

In Francia ne hanno già vendute diecimila in un solo mese. Da noi arriveranno soltanto in ottobre.



Ogni Peugeot 405 costruita a Sochaux viene collaudata su una pista di 1350 metri (nella foto di destra) per accertare l'efficienza del sistema frenante, il comportamento generale e l'esistenza di eventuali vibrazioni e sorgenti di rumorosità. Nella foto di sinistra: il motore a quattro valvole per cilindro

## Le 405, ovvero le medio alte come le vogliono alla Peugeot

Delle caratteristiche tecniche delle nuove Peugeot 405 avevamo già riferito ampiamente in giugno. A settembre la gamma, che è già stata commercializzata in Francia in dieci versioni, debutterà al Salone di Francoforte. Quindi arriverà da noi, ma in sole sette versioni, a prezzi che dovrebbero partire da 16 milioni per arrivare ai 30 del modello sportivo. La prova della 405 spiega perché c'è tanto entusiasmo alla Peugeot.

DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBAZI

■ LIONE, il Delfinato ha strade ed autostrade che consentono, senza allontanarsi più di cento chilometri dalla «base» di Faverges de la Tour, di saggiare al meglio le nuove 405. Così gli organizzatori prevedono quattro diversi circuiti per la prova della 405 GL 1.6 di 110 CV e 190 Km/h, della 405 GL 1.6 di 92 CV e 180 Km/h, della 405 MI 1.9 16

valvole di 160 CV e 220 Km/h, della 405 SRI 1.9 di 125 CV e 200 Km/h. Tra le dieci versioni della gamma attuale (seguiranno le Diesel, le station wagon, le automatiche, le versioni a trazione integrale) sono queste quattro le macchine che meglio dimostrano cosa i tecnici di Sochaux intendono per automobili del segmento medio alto, sia che si voglia

viaggiare tranquilli, sia che si abbiano vocazioni sportive. Manca, perché non verrà importata in Italia, la versione con motore di 1400 cc. La prima presa di contatto con le 405, allineate al posteggio dell'aeroporto di Lione, è subito positiva. Le macchine sono molto belle, anche se dal punto di vista della linea hanno un piccolo difetto: viste di lato ricordano un po' troppo l'Alfa 164. Colpa evidente della collaborazione tra la matita di Pininfarina, che le ha disegnate tutte e due, e il computer, che interviene sempre più massicciamente nella progettazione delle automobili e che non ha fantasia quando gli si impongono certe dimensioni che devono essere compatibili con un certo coefficiente di penetrazione.

La somiglianza, comunque, non disturba più di tanto. Soprattutto non disturba i francesi che, non avendo ancora visto l'Alfa 164, che debutterà anch'essa a Francoforte, hanno in un solo mese prenotato qualcosa come diecimila 405. Hanno fatto così crollare il primato della affermata 205 che, nei primi 30 giorni dal lancio, era stata richiesta «soltanto» in 5.500 esemplari. Si cominceranno le prove delle 405 caricando a bordo i bagagli. Un'operazione usuale, ma inconsueta durante questo tipo di presentazioni, consente di notare subito che il bagagliaio è spazioso ma che la sua soglia di carico è un po' troppo alta. C'è una spiegazione: si è voluto irridere con una traversa il retroreno, per renderlo più resistente in caso di tamponamento. E i tecnici della Peugeot rammentano che le Assicurazioni tedesche esigono «promi» più bassi per le vetture con queste caratteristiche.

## «Boom» di auto con il marchio Fiat-Lancia

■ I posteggi sono insufficienti, le strade sono intasate, la «velocità commerciale» nelle grandi città si riduce giorno per giorno, gli incidenti stradali raggiungono cifre da tragico record, eppure in Italia si continuano a comprare automobili. Se va avanti come in questa prima parte dell'anno, arriveremo a toccare a fine 1987 i due milioni di auto vendute.

Anche i più ottimisti tra gli addetti ai lavori non avrebbero mai azzardato previsioni del genere ed anche oggi c'è chi - nonostante i dati dei primi mesi dell'anno parlino di 1.141.913 auto vendute, con un incremento del 10,23 per cento sullo stesso periodo del 1986 - mette le mani avanti e ricorda che il secondo semestre, complici le vacanze, non è mai stato all'altezza del primo semestre dell'anno.

