

# motori

### Arriva finalmente la Citroën AX «utilitaria» avanzatissima e conveniente

Per preparare il lancio pubblicitario hanno portato a loro in Cina e li hanno fatto percorrere la Grande muraglia. Ora la Citroën AX arriva da noi a soddisfare le attese di chi aspetta di poter toccare con mano le merci, dai primi di marzo, di farci un giro con il concessionario) la più moderna «utilitaria» di questo scorcio di secolo.

La AX — la vettura che spicca nella parte anteriore tanto assomiglia alla fortunata BX, anche se in proporzioni ridotte, e che tanto ha in comune con l'ECO 2000, l'avveniristico prototipo di studio realizzato dalla Citroën — ci aveva molto favorevolmente impressionato nel settembre scorso in occasione delle prove in Francia.

Allora ne avevamo sottolineato la piacevolezza della linea, la abitabilità e l'elasticità in rapporto alle dimensioni, la parsimonia nei consumi. Ci eravamo però riservati un giudizio definitivo dopo la prova della versione con motore di 954 cc e 45 CV, ad settembre scorso non disponibile e soprattutto dopo che fossero stati noti i prezzi dei vari modelli della gamma.

Ora possiamo scendere la riserva — confrontandola con i modelli concorrenti — promettere a pieni voti la Citroën AX.

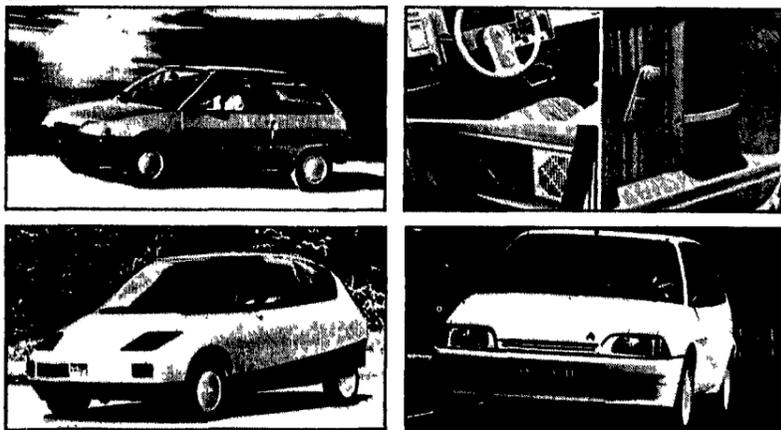
La AX, infatti, con 39 litri di carburante per 100 chilometri al 90 orari, offre, nelle versioni AX 10 e AX 11 i consumi di benzina più bassi in assoluto per una vettura di serie. Dal centomila la AX 14 con 42 litri per 100 Km risulta vincente rispetto alle vetture con cilindrata intorno ai 1360 cc.

Anche l'abitabilità è da record per una vettura lunga solo 349,5 cm (14 meno della Fiat Uno e 20 meno della Peugeot 205) e larga 155,5 cm se come sottolinea la Citroën, la superficie disponibile per passeggeri e bagaglio è di 31 metri quadrati.

Prossimo al record è il coefficiente di penetrazione vicino al CX di 0,31 che può essere vantato nella categoria sportiva. La Lancia Autobianchi Y 10.

Il rapporto peso/potenza grazie anche al portellone posteriore è di 11,5 kg per CV, ed è vincente per la AX 10 e 11, ed è superato da due sole concorrenti per la AX 14.

## Una corsa in Cina prima che in Italia



Dall'alto in basso e da sinistra a destra: la Citroën AX vista di tre quarti anteriori, il prototipo ECO 2000 che è servito di base per lo studio della AX, alcuni particolari dell'interno vettura, ricco di nicchie e di vani per gli oggetti, la versione SPORT della AX. Nelle foto sopra il titolo: la Citroën AX ripresa in Cina, sulla Grande muraglia

I prezzi delle Citroën AX anche se non sono da record, sono molto buoni tanto che se si confrontano con quelli dei modelli della concorrenza si scopre che, salvo in un caso, soltanto un modello per ogni gruppo di concorrenti ha un prezzo inferiore di qualche centinaio di migliaia di lire o poche decine di migliaia di lire rispetto a quello della AX corrispondente.

Ricordando le caratteristiche delle cinque versioni della

Citroën AX e dandone i prezzi, può essere dunque interessante un raffronto con le vetture che battono la AX almeno con il prezzo più basso della affidabilissima categoria.

