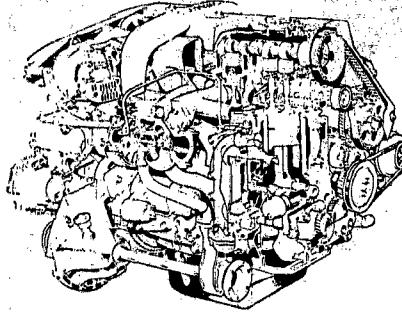




Dopo quindici anni esce di scena la gloriosa Cx ma l'erede promette di rinnovarne i fasti

Tecnologia d'avanguardia e qualche spigolo in più che non guasta tra tante auto «arrotondate»

## Per le Croma motori rinnovati



Il motore da 118 cv della Croma Turbo Diesel. Nella foto sopra: il titolo una vista della Croma 1.6. La «ammiraglia» Fiat nuova serie si riconosce dall'esterno soprattutto per la coda rubia e, nell'abitacolo, per i nuovi tessuti e la griglia della strumentazione.

I progettisti della Fiat, procedendo ad un aggiornamento stilistico e meccanico della gamma Croma, hanno puntato soprattutto all'ottimizzazione dei rendimenti dei motori CHT di due litri e turbodiesel di 2,5 litri. Ne sono risultate migliori prestazioni e guida e maggiore silenziosità di marcia senza penalizzazioni per i consumi.

FERNANDO STRAMBACI

In occasione del lancio sul mercato italiano di una serie di vetture ecologiche del gruppo Fiat, tra le quali una Croma 2.0 i.e. con catalizzatore a tre vie e sonda Lambda, avevamo accennato anche al fatto che l'intera gamma dell'«ammiraglia» della casa torinese aveva beneficiato di un aggiornamento estetico e tecnico.

Se dal punto di vista della linea e degli allestimenti gli interventi sono stati abbastanza marginali, di rilievo sono stati quelli sulla meccanica. Hanno interessato la frizione (a comando idraulico sulle versioni sovralimentate), il cambio (la Croma è ora disponibile anche con cambio automatico ZF a quattro rapporti) e, soprattutto, i motori 2 litri CHT e 2,5 litri turbodiesel.

La coppia dei 2 litri CHT, infatti, è migliorata - hanno precisato i progettisti - sia in valore massimo (17,5 kgm a 2750 g/m anziché 17,2 kgm a 2800 g/m) sia ai bassi e medi regimi (a 1500 giri raggiunge già il 90 per cento del valore

massimo, ossia 15,5 kgm). La potenza massima, passata da 90 a 100 cv, è raggiunta oggi su questo CHT affinato, ad un numero di giri (5250 per minuto) più basso del 5 per cento.

Tutto questo è stato ottenuto adottando l'accensione elettronica Marelli Diaplex 2, in sostituzione della Breakerless, e ottimizzando il funzionamento del carburatore.

Grazie a questi interventi la Croma CHT (che può raggiungere i 183 km/h) accelera da 0 a 100 km/h in 11,7 secondi, copre il km con partenza da fermo in 32,8 secondi e in 36,8 secondi copre il km riprendendo dai 40 giri.

Questi, come quelli dei consumi (5,9 litri per 100 km al 90 giri, 7,2 al 120, 9,2 nel ciclo urbano) sono i dati di omologazione, ma guidando la macchina si ha la conferma di una maggiore elasticità e ripresa, accompagnata da una più confortevole silenziosità di marcia.

Per quel che si riferisce ai motori 2,5 litri turbodiesel i tecnici della Fiat ne hanno sottolineato l'aumento di potenza (che passa da 100 cv a 4100 giri a 118 cv a 3800 giri) e il più elevato valore di coppia (da 22,5 kgm a 2300 giri a 25,5 kgm a 2200 giri). Con ciò la velocità massima della Croma Turbo D è passata da 185 a 195 km/h e la vettura copre il km con partenza da fermo in 32,6 secondi (contro i 32,2 secondi della precedente versione) e in 36,9 secondi (11,9).

