

Autunno in SW con sei Peugeot

La Peugeot Italia ha già cominciato la campagna d'autunno. L'annuncio di maggior rilievo è quello della commercializzazione in Italia di ben sei versioni station wagon della 405 con motorizzazioni Diesel e benzina. Ancora una volta, come da trent'anni a questa parte, a firmare lo stile di que-

ste familiari francesi è Pininfarina. Dando notizia dell'imminente comparsa sul nostro mercato di questa nuova gamma, la Peugeot ha anche annunciato che i modelli 1989 della 205, già disponibili, utilizzano, per la fascia intorno al litro di cilindrata, propulsori aggiornati.

FERNANDO STRAMBACI

Ha le stesse dimensioni della berlina e la stessa parte anteriore, ma si differenzia per le porte posteriori di nuovo disegno e, naturalmente, per il portellone che la trasforma in familiare o, che dir si voglia, in station wagon o in break. Ci riferiamo alle nuove versioni della 405 che la Peugeot Italia sta per commercializzare, mentre sono già cominciate le consegne delle 205 modello 1989 con i due motori a benzina di 954 e 1124 cc aggiornati.

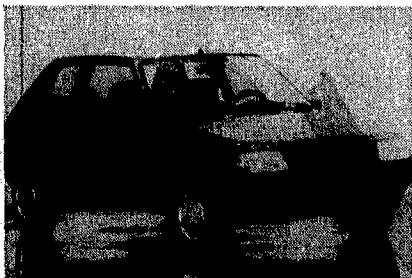
Il lancio delle 405 SW - ancora una volta firmate dalla Pininfarina, che in trent'anni ha sempre più rinascolato i legami con la Casa francese - avviene alla grande. La Peugeot le propone infatti in Italia in sei versioni, tre con motori a benzina e tre con motori a gaso-

lio, in modo da poter far fronte alle diverse esigenze della potenziale clientela e, soprattutto, per poter più facilmente consolidare le sue posizioni in una nicchia di mercato, quella delle SW, che in Europa presenta i più elevati tassi di crescita. L'anno scorso, infatti, nei vari Paesi dell'Europa occidentale, sono state vendute 715 mila SW con un incremento del 14,6 per cento rispetto all'86 e del 40 per cento rispetto all'85.

Le versioni a benzina delle 405 SW hanno un motore di 1580 cc e 92 cv - che consente (in pista, ormai) velocità di 175 km/h e consumi di 7,3 litri ogni 100 km - per i modelli GL e GR e un motore a iniezione di 1905 cc e 125 cv - velocità massima 195 km/h, consumi di 8,2 litri per 100 km -

per il modello SRI. Delle versioni a gasolio, due (GRDT e SROT) sono turbodiesel inter-cooler di 1769 cc, 90 cv, 175 km/h; mentre l'altra, la GLD, monta un Diesel aspirato di 1905 cc, 70 cv, 162 km/h.

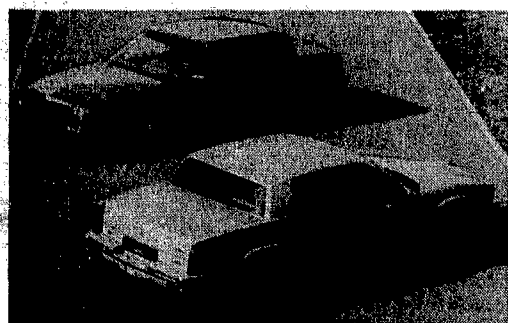
Nella gamma 205, s'è detto, sono già disponibili i modelli 1989. Le novità di rilievo, oltre ad alcuni aggiornamenti alle carrozzerie e agli accessori, sono rappresentate dalla disponibilità della Junior anche a cinque porte e dalla adozione di nuovi motori TU per le cilindrata di 954 e 1124 cc. La potenza resta di 45 cv per il primo, ma ad un regime inferiore di 800 giri/minuto, mentre salgono coppia (7,5 kgm a 2400 giri) e velocità massima (143 km/h); per il secondo, con la potenza aumentata di 5 cv, la velocità massima sale a 157 km/h. Più contenuti i consumi.



La Peugeot 205 XR modello 1988 e, sopra, la 405 Break SRI.

La filiazione nostrana della General Motors vuole dar peso all'immagine della prima Casa mondiale

La Cadillac è tornata in Italia



Nella foto di sinistra, in primo piano, la Cadillac Eldorado a due porte; in secondo piano la Cadillac Seville a quattro porte. Nella foto di destra lo spaziosissimo abitacolo, tipicamente americano, della Eldorado.