AX 10 E (VW POLO FOX) motore 954 cc (1043), 45 CV (9.980.000) lire

AX 10 TRE (LANCIA Y 10) motore 954 cc (999), 45 CV (14.147.000) lire

AX 11 TRE (FIAT UNO 60) motore 1134 cc (1116 cc), 55 CV (18.502.000) lire

AX 10 RB (FORD FIESTA 45 C) motore 954 cc (957), 45 CV (45) 147 Km/h (137) consumi 1 3,9/5,6/5,6 (5,2/7,1/7,0) m 3,50 (3,65), a mq 3,13 (3,01) prezzo 9.450.000 lire (9.980.000)

AX 14 TSZ (RENAULT 5 TSE) motore 1360 cc (1397), 65 CV (72), 168 Km/h (167) consumi 1 4,2/5,0/5,9 (5,0/6,7/7,5) l m 3,50 (3,59) a mq 3,13 (3,08), prezzo 12.470.000 lire (12.349.890)

Fra qualche tempo arriverà una versione sportiva la AX SPORT, con motore di 95 CV e velocità di 186 Km orari

(58), 161 Km/h (155), consumi 1 3,9/5,6/5,7 (4,8/6,1/7,6) l m 3,50 (3,64), a mq 3,13 (2,91), prezzo 11.220.000 lire (10.021.740)

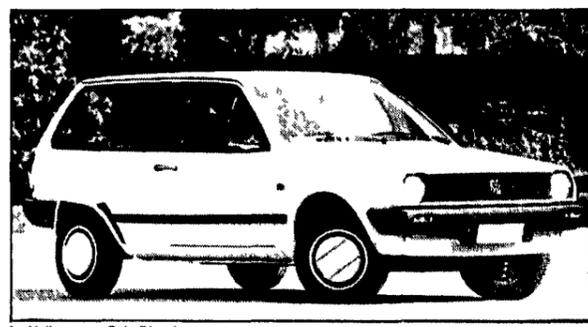
AX 14 TSZ (RENAULT 5 TSE) motore 1360 cc (1397), 65 CV (72), 168 Km/h (167) consumi 1 4,2/5,0/5,9 (5,0/6,7/7,5) l m 3,50 (3,59) a mq 3,13 (3,08), prezzo 12.470.000 lire (12.349.890)

Fra qualche tempo arriverà una versione sportiva la AX SPORT, con motore di 95 CV e velocità di 186 Km orari

## 750 Km con un «pieno» grazie alla Polo Diesel

Alla gamma della Volkswagen Polo articolata su due motori — di 1043 cc e 45 CV e di 1300 cc e 65 CV (Polo Coupé GT) — si aggiungono due carrozzerie e su cinque versioni che si differenziano per livello di equipaggiamento. L'Autogemma ha aggiunto una novità per il mercato italiano. Si tratta della Polo Diesel 1300 che unisce così alle qualità di questo motore — la elasticità, l'elasticità, la propria delle motorizzazioni a gasolio.

Dotata di un motore completo e moderno, ma soprattutto — come sottolinea l'Autogemma — dalla lunga esperienza tecnica e tecnologica del più grande produttore di motori nel mondo automobilistico, la nuova Polo ha prestazioni di poco inferiori a quelle della versione a benzina. La velocità massima di 140 Km orari contro i 142 del benzina consente sensibili risparmi di un carburante che costa meno della metà rispetto all'altro. Nel traffico urbano il nuovo modello risparmia infatti — secondo i dati forniti dal costruttore — il 20 per cento nei confronti della già parsimoniosa Polo a benzina e il 17 per cento viaggiando al 120 Km orari. Mediamente l'autonomia della Polo tra un pieno e l'altro di benzina è di 750 Km orari contro i 620 della Polo a benzina e il 17 per cento viaggiando al 120 Km orari. Mediamente l'autonomia della Polo tra un pieno e l'altro di benzina è di 750 Km orari contro i 620 della Polo a benzina e il 17 per cento viaggiando al 120 Km orari.



La Volkswagen Polo Diesel

## Ibiza «Junior» 5 p.



La versione «Junior» della Seat Ibiza cinque porte

Presentata nel novembre scorso, la versione cinque porte della Seat Ibiza si è arricchita in questi giorni di un nuovo modello che completa verso il basso la gamma della berlina Seat più diffusa e popolare. Lasciando praticamente immutata meccanica e carrozzeria, è stato adottato il motore a benzina di 903 cc e 44 CV, già montato sulla Ibiza Junior 3 porte.