È chiaro, comunque, che se non arriveremo a superare la soglia dei due milioni di auto vendute, ci andremo molto vicino. Prenderemo dunque atto del fenomeno. Spiegare sarà invece molto più difficile.

Ne parliamo con il dottor Bruno Schembari, soddisfatto responsabile delle vendite della Fiat e della Lancia-Autobianchi. Questi due marchi in giugno si sono accaparrati, da soli, il 56,5 per cento del mercato italiano. Nei sei mesi della loro quota è stata del 54,1. Deliberatamente Schembari evita di mettere nel conto anche quel 6 per cento di quota di mercato dell'Alfa Romeo in giugno e quello 0,1 per cento della Ferrari, che porterebbe la quota del gruppo Fiat, esempio unico al mondo, oltre il 60 per cento. «Alfa e Ferrari hanno reti commerciali diverse», ricorda Schembari e

parla, quindi, solo di Fiat-Lancia. È comunque un bel parlare, con quel fiore all'occhiello rappresentato dal successo commerciale - e industriale - della Fiat Uno, che ha dato (grazie al motore FIRE, già prodotto in oltre un milione di esemplari), un contributo determinante a questo «boom» di vendite di automobili in Italia.

Ma il discorso, se è facile quando si tratta di spiegare come abbia fatto la Fiat, partendo da posizioni già tanto elevate, a strappare altri due o tre punti alla concorrenza sul mercato interno (e qui per Schembari giocano la qualità del prodotto, la capillarità e la nuova moderna organizzazione della rete commerciale, la politica dei prezzi, con gli aumenti mantenuti sempre al di sotto del tasso di inflazione) diventa difficile quando si tratta di spiegare il fenomeno nel suo complesso. Di questo «boom», infatti, hanno beneficiato anche quasi tutte le marche concorrenti che, percentuali di mercato a parte, hanno aumentato le loro vendite in assoluto.

La sola spiegazione plausibile che viene data, è quella della vecchiaia del parco circolante italiano e quindi del sempre maggiore peso del mercato di sostituzione. Se è così, il «boom» delle vendite in Italia dovrebbe continuare ancora per alcuni anni. Il guaio è che le auto nuove di fabbrica, non sempre mandano le auto vecchie (e spesso pericolose) alla rottamazione. Lo dimostra l'intasamento delle nostre città e delle nostre strade.

Ma questo non è un problema che possa essere risolto dalle fabbriche automobilistiche e dai loro concessionari. □ FS

Tutto sulla «Cadillac che arriva dal cielo»

■ Ancora un volume di «Automobili», ma questa volta dedicato ad un'auto non commercializzata in Italia. Vi si parla di una berlina che fa storia a sé, trattandosi della «Cadillac che arriva dal cielo» grazie a un regolare ponte aereo Torino-Detroit. Il titolo del libro (35 pagine, come al solito riccamente illustrato) è «Cadillac Allante», dal nome, appunto, della bella berlina costruita dalla Pininfarina per conto della General Motors. Firma il volume Giorgio Bocca, che ha grande dimestichezza con la penna e con gli industriali. Della macchina vera e propria parla, con molta competenza ed ampiezza, Stefano Fasini, costretto al ruolo di collaboratore.

La BMW non è in vendita né tutta né in parte

■ Il tam-tam sulla stampa economica ed automobilistica europea è cominciato prima dell'assemblea degli azionisti e non è cessato neppure dopo. Secondo i giornali, gli americani da una parte e i giapponesi dall'altra stavano per «entrare» nella Casa bavarese. Nemmeno l'annuncio che il fatturato della BMW è aumentato nei primi sei mesi del 1987 del 17,2 per cento rispetto allo stesso periodo dell'86 e che le auto costruite sono aumentate dell'1,3 per cento, ha fatto tacere le voci di cessione di almeno una parte del pacchetto azionario BMW. E' per questo che la BMW Italia ha diffuso un comunicato nel quale si riporta integralmente la dichiarazione resa agli azionisti dal presidente del Consiglio di vigilanza della BMW, che è anche l'esecutore testamentario di Herbert Quandt. Ecco il testo: «La famiglia Quandt (che detiene la maggioranza azionaria ndr) non metterà a disposizione di altri la sua partecipazione alla BMW AG, che è un impegno imprenditoriale - attualmente salvaguardato dagli esecutori testamentari secondo le intenzioni di Herbert Quandt - e non solo un investimento finanziario».