Questi eccellenti risultati, che non hanno determinato penalizzazioni nei consumi, sono stati ottenuti con l'aumento della cilindrata da 2455 a 2499 cc, l'adozione di un nuovo intercooler, di maggiore dimensione e di più elevato rendimento, l'ottimizzazione del percorso dei condotti di aspirazione e della conformazione della testa cilindrica in corrispondenza della sedi valvole, l'adozione di un nuovo turbocompressore (più piccolo) del tipo KKK-K16.

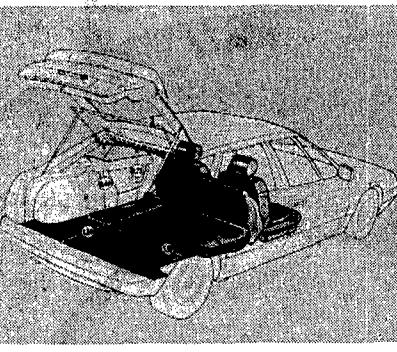
Anche per la Croma Turbo D: maggiore elasticità di marcia, prontezza di risposta in ripresa ed accelerazione, silenziosità di marcia migliorata.

Sospensioni idropneumatiche più controllo elettronico, una miscela tecnologica che, ancora una volta, promette di porre la nuova nata Citroën, la Xm, all'avanguardia delle vetture di «alta fascia». Motori da 2000 cc a 3000 cc V6 benzina, più diesel e turbodiesel, due volumi, abitabilità sontuosa, queste le caratteristiche salienti di una berlina, come tutte le Citroën, un po' eccentrica.

STEFANO RIGHI RIVA

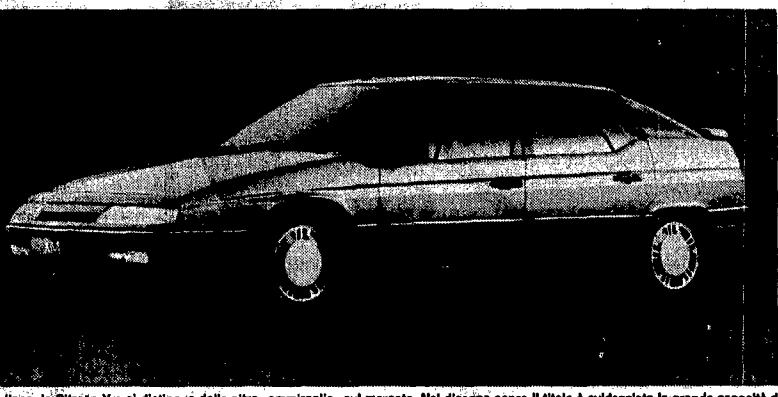
Arriva l'Xm. Era attesa. Attesa dopo i lunghi, forse troppi anni di militanza della Cx, che ha realizzato ben 15 primavere accostandosi, alla fine, di una bassa tiratura. Attesa soprattutto perché promette, come si confide ad ogni nuovo Citroën di alta classe, grandi rivoluzioni tecnologiche. Attesa, infine, da chi cerca un'alternativa all'ormai numeroso «ammiraglio» della flotta europea, capace di fornire prestazioni equivalenti senza essere disperatamente uguali a loro.

E la Xm, per fortuna nostra e per calcolo commerciale della Citroën, è diversa. Non è mondana, arrogante, sollempne, continua. Non è elegante. Non è classica. Non è sì niente di male, ma su questa sponda già si danno di go-



Dopo quindici anni esce di scena la gloriosa Cx ma l'erede promette di rinnovarne i fasti

## Arriba la Citroën Xm ammiraglia alternativa



Già dalla linea, la Citroën Xm si distingue dalle altre «ammiraglie» sul mercato. Nel disegno sopra il titolo è evidenziata la grande capacità di carico di questa macchina di lusso che non disdegna la praticità d'uso

vetrata. Il cofano spigoloso, nella Xm ancor più penetrante. La coda corta, alzata ora con uno scatto all'altezza della terza luce laterale. In comune infine qualche barocchismo di Bertone, non più esaltato questa volta sul montante posteriore ma riservato alla coda, che presenta un complicato va e vieni di piani e di luci. Infine, ma qui i rimandi vanno cercati fuori, la soluzione del lunotto posteriore spostato in tre luci, che fa un po' il velo, per restare in Europa. Ford Scorpio o alla Saab 9000 due volumi.