La Ibiza Junior 5 porte si presenta, dunque, come un modello particolarmente economico e funzionale dell'Ibiza, essendo offerta al prezzo di 9.610.000 lire (chiavi in mano) ed essendo caratterizzata, oltre che dall'economicità al momento dell'acquisto, da costi di gestione molto bassi. Non a caso la Bepi Koelliker Importazioni ricorda che la «Junior» 5 p è in grado di percorrere, alla velocità costante di 90 chilometri l'ora, 18,5 Km con un litro di carburante.

Questi prezzi chiavi in mano, comprendono il trasporto, l'IVA del 11,22% e il 100 Km di velocità massima e 0-100 Km/h in 19,9 secondi — grazie al ridottissimo incremento di peso (appena una decina di chilogrammi)

mentre l'adozione della scocca a 5 porte migliora notevolmente le doti di accessibilità e funzionalità. Realizzata in funzione di un'utenza che richiede un'automobile ad un prezzo particolarmente conveniente, ma accoppiata a buone doti di abitabilità e di confort, la Ibiza «Junior» 5 porte è contraddistinta da un elevato livello di equipaggiamento. Alla meccanica di grande affidabilità (trazione anteriore con motore trasversale, quattro ruote indipendenti, freni a disco sulle ruote anteriori, cambio a cinque rapporti, sterzo a cremagliera) si accompagna infatti un buon rapporto tra il prezzo d'acquisto e le dotazioni fornite di serie che comprendono anche il tergicristallo posteriore, i luci di emergenza, i poggiatesta ai sedili anteriori, le cinture di sicurezza con arrotolatore automatico.

Lunga metri 3,64 e larga metri 1,61 l'Ibiza 5 porte è fra le sprime della classe» per confort e abitabilità interna. Grazie anche alla versione «Junior» cinque porte la Bepi Koelliker prevede un ulteriore miglioramento dei già buoni risultati di vendita conseguiti nel 1986 (la Seat è passata al nono posto nella classifica per marche in Italia) con 31.008 Ibiza consegnate sul nostro mercato.

Jacques Puzenat che dal mese scorso ha sostituito Sergio Mia nell'incarico di amministratore delegato e di direttore generale della Peugeot Talbot Automobili Italia è partito con il piede giusto. Nel suo primo incontro con la stampa ha potuto annunciare che la PSA, dopo sette anni, tornerà a corrispondere dividendi segno che la crisi del gruppo automobilistico francese è stata superata, che le vendite della Peugeot in Italia hanno registrato l'anno scorso un incremento del 18,3 per cento contro un incremento globale del mercato del 4,6 per cento che da ieri la Peugeot 309 con l'introduzione delle versioni a tre porte sono diventate la scelta numero uno nel segmento con cambio automatico perché sarà disponibile da noi soltanto a fine marzo.

Partite con un «13» non è niente male, tanto più se è nella condizione di annunciare che entro luglio la Peugeot sarà in grado di proporre agli automobilisti un nuovo modello, la 309, nel segmento di medio rinnovamento della gamma della Casa francese iniziato con il lancio della fortunatissima 205.

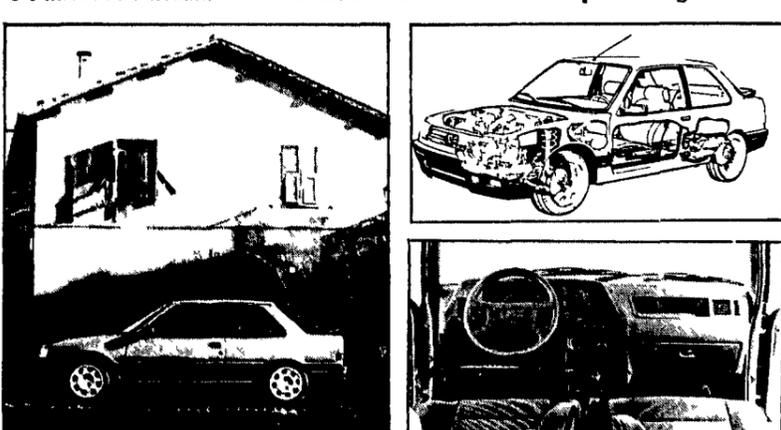
Le versioni a tre porte della 309 sono offerte ad un prezzo di attacco (IVA compresa franco concessionario) molto interessante. Si tratta per la 309 XE (motore di 1118 cc 55 CV a 4000 giri cambio a quattro marce, velocità massima 150 Km/h consumi di 5,3 litri per 100 Km al 90 orari di 6,9 a 120 e di 7,4 nel ciclo urbano) di 10.800.000 lire (il prezzo della 309 base a cinque porte che ha le stesse prestazioni è il ricor-dario di 11.075.000 lire).