A novembre 50° Cido e motociclo

■ La cinquantunesima edizione della Esposizione internazionale del Cido e Motociclo di Milano si svolgerà, dal 21 al 29 novembre prossimi, su una superficie di 32 mila metri quadrati del Quartiere fieristico. Nata nel 1914, questa esposizione celebra soltanto ora il suo cinquantesimo compleanno perché, in 77 anni, la rassegna ha subito interruzioni per i due conflitti mondiali e perché, più recentemente, la sua cadenza è diventata biennale. La rassegna riunirà nei padiglioni 17 e 21 i veicoli, mentre nei padiglioni 16, 19 e 20 troveranno spazio gli accessori e i componenti collaterali per l'abbigliamento, i caschi, le macchine per officina, ecc. Complessivamente hanno sino ad oggi prenotato spazi mille aziende di 22 Paesi, oltre l'Italia, ma gli organizzatori ritengono che questa cifra sarà superata di qui a novembre, anche perché quella di Milano rappresenta la più importante rassegna di settore del 1987. Tra i Paesi che saranno presenti per la prima volta alla rassegna con mostre collettive, gli organizzatori citano, a dimostrazione dell'interesse per il 50° Cido e motociclo, l'India e la Corea.

IL LEGALE  
FRANCO ASSANTE

## Patente estera: non vale da noi per l'italiano qui residente

Il primo comma dell'art. 98 del Codice della strada recita: «I conducenti muniti di patente di guida o di permesso internazionale rilasciati da uno stato estero possono in Italia guidare autoveicoli delle stesse categorie per le quali è valida la loro patente o il loro permesso».

La formulazione può indurre in errore, facendo ritenere che il cittadino italiano possa guidare veicoli a motore nel nostro Paese con la sola patente rilasciata da uno stato estero. Niente di più errato. È pur vero che la patente estera può essere trasformata, senza sostenere gli esami di gui-

da, in patente italiana, ma senza aver ottenuto tale conversione è vietato guidare veicoli in Italia con la sola patente straniera.

«Al cittadino italiano è consentito circolare alla guida di veicoli con patenti o permessi internazionali rilasciati da stati stranieri solo se essi, trasferendosi all'estero, non abbiano conservato in Italia la residenza anagrafica» (Cass. pen. sez. IV, 4 luglio 1969, Tozzi). La giurisprudenza in tal senso è costante ed uniforme.

Se il cittadino italiano risiede, pertanto, in Italia ha necessità di convertire la pa-

teente straniera in quella italiana, altrimenti viola il nono comma dell'art. 80 cod. str. (Cass. pen. sez. VI, 9 dicembre 1970 n. 1528).

Infatti il rilascio delle patenti è disciplinato dall'art. 80 p.p. del cod. str.; competente a rilasciare l'autorizzazione è la Prefettura nella cui circoscrizione è compreso il Comune di residenza del richiedente. Da tale norma risulta chiaramente che, per la concessione della patente, l'interessato deve risiedere in Italia. L'art. 89 rappresenta quindi un'eccezione rispetto a tale disposto legislativo,

esso si applica soltanto a quei cittadini italiani o stranieri che risiedono all'estero.

Se così non fosse - e cioè se le patenti straniere conservassero piena validità nel nostro territorio anche per le persone che stabilmente risiedono in Italia - sarebbe superflua la norma che prevede la possibilità di convertire, senza esame di idoneità, le patenti rilasciate da uno stato estero.

Il Prefetto, può, però, negare tale convenzione quando non sussistano i requisiti morali voluti dal nostro legislatore (Cass. pen. sez. IV, 27 aprile 1978 n. 1921).

## Le alte prestazioni «tirano» E l'Alfa Romeo lancia le 75 tipo «America»

■ Sono diventate cinque le versioni ad alte prestazioni dell'Alfa 75. La Casa di Arese ha infatti messo in vendita in questi giorni la nuova 75 1.8 Turbo «America», la versione 6 V 3000 «America».

