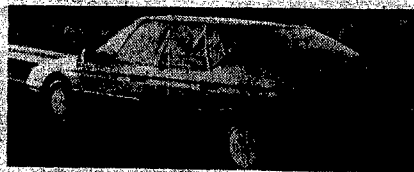


Un vero piacere provare su strada la nuova ammiraglia della Citroën

Il merito spetta al controllo elettronico delle sospensioni



Un mensile motoristico ora anche in videocassetta



Non ondeggia la Xm

Sulle strade della Linguadoca con la Xm ammiraglia Citroën. Le nuove sospensioni a controllo elettronico, resta la morbidezza del molleggio, scompaiono gli ondeggiamenti. Una tenuta di strada perfetta. Dietro la linea originale e aggressiva, dunque una berlina sicura, confortevole, finita accuratamente, adatta ai grandi viaggi. Ma meno speciale delle sue progenitrici.

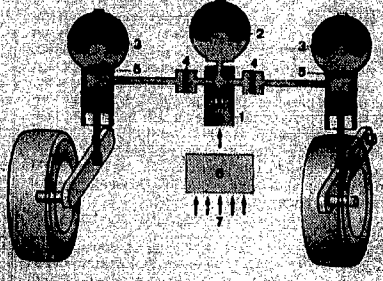
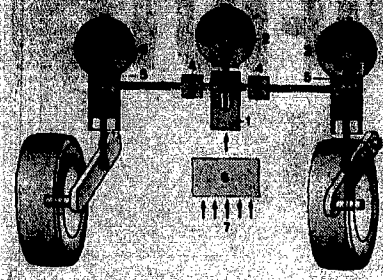
personici. La testimonianza lo stesso. Per questo, nel troppo, e con un po' troppo riorlo in manovra) è la marcia, che però non fa sentire, soprattutto, col 2.000 quattro cilindri, il notevole peso della carrozzeria.

È qui c'è un'inversione di tendenza della Citroën: otto anni fa aveva preso tutto in contropiede limando all'estremo la Bx, che nella versione base pesava meno di 900 chili.

ra in Francia al servizio dell'amministrazione pubblica. Da noi verranno a 1.998 cc iniezione 130 cavalli e il 2.975 cc sei cilindri catalizzato da 170 cavalli, e serviranno a equipaggiare le versioni lusso, poiché a sua volta la versione con finiture economiche non varcherà l'Alpi.

Sono motori non tirati al massimo, con l'intenzione di favorire l'elasticità di marcia e la regolarità nell'erogazione della coppia. Sul 3.000, che secondo evidenza è più adeguato alla vettura, ma non certo al portagioia, grazie all'iva al 38% si sente però un leggero effetto deprimente del catalizzatore che in qualche modo lega la risposta dell'acceleratore. Sul 2.000 si sente troppo lo stacco tra prima e seconda un po' lunga, e in quinta basta un niente per perdere spinta. Ma sono osservazioni relativamente poco importanti, rispetto alle aspettative e alle esigenze cui queste berline intendono rispondere.

L'abitabilità appunto, sia longitudinale che in larghezza, che è superiore a quella già proverbiale della Cx. I sedili, ben fatti, ma un po' alla tedesca, cioè molto più duri e sagomati (quelli posteriori so-



Nel disegno è schematizzato, riferito ad un assale, il funzionamento della «sospensione idrativa» della Citroën Xm. In alto lo schema della sospensione allo «stato rigido», in basso lo schema della sospensione allo «stato morbido». La differenza si nota al riferimento 1, che indica il regolatore di rigidità. Gli altri numeri indicano: 2) stera addizionale; 3) stere principali; 4) ammortizzatori addizionali; 5) ammortizzatori principali; 6) calcolatore; 7) sensori. Nelle foto in alto due viste della nuova ammiraglia della Citroën ripresa su strada.

DAL NOSTRO INVIATO
STEFANO RIGHI RIVA

NIMES. Cominciamo da lei, dalla novità assoluta che attendevamo al varco della prova su strada: la sospensione idrativa. Citroën con la Xm ci ha promesso la nuova era della sospensione intelligente che grazie a una centralina elettronica e ai sensori (su cambio, sterzo, scocca, acceleratore e freno) cambia assetto in cinque centimetri di secondo, quasi anticipando le irregolarità del fondo stradale o le manovre brusche del pilota. Funziona?