Ricordate i macchinoni americani degli anni 50, quelli con le pinne verticali, famosi, oltre che per le dimensioni, anche per gli elicottri di benzina che consumavano? Bene, sono tornati. Hanno perduto le pinne, consumano quanto le auto di lusso europee e costano, più o meno, come queste. In più hanno lo spazio interno e il confort tipico delle auto d'oltre Atlantico.

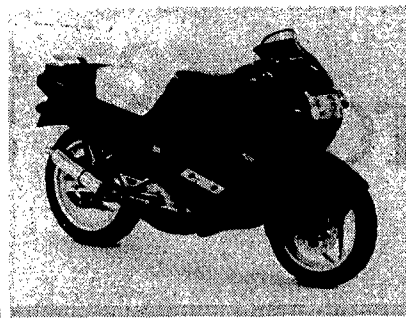
L'idea di importare di nuovo la Cadillac, perché di questo si tratta, è venuta a Sergio Mia, amministratore delegato della General Motors Italia (la

Cadillac è la marca di maggior prestigio del gruppo G.M.), deciso a rilanciare in Italia l'immagine del primo costruttore mondiale di automobili. Quando lo annunciò, molti sorrisero.

Invece sembra proprio che Mia abbia visto giusto. Nemmeno un'inserto pubblicitario o uno spot, eppure i concessionari della G.M. hanno venduto in un solo mese 22 Cadillac (15 Seville a quattro porte e 7 Eldorado a due porte) nonostante si tratti di macchine che, grazie anche al 38

per cento di Iva, costano, rispettivamente, 77.209.000 e 72.289.000 lire. A questo ritmo le previsioni di vendita (cento unità l'anno) appaiono pessimistiche.

Piacevole la «C 10»



La più originale fra le 125 ci sembra la Cagiva Freccia «C 10», così originale che a qualcuno può anche non piacere a dispetto delle sue notevoli qualità ciclistiche e motoristiche. Completamente rinnovata rispetto al modello precedente, la «C 10» costa 4.999.660 lire franco concessionario; vanno quindi aggiunte la immatricolazione e la messa in strada.

UGO DALLO

Neppure la Cagiva sfugge alla regola che per vendere «ottavo di litro» bisogna rinnovare continuamente. E così, accantonato il vecchio modello, ha dovuto presentare la «C 10», molto praticamente nuova, non soltanto esteticamente, perché è anche dotata di un propulsore ampiamente rivisto.

Questo propulsore, accreditato di oltre trenta cv, spinge la moto ad una velocità superiore ai 150 orari. La camera d'espansione segue ora una curva diversa rispetto alla «C 9» ed esce sulla destra della moto, terminando con un silenziatore di abbondanti dimensioni. Discutibile, esteticamente, l'anello metallico che ancora il silenziatore al telaio.

Rinnovato l'impianto frenante, dotato di un nuovo disco all'avantreno, il telaio è sempre il robusto bitrave in tubi rettangolari d'acciaio. Invariate anche le sospensioni, pe-

raltro efficienti. Nuovi, invece, la sella ampia e confortevole, la carenatura con ampie prese d'aria ed il furo, più grande. Opportunamente integrati nella carenatura gli specchietti e le frecce anteriori.

Fornita in tre colori, la «C 10» è una moto che non passa inosservata (come appare chiaro dalla foto in alto). La parte più caratterizzante è sicuramente il parafrangente anteriore che avvolge metà della ruota ed ha funzione prettamente aerodinamica.

Il grosso serbatoio contiene 16 litri di benzina, dei quali quattro di riserva; quello dell'olio ne contiene 1,8. Il peso della moto, 123 kg, è in linea con quello delle concorrenti. Notevoli, sia la stabilità in curva ed in rettilineo, che la maneggevolezza. Ciò rende la «C 10» molto piacevole nella guida sui percorsi misto-veloci, con tante curve. Efficientissimi i freni, che garantiscono un elevato margine di sicurezza.

Anche gli inglesi adoperano poco le proprie gambe

Anche gli inglesi usano sempre meno le proprie gambe per spostarsi. Un'indagine nazionale sui viaggi, riferita al 1985-86, ha rivelato che per gli inglesi il massimo di distanza percorribile a piedi sembra essere un chilometro e mezzo.

