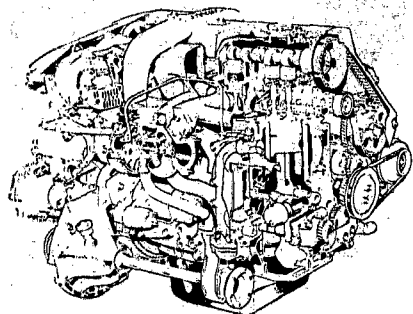




Per le Croma motori rinnovati



Il motore da 1100 cc della Croma Turbo Diesel. Nella foto sopra il titolo una vista della Croma 1.6. Le «ammiraglie» Fiat nuova serie si riconoscono all'esterno soprattutto per le coppe ruota e, nell'abitacolo, per i nuovi tessuti e la grafica 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 guidabilità 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.

massimo, ossia 15,5 km/h. 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 Digiplex 2, in sostituzione della Breakless, 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 orari.

Questi, come quelli dei consumi (5,5 litri per 100 km ai 90 orari, 7,2 ai 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 al motore 2,5 litri turbodiesel i tecnici della Fiat ne hanno sottolineato l'aumento di potenza (che passa da 100 cv a 110 cv a 118 cv a 3900 giri) e il più elevato valore di coppia (da 22,5 kgm a 23,00 kgm 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 33,2 secondi della precedente versione) e passa da 0 a 100 km/h in 11 secondi (11,9).

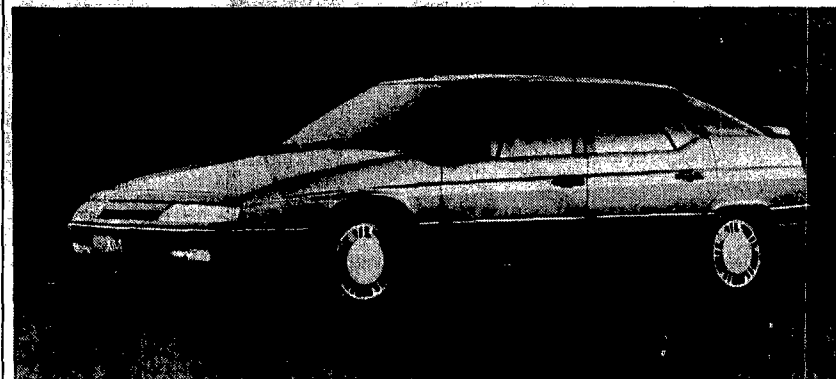
Questi eccellenti risultati, che non hanno determinato penalizzazioni nei consumi, sono stati ottenuti con l'aumento della cilindrata da 2455 a 2499 cc, l'adozione di un nuovo intercooler di maggiore dimensione e di più elevato rendimento, l'ottimizzazione del percorso dei condotti di aspirazione e della conformazione della testa cilindri in corrispondenza delle 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.

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»

Arriva la Citroën Xm ammiraglia alternativa



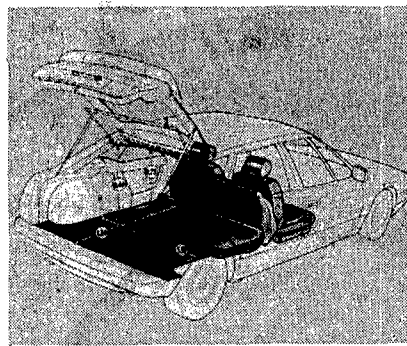
Già dalla linea, la Citroën Xm si distingue dalle altre «ammiraglie» sul mercato. Nel disegno sopra il titolo è evidenziata la grande capacità di carico di questa macchina di lusso che non disdegna la praticità d'uso

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 spaziosa, 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 milizia della Cx, che ha realizzato ben 15 prime, accreditandosi, alla fine, di una bassa tiratura. Attesa soprattutto perché promette, come si conviene ad ogni nuova Citroën di alta classe, grandi rivoluzioni tecnologiche. Attesa, infine, da chi cerca un'alternativa alle ormai numerose ammiraglie della flotta europea, capace di fornire prestazioni equivalenti senza essere dispendiosamente uguale a loro.

E la Xm, per fortuna nostra e per calcolo commerciale della Citroën, è diversa. Non è morbida, arrotondata, su linee continue. Non è tre volumi, non è classica. Non è che ci sia niente di male, ma si quella sponda già si danno di go-



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 esercitato questa volta sul montante posteriore ma riservato alla coda, che presenta un complicato va e viene di piani e di luci. Infine, ma qui i rimandi vanno cercati fuori, la soluzione del lunotto posteriore spezzato in tre luci, che fa un po' il verso, per restare in Europa, alla Ford Scorpio o alla Saab 9000 due volumi.

