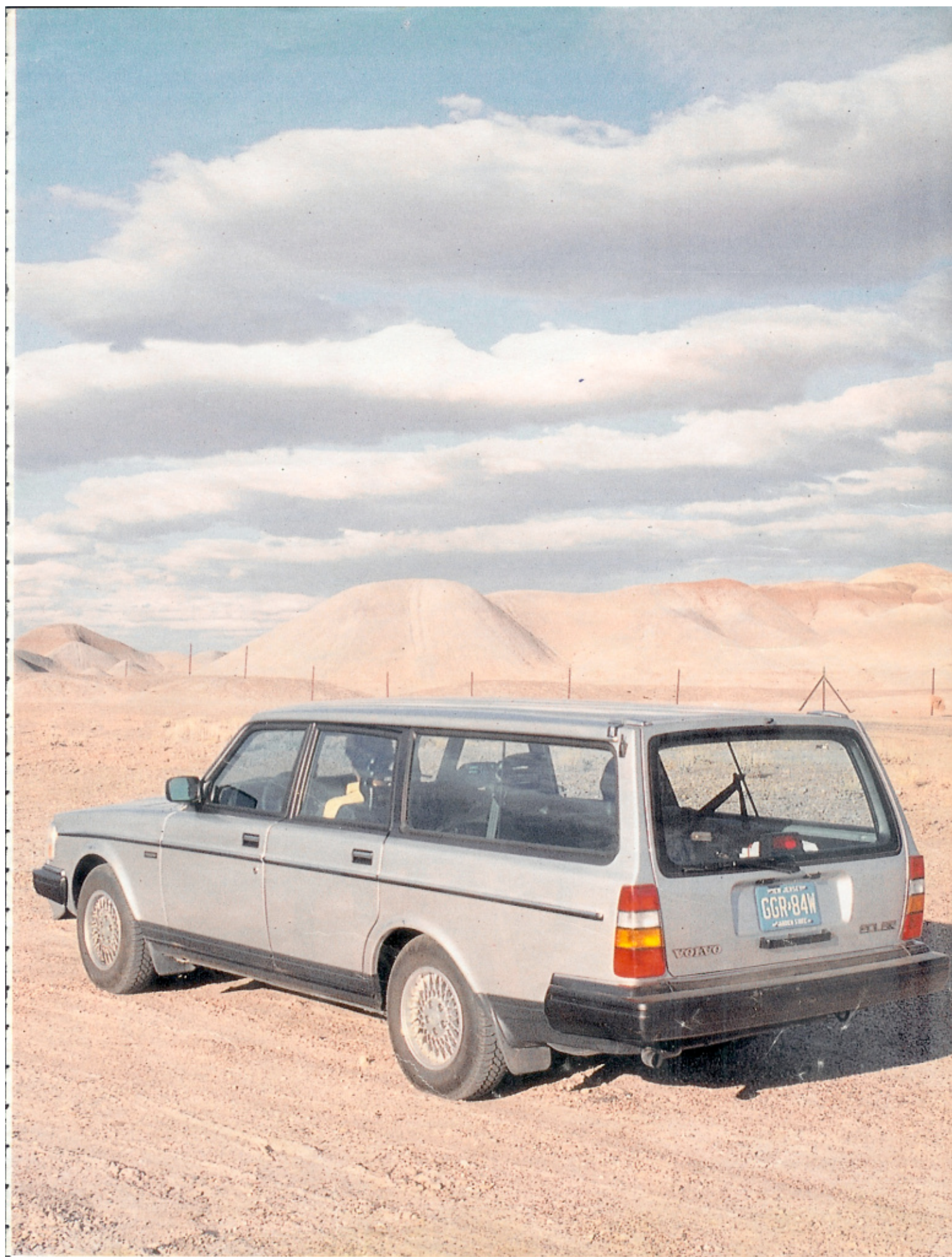
(segue a pag. 205)

