



Provate in Marocco le 405 Peugeot con motore a gasolio «atmosferico» e sovralimentato ora in vendita in Italia

Anche Diesel l'«Auto dell'anno» brilla per confort e prestazioni

La Peugeot Talbot conta di vendere nell'88 centomila auto in Italia, ovvero di conquistare il 5 per cento del mercato. Anche con questo obiettivo la casa transalpina ha invitato in Marocco la stampa specializzata per la prova delle sue nuove Peugeot 405 in versione diesel. Ne vorrebbe vendere da noi diecimila, pari al 12,4 per cento di tutto il mercato italiano del settore, due terzi delle quali con motore Turbo.

DAL NOSTRO INVIATO
SERGIO VENTURA

AGADIR. Un tuffo nel sud del Marocco per provare le ultime nate della Peugeot. A dieci mesi dal lancio commerciale di un lotto di versioni a benzina (sette per l'Italia) la gamma 405 appartiene al segmento medio superiore (M2 per dirla alla francese) si arricchisce di nuovi modelli Diesel. Si tratta di vetture che mirano ad allietare le acquirenti italiane sensibile per chiare ragioni di portafoglio, a proposte centrate sul carburante meno costoso. Il gasolio. Basti dire che nel campo considerato lo scorso anno nel nostro paese il 36,1 per cento delle auto vendute era Diesel, contro il 15,5 per cento della Germania, il 26,3 della Francia e addirittura il 57 della Gran Bretagna.

La casa automobilistica francese si rivolge dunque al mercato italiano come ad uno dei più interessanti d'Europa. Una simpatia ben ricambiata. Nei primi due mesi di quest'anno Peugeot ha già conosciuto un incremento di vendite del 29 per cento un aumento complessivo del mercato del 18 per cento. Tra pochi giorni anche per gli acquirenti italiani saranno disponibili le versioni Diesel atmosferica e Diesel Turbo dell'«Auto dell'anno 1988», per l'appunto la 405 Peugeot.

Nelle fertili valli del «Sous» tra mandorli e ulivi oppure lungo i sinuosi tracciati del Anti Atlante che annunciano il vicino deserto centomila chilometri di guida hanno consentito di verificare le vocazioni di queste berline. Vediamo di tracciarne l'identità.

La 405 GRD 1905 cc di cilindrata è l'auto familiare per eccellenza. Alla robustezza e al confort garantito da una ormai collaudata tradizione di linea e volume unisce un pregio raro la silenziosità.

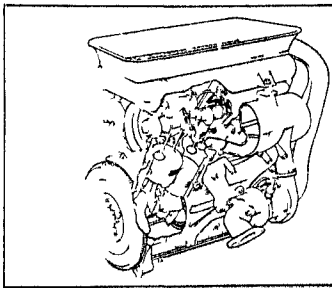
Tanto più notevole questa dotazione si tiene conto delle condizioni delle strade scelte per la prova accidentate quanto basta per fare rimpiangere certi vituperati tratti della nostra autostrada del Sole. Oltrere l'assenza di rumori, l'impetuosità della mezz'ora di guida.

volante di far correre le due ruote di destra sul ruvido sterzo. Ebbene anche in questi casi il confort di marcia merito pure delle sospensioni, non ha subito danni.

Settantatré cavalli velocità massima 185 chilometri orari consumi contenuti (secondo i dati di omologazione 4,6 litri a 90 km/h, 6,2 a 120, 7 nel cosiddetto ciclo urbano) la versione con il Diesel atmosferico è equipaggiata con servofreno servosterzo, vetri elettrici e chiusura centralizzata. Costi chiavi in mano 19 milioni e 125 mila lire.

E veniamo al modello con turbocompressore.

Va premesso che la prova svolta su strade di montagna alquanto tormentate e su pochi rettilinei non hanno consentito di apprezzare in pieno



Il motore Diesel di 1769 cc sovralimentato che equipaggia una delle Peugeot 405 a gasolio. Nelle foto sopra il titolo la 405 SRD Turbo e la 405 GRD fotografate in Marocco.

la potenzialità di questa auto che monta un motore di 1769 cc.