La prima, con i suoi 210 chilometri di velocità massima, è la più veloce delle Alfa 75 con motore a 4 cilindri in linea. L'adozione del turbocompressore ha infatti portato a 195 CV la potenza del propulsore di 1775 cc, la cui brillantezza è dimostrata dalle doti di accelerazione: 28,5 secondi per passare da 0 a 100 Km/h; chilometro con partenza da fermo in 7,6 secondi.

La seconda, grazie ai 188 CV erogati dal motore 6 cilindri a V di 2959 cc di cilindrata,

è in assoluto la 75 con le prestazioni più elevate. Fa infatti 220 Km l'ora, accelera da 0 a 100 Km/h in 28 secondi netti e copre il chilometro con partenza da fermo in 7,3 secondi.

Nonostante queste prestazioni, la 75 1.8 Turbo «America» (che si distingue per gli spoiler, per i copripneumatici, per i cerchi tipo USA e per i tessuti degli interni) è accreditata di consumi relativamente contenuti: 7 litri per 100 Km al 90 orari costanti, 9 litri al 120, 9,7 nel ciclo urbano. Meno parimenti, soprattutto in città, la 75 6 V 3000 «America» per la quale la Casa indica i consumi in 7,4 litri al 90 orari, in 9,2 litri al 120 e 12,9 nel ciclo urbano. In città, tuttavia, la 6 V 3000 riesce a consumare

un po' meno della sorella minore ad alte prestazioni, la 6 V 2.5, che di litri ogni 100 Km ne consuma 13. Naturalmente questi dati di consumo non spaventeranno chi potrà spendere 26 milioni (IVA compresa) per la 75 1.8 Turbo «America» (che, tra l'altro, è dotata di ruote in lega leggera, differenziale autobloccante, volante regolabile con corona rivestita in pelle, alzacristalli elettrici anteriori e chiusura centralizzata delle portiere) o 33 milioni per la 75 6 V 3000 «America».

Alla commercializzazione di queste due nuove 75, l'Alfa aggiunge dopo che l'incidenza delle versioni ad alte prestazioni sul totale di gamma è passata, in un anno, dal 14,5 al 20 per cento.



Vista anteriore e posteriore dell'Alfa 75 1.8 Turbo nella versione «America»

## CONOSCERE L'AUTO

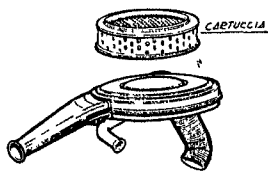
### Il motore: il sistema di alimentazione

possa causare la formazione di bollicine di vapore nel carburante, in genere vi è un distanziamento in fibra o in altro materiale termoisolante interposto tra pompa e motore.

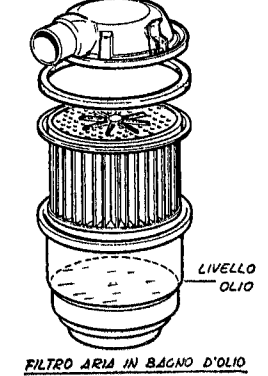
Tra le pompe di questo tipo quelle a membrana sono di gran lunga le più impiegate.

La benzina viene inviata al carburatore con una pressione dell'ordine di 0,2-0,3 bar.

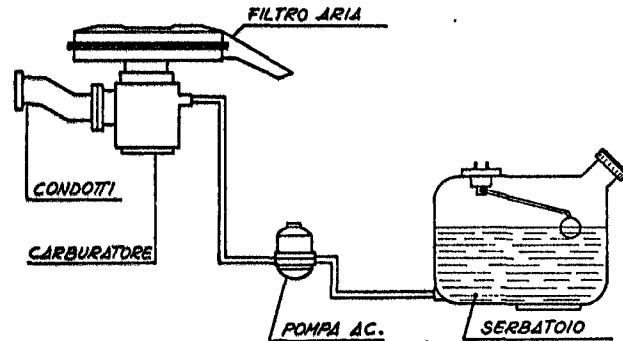
Le pompe elettriche, adottate assai meno frequentemente, sono praticamente sempre rotative (ovvero del tipo a palette), dato che quelle a membrana, assai simili a quelle meccaniche ma azionate da una elettrolamella, sono ormai cadute in disuso.