Molto Citroën anche gli interni, che pur apparendo, lussuosi e curati come si conviene a un'ammiraglia moderna, non si omologano alla mentalità tedesca, oggi all'apice delle coperture. Peccato solo per il volante, pesante per via di due ali mozzate che si aggiungono sotto il piantone monozona.

Ma veniamo alla rivoluzione tecnica, tutta concentrata nel sistema di sospensione. Anche qui si parte da un'esclusiva Citroën, dal sistema idropneumatico inaugurato addirittura ai tempi della Ds 19 ma mai imitato da alcuno. Parte proprio dalla grande sensibilità del sistema (che permette da sempre l'altezza

Un volume dedicato alla Citroën 15 cavalli

Per la «Edition La Librairie Séguier» è uscito a Parigi un volume sulla leggendaria Citroën 15 cavalli. Olivier de Serres ha unito il suo talento di storico e tecnico dell'automobile a quello del psicoanalista e poeta José Lapeyre. I due hanno così realizzato un'opera davvero originale il cui titolo è semplicemente «La 15 cv Citroën». La terza parte del volume (di cui riproduciamo la copertina) è illustrata con le fotografie della fotografa tedesca Marina Faust. Il libro costa 150 franchi.



Autobus a trazione Diesel-elettrica

definitiva di progettazione del prototipo. Questo autobus ecologico è mosso con l'energia elettrica generata da un motore Diesel, che funziona ad un numero costante di giri per alimentare una serie di batterie. Le ridotte dimensioni del Diesel rispetto ad un normale motore di trazione ed il basso numero di giri, consentono di ridurre sensibilmente la quantità delle emissioni inquinanti, in particolare delle polveri che risulterebbero - secondo quanto informa la Finmeccanica - pari al solo 10 per cento di quelle prodotte da un normale motore Diesel. E' stato calcolato che nell'ambito urbano di Genova, l'insieme dei veicoli Diesel in circolazione produce quotidianamente circa 500 kg di polveri e che gli autobus vi contribuiscono per circa il 40 per cento. Il nuovo sistema consentirebbe anche una sensibile economia nel consumo di combustibile.

Un autobus urbano a trazione Diesel-elettrica - sviluppato dal consorzio Genova Ricerche in collaborazione con l'Ansaldo e con l'Azienda municipale trasporti del capoluogo ligure - è nella fase di elaborazione definitiva di progettazione del prototipo. Questo autobus ecologico è mosso con l'energia elettrica generata da un motore Diesel, che funziona ad un numero costante di giri per alimentare una serie di batterie. Le ridotte dimensioni del Diesel rispetto ad un normale motore di trazione ed il basso numero di giri, consentono di ridurre sensibilmente la quantità delle emissioni inquinanti, in particolare delle polveri che risulterebbero - secondo quanto informa la Finmeccanica - pari al solo 10 per cento di quelle prodotte da un normale motore Diesel. E' stato calcolato che nell'ambito urbano di Genova, l'insieme dei veicoli Diesel in circolazione produce quotidianamente circa 500 kg di polveri e che gli autobus vi contribuiscono per circa il 40 per cento. Il nuovo sistema consentirebbe anche una sensibile economia nel consumo di combustibile.

IL LEGALE

Il sorpasso è una deroga

«Eccellente deroga a più norme sulla circolazione stradale». Così la Cassazione, in una sentenza, ha definito la manovra del sorpasso, una delle più complesse, rischiose e frequenti fra le tante che l'automobilista si trova a dover quotidianamente affrontare.

Nella massima della sentenza si citano, a titolo di esempio, due fra le norme del Codice della strada che vengono derogate: quelle relative alla mano da tenere e ai limiti di velocità (quest'ultimo punto, a dire il vero, può ingenerare qualche perplessità: qualcuno potrebbe sentirsi autorizzato a raggiungere qualsiasi velocità solo per il fatto che sta sorpassando. 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, proprio, l'improvvisazione e l'urto.

La sentenza della Cassazione, quindi, anche se ribadisce principi già affermati, viene a ricordare che il sorpasso, pur così frequente, è sempre una «eccezionale deroga». Dove tutti i possibili accorgimenti, pur senza disturbare il conducente del veicolo da sorpassare. Nella sentenza si cita espressamente l'uso dei fari abbaglianti, che spesso - si può aggiungere - vengono ac-

cesi pericolosamente e a sproposito, e invece non vengono utilizzati quando - come in questo caso - un loro uso oculato 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 dossi, 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 improvviso porta i due veicoli ad urtarsi).