Molte Citroën anche gli interni, prima apparenza, trascurati e curati come si conviene a un'ammiraglia moderna, non si omologano alla manutenibilità tedesca, oggi all'apice della competizione. Ecco solo per il volante, pesante e privo di regolazione, che si aggiungono sotto il piantone morzorato.

In sostanza la Xm con queste tecnologie (peccato che non sia di serie di subito su tutti i modelli), che si assomma agli impianti di frenatura elettronica, di servosterzo progressivo, di chiamata radio automatica, alle migliorie per silenziosità, sicuramente allungata al termine delle 19 ma mai limitata da alcuno. Partendo proprio dalla grande sensibilità del sistema (che permette da sempre l'altezza da terra costante e diverse possibilità di regolazione) con l'aggiunta di una centralina elettronica che raccoglie dati da sensori sul volante, sull'acceleratore, sul freno, sul cambio e sulla scocca, si arriva alla sospensione idraulica, che in tempo reale (cinque centesimi di secondo) edatta flessibilità e ammortazzamento delle sospensioni allo stato della strada e allo stile di guida. Con in più la scelta tra due regimi di marcia, morbido e sportivo.

In pratica, se le promesse saranno mantenute, dovrebbero creare ancora le già provviste tensioni di strada e precisioni di guida e permettere eliminare il rollio e il campeggiare in curva che, altrettanto provvisoriamente, affliggono solo per il fatto che sta soppassando. «Non è questo, ovviamente, lo spirito della deroga».

La Suprema corte, nella stessa sentenza, ricorda che fra i molti elementi implicati nel sorpasso vi sono, principalmente, il sicuro accerchiamento dello spazio libero antistante e la sua buona visibilità. Perché questi due elementi (che si integrano) siano benerti, il guidatore che sorpassa ha l'obbligo di adottare «tutti i possibili accorgimenti», pur senza disturbare il conduttore del veicolo da sorpassata. Nella sentenza si cita espressamente l'uso dei fari abbaglianti, che spesso - si può aggiungere - vengono ac-

cesi pericolosamente e a proposito, e invece non vengono utilizzati quando - come in questo caso - è loro uso occulto favorirebbe la sicurezza di guida.

Sono alcune migliaia l'anno gli incidenti che avvengono durante manovre di sorpasso irregolare e che provocano centinaia di morti e migliaia di feriti.

Queste cifre, però, già sufficientemente drammatiche, si riferiscono solo a sorpassi che violavano in partenza un espresso divieto del Codice della strada; quelli, praticamente, elencati nell'art. 106: sorpassi all'incrocio, sorpassi irregolari da destra, in curva, su dosso, in condizioni di scarsa visibilità, ecc. che non esauriscono tutti i casi in cui un sorpasso si è concluso tragicamente (si pensi, ad esempio, al caso in cui durante la manovra, cominciata in modo assolutamente regolare, un imprevisto porta i due veicoli ad urtarsi).

La sentenza della Cassazione, quindi, anche se ribadisce i principi già affermati, viene a ricordare che il sorpasso, pur così frequente, è sempre una «eccezionale deroga». Dove probabilmente il termine «eccezionale» non vuol dire solamente che esce dalla norma (sarebbe in questo caso pneumatico) ma esprime la straordinarietà e l'importanza di una deroga davvero diversa.

NAUTICA  
GIANNI BOSCOLI

## Con la barca a noleggio

Il noleggio nautico è una forma di utilizzo dell'imbarcazione molto diffusa all'estero. In Italia è invece un fenomeno relativamente recente: da quando l'andare in barca è sempre meno uno «status symbol» e sempre più una passione genuina. In questi ultimi anni le società di noleggio si sono moltiplicate e comparse, sempre in un settore in espansione, se ne trovano di ogni qualità. Per questo, cinque anni fa, è nata l'Ainud (Associazione italiana noleggiatori unità da diporto - Portofino 17, Chiavari, tel. 0185/312603) che si propone di diffondere un rete di noleggio che dia garanzie all'utente. Dall'84 l'Ainud si propone anche di ottenere una legge che regolamenti il settore riconosca l'attività inquadrando nel comparto turistico.

Oggi è possibile noleggiare una barca in qualsiasi parte del mondo, dalla Spagna al Mare del Nord, in Mediterraneo o in qualsiasi oceano. Occorre solamente ricordare che per disporre di una barca in estate occorre prenotare non più tardi di questo mese.