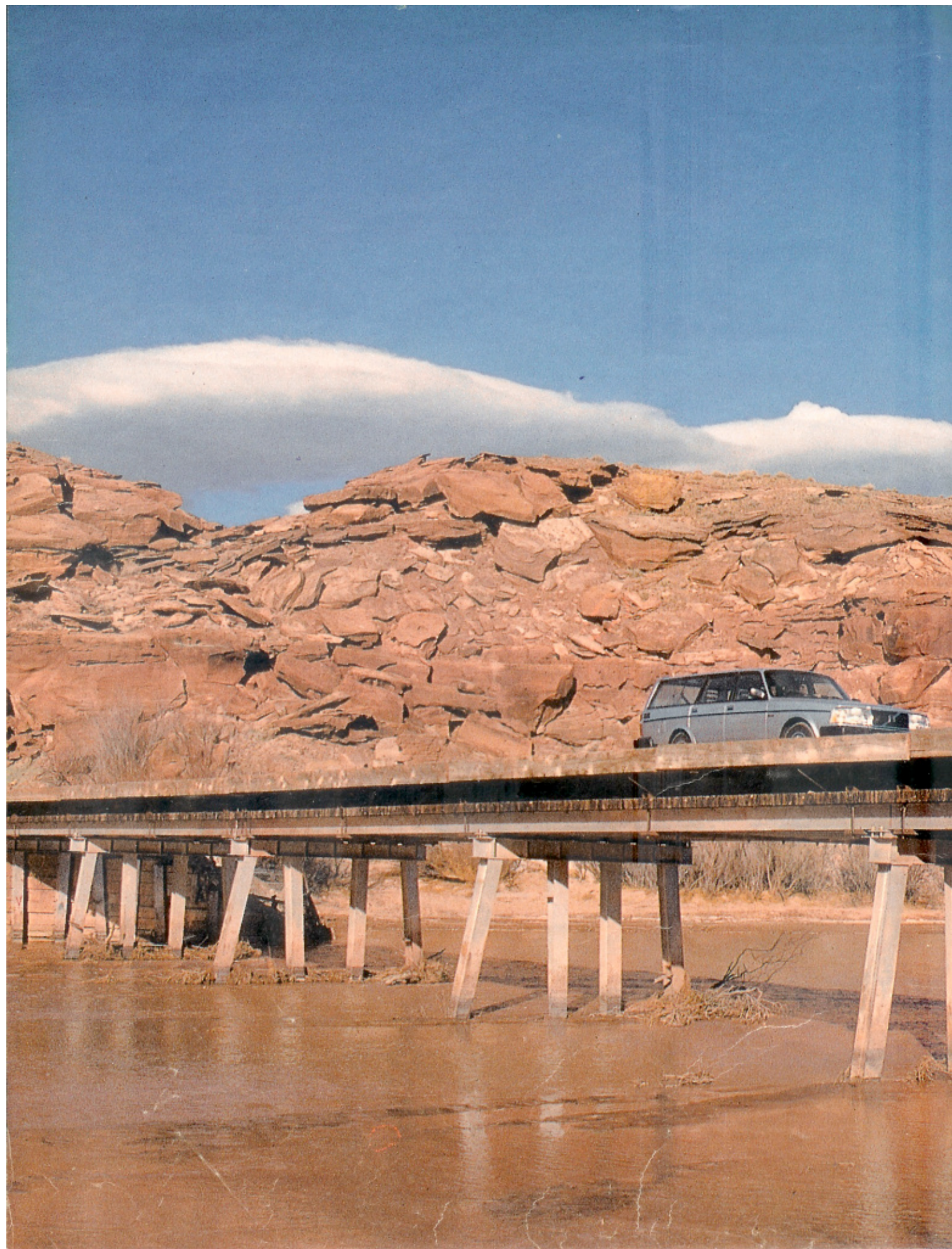


Boulders (Arizona - USA). Provata in questo deserto che molte volte assume l'aspetto di una tavolozza, la Volvo "240 SW Super Polar" ha dato prova delle sue grandi possibilità, soprattutto di ottima vivibilità nell'abitacolo grazie allo spazio, alla luce e alla climatizzazione.

**SOLE INFUOCATO
ALL'ESTERNO
DOLCE FRESCURA
NELL'ABITACOLO**







Volvo "Super Polar"

(segue da pag. 202)
gente di vivere in modo super, senza per questo dover pagare da super.