La sentenza della Cassazione, quindi, anche se ribadisce principi già affermati, viene a ricordare che il sorpasso, pur così frequente, è sempre una «eccezionale deroga». Dove tutti i possibili accorgimenti, pur senza disturbare il conducente del veicolo da sorpassare. Nella sentenza si cita espressamente l'uso dei fari abbaglianti, che spesso - si può aggiungere - vengono ac-

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

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 come 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 - Forlì Turistico 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 e riconosca l'attività inquadrandola nel comparto turistico.

Oggi è possibile noleggiare una barca in qualunque 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-

che la serietà in un settore dove le sorprese, a volte, arrivano e non sono piacevoli e dove spesso l'improvvisazione crea problemi non indifferenti. Alle società di noleggio, «broker», l'Ainud chiede di operare da almeno tre anni e di farlo con imbarcazioni che rispondano a parametri di affidabilità ed efficienza standard. Le società aderenti, inoltre, adottano un contratto-tipo che è un'ulteriore garanzia contro i codicilli scritti in piccolo o le interpretazioni arbitrarie del contratto di affitto.

A beneficiare dell'Ainud sono, o possono essere, anche gli armatori, ossia i proprietari di barca che decidono di affidare le loro imbarcazioni a qualche agenzia. Infatti il marchio Ainud certifica l'esperienza e la professionalità di coloro che fanno del noleggio una professione e non un'attività saltuaria ed improvvisata.

«Il diffondersi del noleggio - spiega all'Ainud - permette a chiunque di affittare, con o senza skipper, una barca da otto ai quaranta metri. Un'infinità della barca che permetterà ai giovani e ad un numero crescente di appassionati, di avvicinarsi all'attività nautica con costi contenuti. Appunto per questo vogliamo una rete di associate che offrano degli ottimi servizi a chi non può permettersi una barca, ma non rinuncia a navigare».



Il coupé sportivo 200 SX della Nissan. In alto i fuoristrada Terrano e, in secondo piano, Safari

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 SCOVA

ROMA. Fondata nel 1935, la Nissan, seconda casa automobilistica giapponese preceduta dalla sola Toyota, entra con grande decisione sul mercato italiano ed europeo. Per questo ha presentato alla stampa italiana la sua vasta gamma di veicoli e ha delineato 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 circolazione 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 perla magica che circola e in direzione della quale dovremo adattare la nostra strategia».

Dotata 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 139 mila destinati all'esportazione: di questo volume 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 prodotta 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 16 mila diversi articoli e per svilupparlo si hanno grandi progetti tra cui, a partire da settembre, un nuovissimo 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'11% medio di penetrazione delle case giapponesi sul mercato europeo vede l'Italia ancora fanalino di coda con lo 0,9% che pone il mercato italiano a grande distanza ad esempio dal 44% dell'Irlanda o dal 15 della Germania: anche queste cifre giustificano lo sforzo che viene messo in atto sia sul piano della politica di immagine che sull'efficienza della rete distributiva e di assistenza.

Pacatamente polemico, ma non per questo meno efficace, il presidente della Nissan Italia ha reso evidente il desiderio di un confronto in campo aperto, senza contingentamenti, e ha apertamente invi-

tato l'industria automobilistica italiana a sbarcare in Giappone per misurarsi sul mercato nipponico, mettendo in rilievo su questo fronte la già notevole dinamicità delle case tedesche.

Numerosi i modelli con i quali la Nissan Italia affronterà nell'immediato futuro il nostro mercato: già presente nel settore vetture con la Bluebird, prodotta nello stabilimento inglese di Sunderland, di cui è in questi giorni disponibile l'intera gamma (completata dalla 2.0i e dalla 1.6 LX 5 porte), è imminente il lancio e la commercializzazione del nuovo coupé sportivo 200 SX, una vettura con propulsore 1800 turbo, a sedici valvole, con una potenza di 171 cavalli e una velocità massima di 225 chilometri orari. Anche utilizzando in condizioni normali di traffico e nel rispetto dei limiti di velocità si presenta comoda e maneggevole. Anche la linea della 200 SX si presenta molto gradevole.

Nel campo dei fuoristrada la novità è costituita dal «Terrano» - classico fuoristrada fruibile anche come normale vettura quotidiana - e, a partire da maggio, dal «Safari GR», mentre si continuerà a puntare sui veicoli commerciali Vanette-Trade, cui la clientela italiana sembra aver dato risposte notevolmente incoraggianti.