Come detto, il «marchio» AINUD offre una serie di garanzie all'utente. Intanto un'omogeneizzazione dei prezzi delle attuali 25 consociate sparse per l'Italia. Ma all'utente, ossia a chi noleggia una barca, il marchio AINUD garantisce an-



I programmi della Casa giapponese per l'89

## In un anno la Nissan intende raddoppiare le vendite in Italia

Con qualche accenno polemico ai limiti posti dalla attuale legislazione in materia di importazione di auto giapponesi, la Nissan Italia ha presentato la vasta gamma di modelli con la quale intende affrontare il mercato italiano ed europeo nel prossimo futuro. Una strategia articolata, che non trascura nessun settore: dalle vetture, ai veicoli commerciali.

FULVIO SCOVÀ

ROMA. Fondata nel 1935, la Nissan, seconda casa automobilistica giapponese preceduta dalla sola Toyota, entra con grande decisione sul mercato italiano ed europeo. Per questa ha presentato la stampa italiana la sua vasta gamma di veicoli e ha deciso le sue strategie future. Il presidente della Nissan Italia, Noritake Arai - in un comprensibilissimo italiano che gli viene da vent'anni di permanenza nel nostro Paese - ha sottolineato l'ampia articolazione produttiva della casa giapponese, anche sul fronte extra-automobilistico, si è delineato un quadro preciso dei progetti e dei programmi futuri: programmi vasti e in sintonia con la strategia più generale della casa madre all'interno della quale «l'Europa è la parola magica che circola e in direzione della quale dovremo adattare la nostra strategia».

L'obiettivo è raggiungere quota seicentomila nei prossimi quattro anni, di cui circa la metà prodotte direttamente dalle aziende europee collegate. Per quanto riguarda l'Italia ci si propone di passare dalle 7000 unità dell'88 alle 12.600 dell'obiettivo '89; obiettivo ambizioso che prevede quasi un raddoppio delle vendite (+80 per cento) e una suddivisione della gamma articolata in un 24% di vetture, 46% di fuoristrada e il rimanente 29% in veicoli commerciali ed industriali.

A supporto dell'operazione Italia, inquadrata nella più vasta operazione Europa, il nuovo magazzino generale della Nissan Italia, il Centro distribuzione ricambi di Capena, nei pressi di Roma. Il Centro occupa un'area coperta di sei mila metri quadrati, è già fornito di ben 18 mila diversi articoli e per svilupparlo si hanno grandi progetti tra cui, a partire da settembre, un nuovo sistema computerizzato per la gestione ricambi, che sarà esteso entro il 1989 alle maggiori concessionarie allo scopo di creare collegamenti funzionali in tempo reale.

L'obiettivo è raggiungere quota seicentomila nei prossimi quattro anni, di cui circa la metà prodotte direttamente dalle aziende europee collegate. Per quanto riguarda l'Italia ci si propone di passare dalle 7000 unità dell'88 alle 12.600 dell'obiettivo '89; obiettivo ambizioso che prevede quasi un raddoppio delle vendite (+80 per cento) e una suddivisione della gamma articolata in un 24% di vetture, 46% di fuoristrada e il rimanente 29% in veicoli commerciali ed industriali.

Dotate di 24 stabilimenti situati in 21 diversi Paesi (con circa 200 importatori-distributori e 6500 concessionari) la Nissan nel corso del 1988 ha prodotto due milioni e settecentomila veicoli, di cui un milione e 138 mila destinati all'exportazione: di questi volumi 380 mila sono stati i veicoli venduti sul mercato europeo, a cui vanno aggiunte 95 mila unità direttamente prodotte in Europa.

L'obiettivo è raggiungere quota seicentomila nei prossimi quattro anni, di cui circa la metà prodotte direttamente dalle aziende europee collegate. Per quanto riguarda l'Italia ci si propone di passare dalle 7000 unità dell'88 alle 12.600 dell'obiettivo '89; obiettivo ambizioso che prevede quasi un raddoppio delle vendite (+80 per cento) e una suddivisione della gamma articolata in un 24% di vetture, 46% di fuoristrada e il rimanente 29% in veicoli commerciali ed industriali.