FILTRO ARIA A SECCO



FILTRO ARIA IN BAGNO D'OLIO

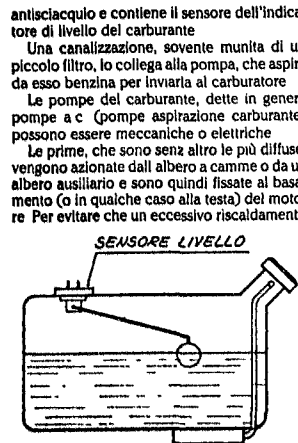


■ La miscela aria/benzina che alimenta il motore può formarsi nel carburatore (è questo il caso senza altro più frequente) o nei condotti di aspirazione, in questo secondo caso la benzina viene spruzzata per mezzo di appositi iniettori (alimentazione mediante «iniezione» indiretta di carburante).

Ogni vettura è dotata di un sistema di alimentazione, costituito da tutti quegli organi, collegati tra di loro, che provvedono a fare pervenire al motore aria e benzina, miscelata tra di loro nelle corrette proporzioni, e quindi di «alimentare» nel vero senso della parola i cilindri.

Un tipico sistema di alimentazione di una vettura moderna (si veda lo schema qui sopra) è costituito da un serbatoio, una pompa per il carburante, varie tubazioni, un filtro dell'aria, un carburatore ed un collettore di aspirazione (che collega il carburatore ai condotti di ammissione esistenti nella testa).

Il serbatoio (di norma è in lamiera di acciaio ma nelle automobili più aggiornate dal punto di vista della sicurezza è in plastica) contiene la benzina: esso è spesso dotato di paratie



SENSORE LIVELLO

Esse possono essere collocate lontano dalle fonti di calore e, in certi casi, vengono poste addirittura all'interno del serbatoio del carburante.

Durante il funzionamento del motore viene aspirata nei cilindri una grande quantità di aria, infatti, perché la combustione avvenga in maniera completa dal punto di vista chimico, per ogni litro di benzina ne devono essere consumati circa 15 litri di aria. Questo vuol dire che, ad esempio, un motore di media cilindrata in 1000 Km di percorrenza aspira oltre 1.000.000 di litri di aria.

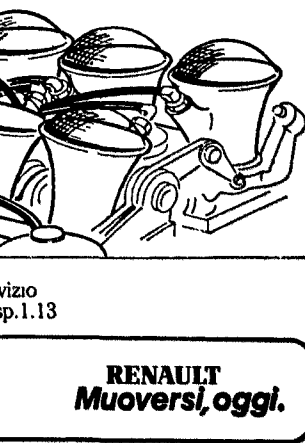
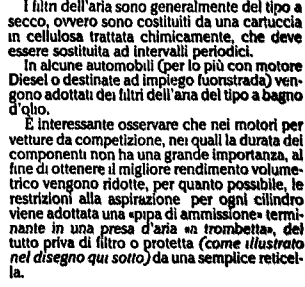
Per evitare una rapida usura di tipo abrasivo di alcuni componenti (questo vale specialmente per i segmenti, i pistoni e le canne dei cilindri) l'aria che entra nei cilindri deve essere assolutamente priva di particelle estranee. Per ottenere questo, la presa d'aria del carburatore è sempre dotata di un filtro, alloggiato in una apposita scatola, generalmente di forma cilindrica più o meno appiattita (che svolge anche l'importante funzione di «silenziatore» di aspirazione).

I filtri dell'aria sono generalmente del tipo a secco, ovvero sono costituiti da una cartuccia in cellulosa trattata chimicamente, che deve essere sostituita ad intervalli periodici.

In alcune automobili (per lo più con motore Diesel o destinate ad impiego fuoristrada) vengono adottati dei filtri dell'aria del tipo a bagno d'olio.

È interessante osservare che nei motori per vetture da competizione, nei quali la durata dei componenti non ha una grande importanza, al fine di ottenere il migliore rendimento volumetrico vengono ridotte, per quanto possibile, le restrizioni alla aspirazione: per ogni cilindro viene adottata una «presa di ammissione» terminante in una presa d'aria «a trombetta», del tutto priva di filtro o protetta (come illustrato nel disegno qui sotto) da una semplice reticella.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.13



RENAULT 21 NEVADA Per il tempo libero.

RENAULT Muoversi, oggi.

L'Unità  
Lunedì  
20 luglio 1987

19