Al lettore rammentiamo della Volvo "240 SW Cat Super Polar" alcuni dati tecnici, la cilindrata innanzitutto, che è di 1986 centimetri cubi, la potenza che è di 109 cavalli a 5900 giri al minuto, l'alimentazione a iniezione elettronica, la sua lunghezza che è di 4,785 metri; la sua larghezza: 1,707 metri; la sua altezza: 1,460 metri; il passo che è di 2,650 metri, le carreggiate anteriore e posteriore che sono di 1,420 e 1,360 metri, infine la capacità del bagagliaio che,

a seconda della soluzione scelta, varia da 1200 a 2150 decimetri cubi, sfruttando il volume fino al tetto.

Inquadrata così l'auto della nostra "avventura" sulle strade d'America diamo il via alla prova su strada, seguendo gli stessi parametri, lo stesso schema, la stessa metodologia delle nostre classiche prove su strada delle vetture che svolgiamo in Italia e in Europa. Per inciso aggiungiamo che questa *station wagon* fece la sua comparsa nell'ormai lontano 1974; delle auto che nacquero allora con la Volvo "240 Station Wagon" non ne esistono

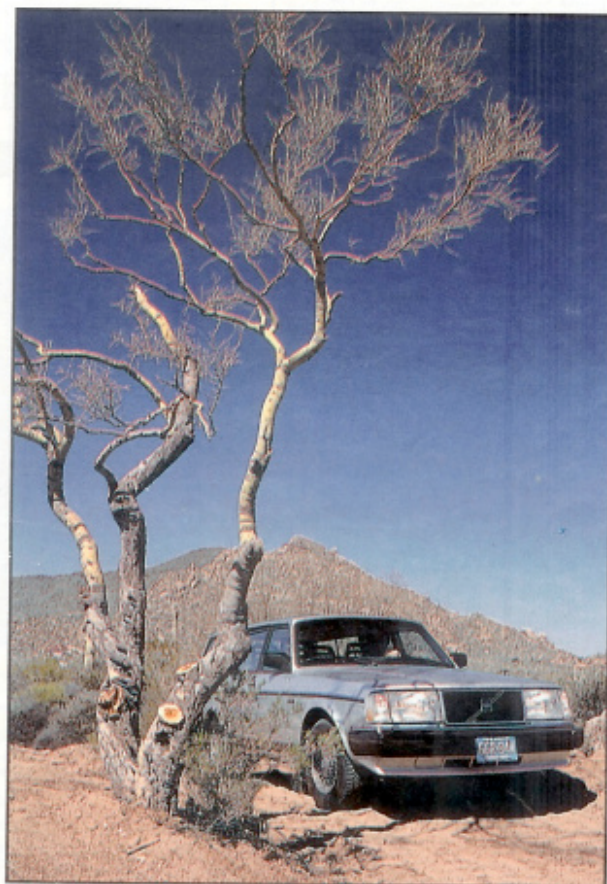
più dato che la loro produzione è cessata da tempo. La giardinetta svedese invece è riuscita a passare indenne dall'usura degli anni ma soprattutto da quella della moda, cosa che del resto è stata dimostrata quando lanciammo un paio d'anni or sono il nostro concorso "Venite con noi a Capo Nord" con la Volvo "Polar", al quale risposero ben cinquemila lettori. Chissà perché mai ci fa piacere accontentare idealmente questi cinquemila lettori di GENTE MOTORI ai cinquemila clienti che hanno scelto la "Polar". Forse un po' di merito spetta anche a noi. Detto questo incominciamo il nostro esame che inizialmente è statico.