Dotate di 24 stabilimenti situati in 21 diversi Paesi (con circa 200 importatori-distributori e 6500 concessionari) la Nissan nel corso del 1988 ha prodotto due milioni e settecentomila veicoli, di cui un milione e 138 mila destinati all'exportazione: di questi volumi 380 mila sono stati i veicoli venduti sul mercato europeo, a cui vanno aggiunte 95 mila unità direttamente prodotte in Europa.

L'obiettivo è raggiungere quota seicentomila nei prossimi quattro anni, di cui circa la metà prodotte direttamente dalle aziende europee collegate. Per quanto riguarda l'Italia ci si propone di passare dalle 7000 unità dell'88 alle 12.600 dell'obiettivo '89; obiettivo ambizioso che prevede quasi un raddoppio delle vendite (+80 per cento) e una suddivisione della gamma articolata in un 24% di vetture, 46% di fuoristrada e il rimanente 29% in veicoli commerciali ed industriali.

Dotate di 24 stabilimenti situati in 21 diversi Paesi (con circa 200 importatori-distributori e 6500 concessionari) la Nissan nel corso del 1988 ha prodotto due milioni e settecentomila veicoli, di cui un milione e 138 mila destinati all'exportazione: di questi volumi 380 mila sono stati i veicoli venduti sul mercato europeo, a cui vanno aggiunte 95 mila unità direttamente prodotte in Europa.

L'obiettivo è raggiungere quota seicentomila nei prossimi quattro anni, di cui circa la metà prodotte direttamente dalle aziende europee collegate. Per quanto riguarda l'Italia ci si propone di passare dalle 7000 unità dell'88 alle 12.600 dell'obiettivo '89; obiettivo ambizioso che prevede quasi un raddoppio delle vendite (+80 per cento) e una suddivisione della gamma articolata in un 24% di vetture, 46% di fuoristrada e il rimanente 29% in veicoli commerciali ed industriali.

Dotate di 24 stabilimenti situati in 21 diversi Paesi (con circa 200 importatori-distributori e 6500 concessionari) la Nissan nel corso del 1988 ha prodotto due milioni e settecentomila veicoli, di cui un milione e 138 mila destinati all'exportazione: di questi volumi 380 mila sono stati i veicoli venduti sul mercato europeo, a cui vanno aggiunte 95 mila unità direttamente prodotte in Europa.

L'obiettivo è raggiungere quota seicentomila nei prossimi quattro anni, di cui circa la metà prodotte direttamente dalle aziende europee collegate. Per quanto riguarda l'Italia ci si propone di passare dalle 7000 unità dell'88 alle 12.600 dell'obiettivo '89; obiettivo ambizioso che prevede quasi un raddoppio delle vendite (+80 per cento) e una suddivisione della gamma articolata in un 24% di vetture, 46% di fuoristrada e il rimanente 29% in veicoli commerciali ed industriali.

Dotate di 24 stabilimenti situati in 21 diversi Paesi (con circa 200 importatori-distributori e 6500 concessionari) la Nissan nel corso del 1988 ha prodotto due milioni e settecentomila veicoli, di cui un milione e 138 mila destinati all'exportazione: di questi volumi 380 mila sono stati i veicoli venduti sul mercato europeo, a cui vanno aggiunte 95 mila unità direttamente prodotte in Europa.

L'obiettivo è raggiungere quota seicentomila nei prossimi quattro anni, di cui circa la metà prodotte direttamente dalle aziende europee collegate. Per quanto riguarda l'Italia ci si propone di passare dalle 7000 unità dell'88 alle 12.600 dell'obiettivo '89; obiettivo ambizioso che prevede quasi un raddoppio delle vendite (+80 per cento) e una suddivisione della gamma articolata in un 24% di vetture, 46% di fuoristrada e il rimanente 29% in veicoli commerciali ed industriali.

Dotate di 24 stabilimenti situati in 21 diversi Paesi (con circa 200 importatori-distributori e 6500 concessionari) la Nissan nel corso del 1988 ha prodotto due milioni e settecentomila veicoli, di cui un milione e 138 mila destinati all'exportazione: di questi volumi 380 mila sono stati i veicoli venduti sul mercato europeo, a cui vanno aggiunte 95 mila unità direttamente prodotte in Europa.

L'obiettivo è raggiungere quota seicentom