Il prezzo sale a 11.455.000 lire per la 309 XE che ha la stessa motorizzazione della XE ma che grazie ad un cambio a cinque rapporti è più veloce — 153 Km/h — e più parsimoniosa nei consumi alle velocità di 90 e 120 Km/h — 5,1 e 6,7 litri per 100 Km — e a 13.350.000 lire per la versione Diesel. Si tratta della 309 XE che ha il motore a gasolio di 1769 cc e 60 CV a 4000 giri cambio a cinque rapporti, velocità massima di 155 Km/h consumi di 4,6 litri per 100 Km al 90 orari di 6,1 litri a 120 e di 6,9 litri nel ciclo urbano.

A 18.610.000 lire viene offerto il modello al top della serie a tre porte. Si tratta della versione sportiva 309 GTI che ha di serie la vernice metallizzata (per le altre tre porte è in opio-

## La Peugeot ha fatto «13» con le tre porte della 309

C'è anche una brillante GTI - A fine marzo l'Automatica completerà la gamma



La nuova Peugeot 309 GTI vista di fianco. A lato in alto un disegno in trasparenza della 309 tre porte. In basso la GTI vista dal posto di guida

ne a 313.000 lire) il servosterzo (il cui funzionamento è eccellente specie quando si guida ad alta velocità) i cerchi in lega gli alzacristalli elettrici e la chiusura centralizzata delle portiere.

Sulla GTI si sono concentrate le maggiori attenzioni perché si è avuta l'impressione che potrà dare qualche fastidio all'analogo modello della 205 della quale riprende esaltando le caratteristiche sportive senza averne la ruvidezza di comportamento non proprio apprezzata dai non più giovani nipistini.

Questa berlina sportiva — per la quale come solo opto-nale è provvista per 165 mila li-

re la verniciatura in nero — monta un propulsore a 4 cilindri (così come tutte le 309 del resto) ma con una cilindrata di 1905 cc. La potenza massima erogata è di 130 CV a 6000 giri/minuto e la coppia massima è di 16,8 kgm a 4500 giri. Si avvale di una iniezione Bosch L-F2 Jetronic. Il risultato sono brillantezza ed elasticità di marcia e prestazioni assolute tra le migliori della categoria: 207 Km/h di velocità massima a 1400 metri con partenza da fermo percorsi in 15,9 secondi il chilometro da fermo in 29,85 secondi l'accelerazione da 0 a 100 Km/h in soli 8 secondi.

A fronte di questo consumo di 11,4 anche se presenta

qualcosa più delle altre berline della serie è relativamente parco in quanto a carburante se la si utilizza con buon senso. La Peugeot la accredita infatti ad un consumo medio non superiore agli 8,1 litri per 100 Km in base a consumi specifici che vengono indicati in f. l. litri ai 90 orari in 7,5 l tra i 120 e 10 litri nel ciclo urbano.

La linea complessiva della GTI è uguale a quella delle altre tre porte (che, tra l'altro, ci pare più gradevole di quella delle cinque porte) ma le sue caratteristiche sportive sono esaltate dai cerchi in lega

che montano pneumatici ribassati 185/55 VR 15 dalla fascia alla linea di cintura nella quale è inserito un filetto rosso che viene ripreso nei paraurti anteriori e posteriori e soprattutto dallo spoiler di coda (di colore nero e ricordando ai montanti del grande lunotto) che non impedisce l'aerodinamica. Lo spoiler anteriore con quattro proiettori supplementari di serie (a lunga portata e fendinebbia) così come il retrovisore di lunotto posteriore danno alla 309 GTI il tocco finale di sportività.

## Nautica

Navigare d'inverno non è solo un modo diverso per trascorrere le vacanze, ma un modo razionale di sfruttare una imbarcazione durante tutto l'anno. Il Mediterraneo è infatti un mare relativamente caldo e può anche succedere di trovare a Natale, in Costa Azzurra ad esempio, delle giornate primaverili. Ma non è dubbio che se si vuole uscire in mare durante la stagione fredda e non si vuole soffrire, l'adozione di un sistema di riscaldamento è opportuna se non addirittura per tener lontana l'umidità.

Per difendersi dal freddo oltre ai veri e propri impianti di riscaldamento ad aria o acqua, sono disponibili vari tipi di stufe per imbarcazioni (a gas a gasolio e keroseene).

Data la differenza di costi, prima di scegliere come scaldare la barca sarà comunque opportuno aver chiaro l'uso che se ne vuol fare. Tenendo conto che per passare qualche fine settimana con gli equipaggiati sarà assolutamente opportuno dotarsi di un costoso impianto ad acqua.