La Diavia «condiziona» la gamma Audi e Volkswagen

L'Autogerma di Verona, importatrice delle auto Volkswagen ed Audi, ha firmato un accordo di collaborazione con la Diavia. L'azienda di Molinella provvederà alla climatizzazione di tutta la gamma dei due marchi venduta in Italia. L'installazione del condizionatore potrà avvenire sia al momento dell'acquisto dell'auto (qualora non sia stato richiesto di serie) che in un secondo tempo, senza perdita della garanzia.

Agli «amici della Golf GTI» presentata la Super Golf

In occasione del settimo incontro degli «amici della Golf GTI», che si è tenuto in Austria alla presenza di oltre tremila appassionati proprietari della famosa vettura, la Volkswagen ha presentato uno studio di quella che viene ormai comunemente definita la Super Golf anche se il suo nome ufficiale rimane «Studio». La vettura - fa notare un comunicato dell'Autogerma che la importerà in Italia - è un vero e proprio concentrato di tecnologia: trazione integrale permanente con viscofrizione, sistema frenante ABS, propulsore di 1800 cc con compressore volumetrico G-Lader e una potenza di 160 cv, ruote e cerchi a sezione larga, parafrangenti allargati, spoiler integrato e griglia con doppi fari rettangolari. La Super Golf (nella foto) avrà una destinazione tipicamente sportiva (rally) e sarà quindi costruita in almeno 5.000 esemplari per ottenere l'omologazione in «Gruppo A». Quasi certamente sarà messa in vendita, in numero limitato, a partire dal prossimo anno.

NAUTICA

Birdwatching che passione!

La sula pesca in profondità: si ferma un attimo in aria a qualche metro di altezza dalla superficie, poi chiude le ali e scompare con un tuffo. La berta maggiore invece non ama troppo bagnarsi: scivola sul pelo dell'onda e tuffa in acqua soltanto il becco massiccio e uncinato. Mare poco pescoso, il Mediterraneo non possiede i presupposti per lo sviluppo di catene alimentari produttive. Tuttavia gli uccelli marini non mancano. Ecco dunque un modo per «far passare» il tempo alla fonda o navigando sottocosta: il birdwatching.

Si tratta di un'attività di osservazione della fauna, che conta ormai parecchi appassionati anche da noi. Una dozzina le specie presenti sulle nostre coste; alcune, come il gabbiano corso e la berta maggiore, sono esclusivamente mediterranee, altre, vivono anche sulle coste oceaniche. Il Beccapesci (Sterna sandvicensis) è una elegante sterna dal becco nero con la punta gialla, ed è nota anche come rondine di mare. Un'altra sterna, di piccole dimensioni, è il Mignatino (Chlidonias niger): ama volare bassa sull'acqua in cerca di piccoli pesci; ha il becco scuro. Il Fraticello è un'altra sterna (Sterna albifrons), simile al Beccapesci; si distingue per le dimensioni ridotte ed il becco giallo con la punta nera. La Berta maggiore (Cathartetus diomedea) pesca lontano dalle coste e si avvicina al nido

soltanto di notte per rifornire il compagno ed il pulcinone. Tipica fauna sarda è il Cormorano con il cigno (Phalacrocorax aristotelis) abbastanza avvicinabile in acqua. Il Cormorano comune (Phalacrocorax carbo), invece, è un ospite invernale delle coste rocciose, sulle quali si riposa asciugando le ali al sole.

Vi sono poi tre specie di gabbiani. Quello reale (Larus argentatus) è il più comune nei nostri mari e frequenta porti ed insediamenti umani. Il gabbiano corso (Larus audouinii) è più raro: inconfondibile per il becco rosso, lo si può trovare soltanto nelle isole più remote. Infine il gabbiano comune (Larus ridibundus) che è il più piccolo. Si trova sul mare in autunno ed inverno, mentre estante nelle acque interne.

Dai mari del nord viene a svernare nei nostri inverni più miti la sula (Sula basana). Infaticabile pescatore. Raro, piccolo come un merlo, sembra a suo agio tra le onde: è l'uccello delle tempeste (Hydrobates pelagicus). Infine, unico rapace tipicamente mediterraneo, il Falco della Regina (Falco Eleonorae), nidifica su alcune scogliere a picco della Sardegna ed in alcune isole tirreniche.



Alcuni simboli di una luminosa «PUNTA CONSCIENTE».