Nonostante il handicap del percorso (compensato dalla selvaggia bellezza naturale, ndr) il motore sovralimentato fa comunque apprezzare

zare la differenza. Ripresa scattante in ogni marcia, quindi inclusa i venti cavalli in più si sentono tutti. Lavorando sull'alimentazione i tecnici hanno ottenuto un ottimo livello di coppia.

La scelta di utilizzare un motore di 1700 cc anziché il 1900 come sarebbe parso più logico è motivata dall'esigenza di mantenere il maggiore spazio possibile per la ventilazione.

Le 405 Turbo diesel (gli allestimenti sono due: GRD e SRD) hanno cambiato a cinque rapporti si avvalgono di una potenza di 90 CV DIN a 4300 giri al minuto e di una coppia massima di 18,3 kgm a 2100 giri/min. Ioccano i 180 kmh di velocità massima con partenza da fermo raggiungono i 100 kmh in 12,2 secondi e coprono il chilometro in 34 secondi. Consumano in media 6,1 litri per cento chilometri (4,6 a 90, 6,2 a 120 e in città 7,5). Costano fra compressa e franco concessione rispettivamente la GRD 21 milioni 425 mila lire, la SRD 22 milioni 740 mila lire.

La casa automobilistica francese si rivolge dunque al mercato italiano come ad uno dei più interessanti d'Europa. Una simpatia ben ricambiata. Nei primi due mesi di quest'anno Peugeot ha già conosciuto un incremento di vendite del 29 per cento un aumento complessivo del mercato del 18 per cento.

AGADIR. Una piccola «bomba» un nome evocativo una meccanica che canta un invito dichiarato ai giovani che sognano di avvicinarsi al mondo della competizione. Tutto questo è la Peugeot 205 Rallye, berlina sportiva tagliata per quanti nell'auto cercano soprattutto il divertimento.

Osservazioni suggerite dalla potenza del motore (103 cavalli a 6800 giri al minuto) che consente i 190 orari di velocità massima. Performance che pone questa vettura al vertice della categoria.

Ventesima nata nella ormai famosa famiglia delle 205 la Rallye monta il motore TU 2.4 di 1294 cc alimentato da due carburatori doppio corpo Weber ed ha cambiato a cinque rapporti. Espone una coppia massima di 12,2 kgm al regime di 5000 giri al minuto. Raggiunge i cento orari in 9,6 secondi e copre il chilometro con partenza da fermo in 31,4 secondi. I suoi consumi 5,5 litri di benzina ogni cento chilometri se si è paciosi (90 km all'ora) 7,6 a 120 orari 9,6 in città. La media è di 7,5 litri per cento chilometri.

Dura e spartana anche nella



La nuova Peugeot 205 «Rallye» fotografata durante la prova su strada. Sarà disponibile da noi in aprile.

Limiti rilevanti sono l'assenza di un manometro per la pressione dell'olio e la presenza di un clacson che poteva a malapena andar bene su di una Fiat 500 di vent'anni fa.

Per il resto la vettura può aspirare con pieno diritto ad un buon successo. In Italia dove sarà commercializzata a partire dal 21 aprile al salone di Torino, costerà 13 milioni e mezzo. La Peugeot conta di produrre cinquemila entro il luglio ed altrettante nei mesi successivi.

Stando a quanto dichiarato dal direttore generale della Peugeot Italia, Jacques Puzos, tutta la gamma delle 205 non nasce attualmente e soddisfa la domanda. In Italia ci sono addirittura diecimila richieste che attendono di essere soddisfatte. Colpa della lentezza con cui si produce il motore TU per un terzo asorbito dalla Citroën. Anche per questo sarebbe già un discreto risultato riuscire a dire «sì» ai duemila rivenditori che si pensa come propedeutico alla guida brosa avranno messo gli occhi sulla scattante 205 Rallye.

La tiranteria grazie alla quale si ottiene la sterzata delle ruote è collegata all'albero dello sterzo tramite la scatola guida (o scatola sterzo). Quest'ultima è costituita da una scatola, in lega leggera all'interno della quale è alloggiato un meccanismo che trasforma il movimento di rotazione dell'albero dello sterzo in spostamento della leva di direzione ovvero dei bracci della tiranteria ad essa collegata.