LINEA VOTO 8

Dare un voto, qualsiasi esso sia, alla Volvo

"240 Station Wagon" in questo caso "Super Polar" è quasi un assurdo. Come si fa a dire bello, meno bello o brutto a quello che ormai appare un "classico" consolidato, acquisito, che sfugge alle mode, che non vuole confondersi con il mondo che lo circonda? Dopo di lei di giardinette ne sono venute tante: più o meno aerodinamiche, più o meno maestose, più o meno accattivanti. Lei è rimasta quella che era diciassette anni fa. Se dobbiamo giudicarla con gli occhi di oggi, con il gusto di oggi, con l'allenamento visivo di oggi, ebbene dobbiamo dire che l'ampiezza dimensionale (si vedano le misure da noi citate) e l'importanza della forma attenuano, ma non nascondono, una certa pesantezza delle linee, che risalgono a un periodo nel quale i vincoli produttivi e tecnologici non consentivano la linearità essenziale del moderno *design* industriale. Per questi motivi ma anche perché a quel tempo vi era un altro gusto estetico, venivano date all'"oggetto-automobile" e in particolare alle sue fiancate un andamento convesso, che

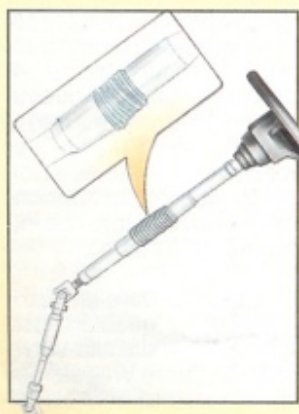
(segue a pag. 207)



STRADE O PISTE SONO LO STESSO PER LA SCOCCA A TUTTA PROVA

Boulders (Arizona - USA). Ha diciassette anni ma non li dimostra e tantomeno li sente, e poi vanta quella sua robustezza e solidità che traspaiono da una linea destinata a durare ancora. Il difficile terreno di queste zone non l'ha mai messa in difficoltà nonostante le tantissime buche delle piste.



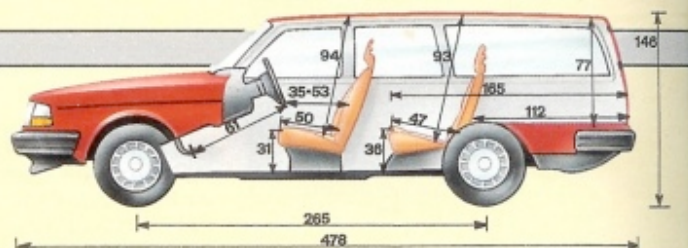


È STATA PENSATA PER IL COMFORT E LA SICUREZZA

Boulders (Arizona - USA). In questa pagina abbiamo raccolto la tecnica e le prestazioni della "240 SW Super Polar". In alto, nei disegni, due dei tanti particolari che contribuiscono alla sicurezza: la perfetta regolazione del sedile e il volante con particolare struttura per non causare danni in caso di incidente. In pratica si tratta di un "soffietto" in lamiera che sotto una forte sollecitazione meccanica si comprime, "allontanando" il volante.

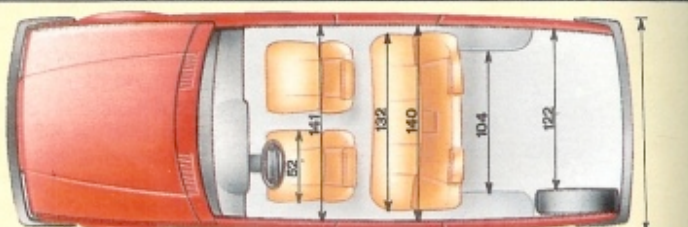
VELOCITÀ MASSIMA

	km/h	
media di 4 pass.	170,4	●
miglior passaggio	171,8	●



VELOCITÀ NELLE VARIE MARCE

Marce	km/h	
prima	40	●
seconda	80	●
terza	125	●
quarta	170	●
quinta	171	●



ACCELERAZIONE

Velocità km/h	Tempo	
da 0 a 60	7"	●
da 0 a 80	10"2/10	●
da 0 a 100	15"7/10	●
da 0 a 120	23"1/10	●
da 0 a 140	34"	●
da 0 a 400 m	19"2/10	●
da 0 a 1000 m	37"4/10	●