CONOSCERE L'AUTO

Gli strumenti, le spie e il loro funzionamento

Tutte le autovetture sono dotate di una serie più o meno vasta di strumenti, in grado di fornire al conducente utili indicazioni sulle condizioni di funzionamento del motore e degli altri organi principali della vettura.

Le informazioni possono essere fornite in modo «analogico», cioè attraverso la loro rappresentazione con il classico insieme lancetta-scala graduata o con una serie di led luminosi, oppure in modo «digitale» attraverso la visualizzazione diretta del relativo valore numerico per mezzo di un display luminoso a led (so-

stanza liquida racchiusa tra due sottili lastre di vetro che, sottoposte a una debole corrente elettrica, modifica il suo allineamento molecolare) o a cristalli liquidi (si tratta di un diodo, ovvero di una sorta di tubo elettronico, in grado di emettere luce se attraversato da corrente elettrica).

Alcune indicazioni vengono fornite da spie luminose che possono segnalare il raggiungimento di una determinata situazione (ad esempio: temperatura acqua troppo elevata, carburante prossimo all'esaurimento, pastiglie freni consumate, ecc.) o l'inserimento di determinati dispositivi (ad esempio: starter, lunotto termico, indicatori di direzione, ecc.) o, ancora, un invito a rimediare ad eventuali distrazioni (ad esempio: portiera non perfettamente chiusa, cinture di sicurezza non allacciate, ecc.).

In alcuni casi un insieme di spie, concentrate in un apposito pannello, viene attivato, all'atto dell'accensione o su comando del conducente, per indicare eventuali anomalie di funzionamento.

Talvolta, all'indicazione visiva può essere abbinato o sostituito un segnale acustico, come nel caso degli indicatori di direzione o del cicalino di avvertimento del mancato spegnimento delle luci.

La moderna tecnologia ha infine consentito di sviluppare dei sintetizzatori elettronici di parola, in grado di fornire attraverso un altopar-

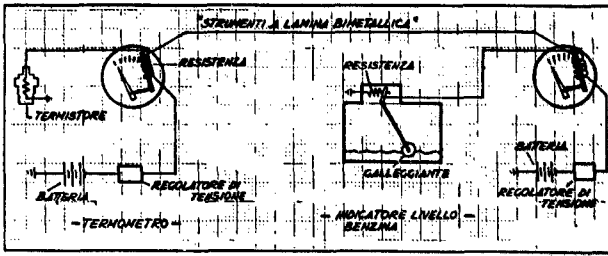
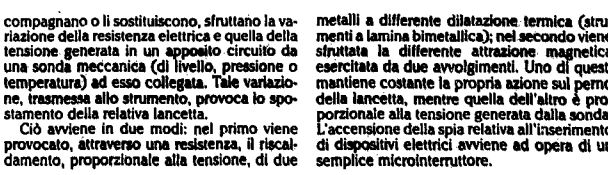
lante messaggi vocali. Tachimetro e contagiri sono gli strumenti classici per il controllo delle condizioni di esercizio della vettura. Entrambi possono essere del tipo a trascinamento magnetico o elettronico.

Nel primo caso l'impulso viene trasmesso meccanicamente, tramite un cavo flessibile collegato ad un rinvio posto nel cambio e, all'altra estremità, ad un magnete permanente a forma discoidale (disco conduttore) posto all'interno dello strumento e che nella sua rotazione tende a trascinare un disco conduttore, solidale con la lancetta indicatrice. Una molla a spirale contrasta il movimento di quest'ultima, in modo che ad ogni velocità essa vada a posizionarsi in corrispondenza del relativo valore indicato nella scala graduata.

Il tachimetro elettronico sfrutta invece la corrente alternata, trasmessa allo strumento da un generatore di impulsi posto nel cambio. La frequenza degli impulsi, proporzionale alla velocità, attiva uno strumento a bobina mobile, che indica in tal modo la velocità della vettura.

Il contagiri elettronico riceve l'impulso dall'impianto di accensione nel caso di motore a benzina o tramite un generatore di impulsi se si tratta di propulsori Diesel.

Il contagiri, integrato con il tachimetro, è composto da una serie di dischi, sui quali sono riportate le cifre da 0 a 9, collegati tra loro in modo che quando uno di essi compie un giro quello meccanico compie 1/10 di giro. In caso di tachimetro elettronico i dischi sono comandati da un motore elettrico «passo-passo», ossia a spostamenti regolari. Altri indicatori, e le relative spie che li ac-



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 8.1

RENAULT Muoversi, oggi.