Il volante è unito alla scatola guida tramite l'albero dello sterzo, che in moltissime vetture moderne per motivi di sicurezza non è rigido. Sovente infatti esso è costituito da due pezzi tubolari scorrevoli assialmente l'uno dentro l'altro. Altre volte esso è realizzato in modo da resistere a sforzi di torsione anche rilevanti ma da cedere sotto carichi assialli elevati.

Molto spesso si ricorre ad alberi in due o tre pezzi non allineati collegati tra di loro mediante giunti.

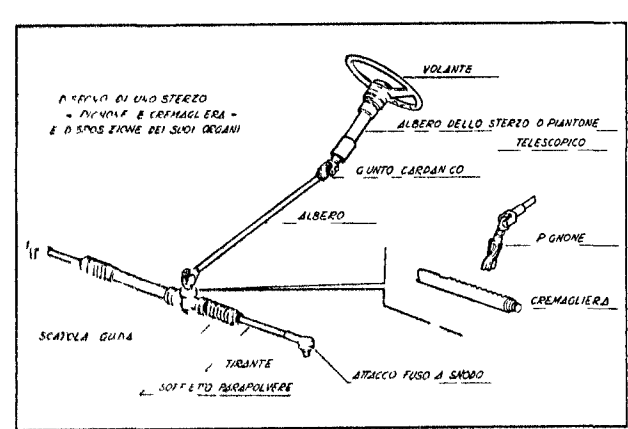
Per ridurre lo sforzo richiesto al conducente

che in vetture di peso rilevante può risultare assai elevato) e per consentire una manovra agevole, la scatola guida è realizzata in modo da fornire una considerevole «riduzione». In media per ottenere uno spostamento angolare delle ruote direttrici di 10° occorre ruotare il volante di 100°/200°.

Se dopo aver compiuto una curva si allenta la presa sul volante, caso deve automaticamente tendere a tornare nella posizione di marcia rettilinea (questo «ritorno» del volante non deve però avvenire in maniera brusca). In altre parole le scatole guida devono assicurare una certa reversibilità.

In campo automobilistico vengono impiegate scatole guida di vario tipo.

La scatola a vite senza fine e settore dentato è una delle più semplici: da essa si può considerare derivata quella assai più avanzata a vite globoidale e rullo. Quest'ultima è caratterizzata da una buona reversibilità e da un



CONOSCERE L'AUTO

Scatole guida e sterzo servoassistito

In tutti i servosterzi attualmente impiegati in campo automobilistico quando lo sforzo richiesto per sterzare le ruote è ridotto in pratica il volante aziona solo una normale scatola guida meccanica. Man mano che tale sforzo aumenta l'intervento del dispositivo idraulico diviene sempre più rilevante. In questo modo è possibile mantenere sempre una buona sensibilità dello sterzo.

Un'altra caratteristica molto importante dei servosterzi è costituita dalla possibilità di sterzare le ruote (per mezzo della scatola guida meccanica) a motore fermo ed anche in caso di guasti al dispositivo idraulico.

Un tipico servosterzo è costituito da una pompa idraulica (generalmente a palette) che viene azionata (di norma mediante una cinghia trapezoidale) dal motore da un serbatoio per il liquido idraulico da alcune tubazioni per alta pressione e da un cilindro attuatore. Quest'ultimo è a doppio effetto ovvero esercita la sua azione nei due sensi il suo funzionamento viene regolato da una o più valvole a cassetto (o a pistoncino).

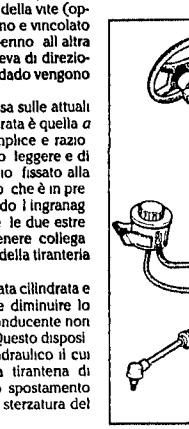
Una volta il cilindro idraulico costituito un gruppo separato ed era collegato direttamente a uno dei bracci della tiranteria di sterzo. Da

funzionamento più dolce (dovuto al minore attrito). La vite è fissata alle estremità dell'albero dello sterzo e quando viene ruotata causa a sua volta la rotazione del settore dentato o del rullo collegato mediante un albero alla leva di direzione (che è vincolata, come si è già visto alla tiranteria di sterzo).