SPAZI DI FRENATA

km/h	m	
da 60	17,6	●
da 80	31,0	●
da 100	46,8	●
da 120	68,0	●
da 140	92,2	●

CUBATURA BAGAGLIAIO

con 5 persone	litri
massimo	450
utile	380
con 2 persone	
massimo	1200
utile	980

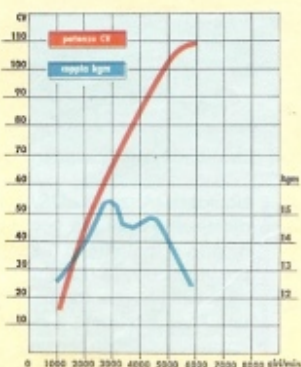
AUTONOMIA (serb. 60 l)

km/h	km
a 80	768
a 120	522
a 140	444
percorr. media	529

RUMOROSITÀ

km/h	dB	
a 60	70	●
a 80	70	●
a 100	73	●
a 120	75	●
a 140	76	●

MOTORE



109 CAVALLI

Nel grafico qui a sinistra, le curve di potenza e di coppia del quattro cilindri in linea di 1986 cc catalizzato della Volvo "Super Polar" station wagon. Come si può notare, la potenza è di 109 cavalli a 5900 giri al minuto, mentre la coppia massima risulta di 15,5 chilogrammetri a 2900 giri al minuto. L'alimentazione è a iniezione elettronica.

CONSUMI A VELOC. COST.

km/h	l/100km	(km/l)
a 60	6,5	(15,3)
a 80	7,8	(12,8)
a 100	9,2	(10,8)
a 120	11,4	(8,7)
a 140	13,4	(7,4)

CONSUMI IN UTILIZZO

percorso	l/100km	(km/l)
urbano	12,8	(7,8)
extraurbano	9,2	(10,8)
autostrada	11,7	(8,5)
montagna	12,1	(8,2)

QUANTO È GRANDE

Le quote di abitabilità (disegni a sinistra) della Volvo "Super Polar" station wagon sono più che soddisfacenti: l'unico "neo" riguarda la sistemazione del terzo passeggero al centro del sedile posteriore. Apprezzabile anche lo spazio a disposizione dei bagagli che, viaggiando in due, può essere notevolmente incrementato ripiegando il divano.