Il più economico sistema di riscaldamento sono le stufe a gas (se ne trovano a par-

## Mezzi di riscaldamento per navigare d'inverno

lire da 80 mila lire) in barca le più sicure sono le catalitiche fisse, già predisposte per essere applicate a parete. Della Optimus la «Mini», costa circa 250 mila lire, ha l'accensione piezo elettrica e la valvola di sicurezza automatica. Consumando ossigeno le stufe catalitiche devono comunque funzionare sempre in un ambiente con un buon ricambio d'aria.

Anche se più care (coste 650 mila lire) e più laboriose nell'installazione e manutenzione le stufe a gasolio e keroseene sono non solo più sicure rispetto al gas ma più comode nel caso si scelga lo stesso combustibile del motore. Inoltre possono funzionare anche con la barca chiusa perché collegate all'esterno con un camino. Quando la stufa non sarà in funzione si potrà togliere il camino e chiudere il foro sulla coperta con un apposito

tappo dato in dotazione. Quelle più diffuse sono due modelli inglesi la Victory (con il serbatoio incorporato, che costituisce la base della stufa ed ha una capacità di 17 litri con la quale si ottiene un'autonomia di 10 ore di funzionamento) e la Taylor (che invece viene alimentata per caduta da un serbatoio separato).

Con lo stesso sistema viene alimentato anche un nuovo modello americano, la Balmor 120, che presenta un interessante sistema di tiraggio bilanciato.

Se però, si vuole un impianto di riscaldamento completo e semplice da usare — basta schiacciare un pulsante e regolare il termostato sulla temperatura desiderata — si può pensare a un riscaldatore ad aria o acqua. Questi devono essere montati da personale specializzato e costano da 1 a

8 milioni a seconda della quantità di calore erogata.

Oltre a riscaldare e deumidificare, quelli ad aria sono in grado di eliminare fumo e odori riciclando continuamente l'aria. Quelli ad acqua richiedono un impianto più complesso (simile ai termosifoni di casa) per cui è consigliabile installarli prima della sistemazione degli interni della barca. In compenso sono più silenziosi di quelli ad aria, che per far funzionare la ventola, necessitano anche di una o più batterie supplementari.

Per i nostri mari una stufa a gasolio può essere sufficiente. E per dormire tranquilli si può scegliere un modello a cui può essere collegato un sistema di allarme che rilevando la presenza di ossido di carbonio nell'aria, in caso di pericolo lo blocca immediatamente.

## Il legale

Il conducente di un autoveicolo che percorre una strada con diritto assoluto di precedenza ritiene spesso di godere di ogni privilegio e di potersi comportare senza tener conto degli utenti delle strade senza diritto di precedenza, che eventualmente incrociano quella percorsa. Si sente quindi, in diritto di poter mantenere la medesima velocità in presenza di incroci. Tende a che la norma del Codice della strada che impone particolare moderazione in tali casi, non sia a lui applicabile, ma riguarda soltanto coloro che percorrono strade di eguale importanza ma senza privilegi di sor-

## Precedenza ma prudenza

Niente di più erroneo. È pur vero che l'obbligo di moderare la velocità agli incroci è particolarmente severo quando si percorrono strade con eguali diritti, pur tuttavia «in tema di circolazione stradale» la norma della precedenza ex art. 105 Codice della strada non annullano quelle che riguardano la condotta di guida con riferimento alla velocità per cui colui che guida un veicolo su strada favorita dalla precedenza è sempre tenuto a moderare la velocità in prossimità di un incrocio in quanto può sempre sussistere il perico-

lo di un incidente, nonché a valutare le prevedibili anomalie di condotta da parte degli altri conducenti di veicolo» (Cass. pen. sez. IV-14 gennaio 1986 n. 137).

Il principio è stato costantemente affermato dalla giurisprudenza, e da dire però che il comportamento di chi gode del diritto di precedenza va valutato con minore rigore — specie se sulle strade laterali sia prescritto l'arresto, con riguardo alla finalità propostasi dal legislatore di consentire sulle strade con diritto di precedenza un

traffico più spedito. I veicoli favoriti però non debbono tenere una velocità tale che renda impossibile un certo tempore e adeguato rallentamento, nell'ipotesi dell'immissione repentina nel crocevia di veicoli provenienti da una strada ordinaria» (Cass. civ. sez. III, 6 febbraio 1978 n. 552).

Insomma circolare sulle strade con precedenza è un obbligo che riguarda tutti anche coloro che godono di particolari favori accordati dal Codice della strada.

FRANCO ASSUNTE