Nelle scatole a vite senza fine e «dite» quest'ultimo è costituito da un perno (sovente montato su di un cuscinetto volante) che va ad inserirsi all'interno del solco della vite (opportunamente sagomato). Il perno è vincolato ad una leva solidale con un albero all'altra estremità del quale è fissata la leva di direzione. Per ridurre l'attrito tra vite e dado vengono interposte delle sfere di acciaio.

Una scatola guida molto diffusa sulle attuali vetture di piccola e media cilindrata è quella a cremagliera di costruzione semplice e razionale. Nelle scatole di questo tipo leggere e di costo ridotto vi è un ingranaggio fissato alla estremità dell'albero dello sterzo che è in presa con un asta dentata. Ruotando l'ingranaggio l'asta si sposta lateralmente le due estremità dell'asta dentata sono in genere collegate direttamente ai bracci laterali della tiranteria di sterzo.

Nelle moderne vetture di elevata cilindrata e di peso considerevole per fare diminuire lo sforzo sul volante richiesto al conducente non di rado si adotta il servosterzo. Questo dispositivo è costituito da un circuito idraulico il cui cilindro operatore agisce sulla tiranteria di sterzo in modo da causare lo spostamento delle ruote direttrici e quindi la sterzata del veicolo.



Intera gamma di pneumatici da fuoristrada

Con la cessazione da parte della Fiat della produzione della «Campagnola» concepita per impieghi prevalentemente militari in Italia non si costruiscono più - salvo l'eccezione della Rayton Fissore - veicoli per fuoristrada. Eppure da noi sia pure in ritardo rispetto al resto d'Europa si va registrando un costante incremento nella vendita di questo tipo di autoveicoli che non vanno confusi con le automobili a quattro ruote motrici.

I dati delle immatricolazioni parlano chiaro: nel 1986 i 1 per cento degli autoveicoli immatricolati erano «fuoristrada»; nel 1987 la percentuale era salita all'1,5 per cento contro una media europea del 2 per cento.

Il «fuoristrada» dunque «tra» anche in Italia e si fa apprezzabile il mercato di sostituzione dei pneumatici anche se corrisponde soltanto allo 0,7

del totale. E per questo motivo che la Goodyear italiana ha deciso di entrare prepotentemente in questo mercato forte della sua esperienza negli Stati Uniti dove i «fuoristrada» sono molto diffusi. Così dopo essersi limitata sino ad oggi ad offrire singoli i modelli di pneumatici per veicoli da fuoristrada oggi tenendo conto delle caratteristiche e delle prestazioni di questo tipo di autoveicoli che non vanno confusi con le automobili a quattro ruote motrici.

Restano in vendita naturalmente i Wrangler AT per velocità inferiori ed impieghi fuoristradistici più gravi (costano fino a 495 000 lire) e i Vector 75 che privilegiano confort e scorrevolezza stradale e il Sand G82 specifico per terreni sabbiosi. □ FS

R 21 fa record sul ghiaccio e in 4x4 ci prova in pista



La Renault 21 nella versione due litri con turbocompressore ha battuto il record mondiale di velocità su ghiaccio guidata da Jean Pierre Malcher ha raggiunto in Svezia sul lago Harnovan completamente ghiacciato (nella foto) i 250 610 km/h con pneumatici Michelin chiodati e i 246 926 km/h con pneumatici «contact». La potenza del motore della R 21 era stata portata da 175 a 250 cv e il valore della sovralimentazione a 2,5 bar. Modificati anche lo spoiler anteriore e le prese d'aria, con il risultato che il cx è passato da 0,31 a 0,26. Dopo il record su ghiaccio, realizzato con una versione quasi di serie, la R 21 turbo ci proverà anche in pista partecipando al campionato francese di superproduzione con due macchine supermodificate. In questo caso infatti la potenza del motore montato trasversalmente è stata portata a 450 cv e ci sono adottate le quattro ruote motrici.