RIPRESA-SORPASSO

da 60 a 100 km/h

marce	tempo
3ª	11"
4ª	13"8/10
5ª	15"6/10

da 80 a 100 km/h

marce	tempo
3ª	4"9/10
4ª	6"8/10
5ª	7"8/10

da 80 a 120 km/h

marcia	tempo
5ª	20"4/10

1 km da 40 km/h

marcia	tempo
5ª	42"6/10

VISIBILITÀ

Statura	Ani. Post.
fino a 1,65 m	●●●●
da 1,66 a 1,78 m	●●●●
oltre 1,78 m	●●●●

ABITABILITÀ

Statura	Ani. Post.
fino a 1,65 m	●●●●
da 1,66 a 1,78 m	●●●●
oltre 1,78 m	●●●●

GIUDIZIO

SCARSO	SUFF.	BUONO	OTTIMO	ECCEL.
●	●	●	●	●

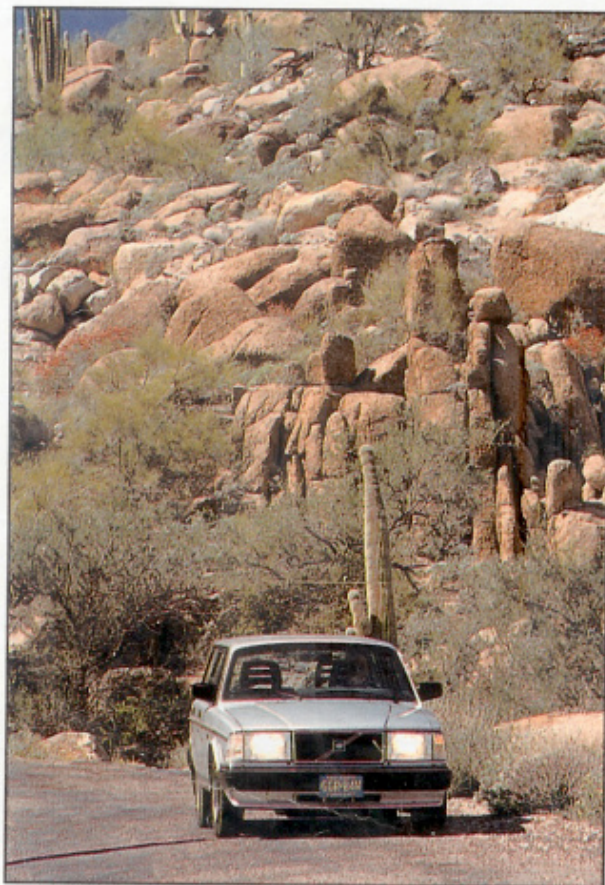
(segue da pag. 205)
si stringe verso il basso per alleggerire la forma e la definizione del padiglione, arretrato e rientrante rispetto alla linea di cintura. Per lo stesso motivo può anche essere criticata la mancanza di inclinazione in avanti della cintura stessa, la verticalità del parabrezza e la forse troppa importanza data all'altezza e allo sviluppo del frontale. Ma, lo ripetiamo, è il giudizio di un "gusto" formatosi con gli "oggetti-automobili" di oggi, o forse ancor più di quelli di domani che siamo riusciti a intravedere nei reparti segreti delle Case au-

tomobilistiche. A fronte di tutto questo vi è da dire che la linea della Volvo "240 Station Wagon Super Polar" rimane oggi, nella sua singolarità, l'espressione di una personalità difficilmente riscontrabile in prodotti molto più moderni nati dopo il 1974, soprattutto perché è in grado di infondere in chi la osserva una immutabile e tranquilla sensazione di solidità e sicurezza, quella solidità e sicurezza che gli americani dell'Insurance Institute for Highway Safety hanno riscontrato numeri alla mano. Il nostro voto quindi, va valutato in modo assolutamente di-

verso rispetto a quanto avviene normalmente.

ABITABILITÀ
VOTO 9

Quanto abbiamo detto per la linea vale anche per l'abitabilità. Gli anni sono passati e il concetto di abitabilità ha acquistato sia per le berline, ma ancor più per le station wagon, degli input diversi. La nostra votazione però in questo caso sale, dato che ancor oggi (e non bisogna dimenticare che sono nate altre forme automobilistiche, prima fra tutte le monovolume) la Volvo "240 Station Wagon Super Polar" è un ottimo esempio di sfruttamento dello spazio, anche se l'abitacolo dalle sue generose dimensioni in lunghezza e in altezza si presenta un po' limitato in larghezza. Cinque persone vi trovano posto con i consueti limiti di comfort per quanto riguarda la posizione posteriore centrale, anche perché i 138 centimetri alle spalle limitano l'appoggio di un adulto. La posizione di guida presenta un sedile piuttosto alto rispetto alla pedaliera ed è particolarmente idoneo per chi guida raccolto, con arti inferiori e superiori flessi. La mancanza di regolabilità in altezza del volante e del sedile (conquista, questa, recente) sfavorisce chi è di bassa statura che, infatti, è costretto ad assumere una posizione ravvicinata al volante, il tutto forse aggravato da una eccessiva presenza di imbottiture nella zona d'appoggio delle cosce. Ma grazie alla ampiezza della superficie vetrata e all'ottima qualità dei servizi di bordo la visibilità è sempre buona, con qualche leggero problema di sbrinatorio dell'interno in situazioni di particolare umidità. Comunque, la sensazione che si prova a bordo è sempre quella di vivere nell'ambiente circostante. Cosa questa che è patrimonio dell'auto anni Novanta ma che la Volvo ha saputo già nel 1974 (ma la progettazione della "240-Station Wagon" è incominciata 5 anni prima) intuire. (1ª - continua)



**COME I SASSI
ANCHE LA VOLVO
È UNA SCULTURA
SENZA TEMPO**

Boulders (Arizona - USA). Il deserto che circonda la zona di Boulders è caratterizzato da questi "sassi" che assumono le "sembianze" di moderne sculture. Un ambiente duro nel quale sono emerse le notevoli caratteristiche di robustezza della scocca della Volvo "240".