E' diventato europeo il «Chi è chi» dell'auto



Giunto alla sua seconda edizione il «Chi è chi» del giornalismo dell'auto stampato dalle Edizioni Cris salda di Milano ha assunto per il 1988 dimensioni europee. Non solo è stampato in due lingue ma invece di fornire soltanto indirizzi di giornalisti e corrispondenti di guerra estende le informazioni alla Spagna alla Francia alla Gran Bretagna e alla Germania federale. In pratica un'anticipazione di quel che avverrà nel 1992 con il mercato unico europeo. Il volume (nella foto la copertina) è così «cresciuto» anche in dimensioni (conta 532 pagine) e contiene pure brevi cenni storici sulle principali aziende del settore.

Riproposta la campagna sulla sicurezza della Michelin

La Michelin continua ad insistere, lodevolmente, sul tema della sicurezza. Dopo il successo della campagna «Guida sicura» svolta nel 1987 torna in argomento con lo slogan «Sicurezza non solo gomme».

A differenza dello scorso anno quando l'attenzione era rivolta soltanto agli automobilisti quest'anno l'invito a passare dai concessionari Michelin per farsi controllare gratuitamente i pneumatici è indirizzato anche ai motociclisti.

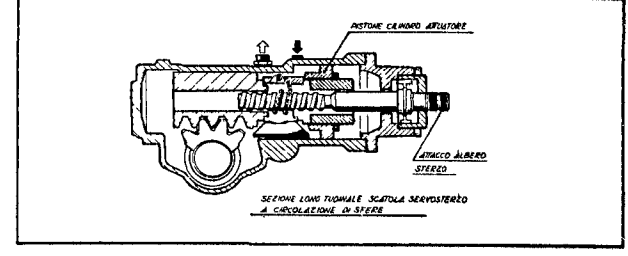
La campagna di sensibilizzazione trae origine dal fatto che, in base ai risultati di un'inchiesta condotta con l'Acci, è risultato che solo il 49,3 per cento dei pneumatici ai suoi controlli è gonfiato correttamente e che è a pressione corretta soltanto il 37,5 per cento dei pneumatici di scorta. Si noti che vengono considerati valori corretti di pressione quelli compresi tra il 10 e il -10 per cento del dato consigliato dalle case costruttrici dei veicoli. Agli automobilisti e ai motociclisti che si recheranno a far controllare le gomme presso i rivenditori Michelin sarà consegnato un libretto con i consigli per utilizzare al meglio i pneumatici.

La Michelin ha incaricato il giurcampione del mondo di motociclismo Giacomo Agostini e il giovane campione di rally Mike Biason di propagandare attraverso la TV l'importanza che i pneumatici e la loro corretta pressione di gonfiaggio hanno per la sicurezza.

E dopo le Metro Kilt arriva la SuperKilt



Il successo incontrato dalle versioni Metro Kilt a tre e a cinque porte ha indotto la Austin Rover Italia ad immettere sul mercato in coincidenza con l'arrivo della primavera una nuova versione a tre porte della berlina che conserva il tema stilistico del tartan ma che si distingue per la ricchezza delle dotazioni. Gli interni (nella foto) ripropongono le stoffe scozzesi in colore grigio/azzurro. Tra le dotazioni di serie il tetto apribile trasparente, vetri a cristalli posteriori apribili a compasso, lava tergi lunotto coprinotte integrali. Il prezzo chiavi in mano della SuperKilt che ha motore di 998 cc e di 8 900 000 lire.



diversi anni a questa parte si sono però affermati del servosterzi nel quali il cilindro idraulico attuatore è incorporato nella scatola guida.

Quest'ultima soluzione è assai vantaggiosa per quanto riguarda la facilità di installazione il costo di produzione e la leggerezza.

Quando il cilindro idraulico è incorporato in una scatola guida a circolazione in sfere il pistone è costituito dal dado stesso all'interno del quale si trovano le sfere. Nelle scatole guida a cremagliera il pistone del cilindro idraulico è fissato all'asta dentata. Altresché si gira il volante l'olio in pressione va ad agire su uno dei due lati del pistone idraulico grazie all'intervento delle valvole di comando (che entrano in azione solo se lo sforzo sul volante richiesto al conducente è superiore a un determinato valore).

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp 4 2

RENAULT 25 V6 TURBO

RENAULT Muoversi, oggi.