«Funziona, anche se guidando è del tutto impossibile avere una percezione dei continui cambi di taratura delle molle pneumatiche e degli ammortizzatori. Ma sta di fatto che, mettendo il dispositivo sull'automobile, cioè nella sua posizione naturale, si viaggia sul solito velluto, salvo non

sofferire più di beccheggii e rotoli in occasione di dossi e curve strette. Per accorgersi della differenza basta spostare il comando sulla posizione, sport, che tiene le sospensioni sempre rigide: subito la macchina rimanda nell'abitacolo ogni sobbalzo, ogni irregolarità dell'asfalto.

La tenuta di strada è la solita. Perfetta, meglio, se possibile, delle vecchie Cx e delle Bx, con in più un'asciuttezza nei cambi di traiettoria e nei riallineamenti che omologa la nuova nata Citroën ai comportamenti di vetture assai più rigide e sportive. Intendiamo il corcamento in curva non scomparire del tutto, la Xm è e resta, come vuole la tradizione e come vuole l'affezionata clientela della casa, una grande berlina da viaggio e da su-

La tecnica

LA SOSPENSIONE IDRATTA... A ciascuna coppia di stere convergenti sono collegate idraulicamente alle ruote (sospensioni idropneumatiche tradizionali) che rispondono rispettivamente avanti e indietro, e sono state aggiunte una sfera (con relativo ammortizzatore idraulico) e in funzione durante la marcia morbida in collegamento con le altre due. Aggiungo così la sua azione di molleggio e riduce l'ammortizzazione, poiché l'ammortizzatore si somma agli altri due moltiplicando di un terzo la portata del liquido filtrante. Quando la superficie stradale presenta irregolarità, i comandi del pilota trasmettono comandi bruschi cinque sensori (sul volante per l'angolo di sterzata, sul freno, sull'acceleratore, sulla scocca per le oscillazioni, all'uscita del cambio per la velocità), trasmettono impulsi alla centralina elettronica, che in base a una programmazione, memorizzata, esclude le stere centrali e impedisce in cinque centimetri di secondo la sospensione rigida, cioè affidata solo a quattro stere e quattro ammortizzatori, e senza più collegamento interno. La centralina, sempre in base alla memoria di situazione

Provata su strada la nuova moto Honda Pacific Coast 800

Tre veicoli in uno

UGO DALLO

Forse è nato con la Honda Pacific Coast 800, un nuovo tipo di motocicletta per la quale i maghi del marketing troveranno, prima o poi, un neologismo. Un po' moto, un po' scooter ed un po' automobile la PC 800 è un prodotto nuovo, sintesi dei tre veicoli.

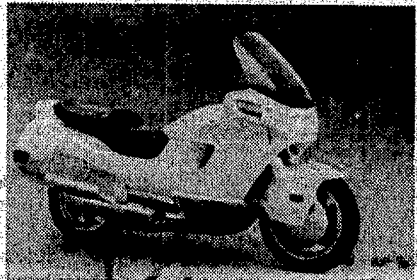
Scopo della Honda, nel progettare la nuova moto, per altro «pensata» quattro anni fa, era di riavvicinarsi ad una clientela particolare. Quella che ha di fatto abbandonato la moto per l'auto e che giudica insufficiente lo scooter, un po' per i limiti intrinseci allo stesso ed un po' per una questione di immagine. In sostanza il progetto doveva far nascere un veicolo che unisse la proiettività, comodità ed affidabilità dell'auto, la praticità dello scooter alla piacevolezza e sicurezza di guida di una moto moderna. Come vedremo, il fine è stato in buona parte raggiunto.

Nella guida della PC 800, che abbiamo avuto modo di apprezzare lungo il tortuoso tragitto Gargone-Cinqua-Montepulciano, sono emerse le caratteristiche di «stradista». La posizione di guida è comoda e naturale, con la schiena eretta e le manovre sul largo manubrio. La sella, sufficientemente morbida, ha dimensioni adeguate a garantire un ottimo confort, sia per il pilota che per il passeggero. Questi è alloggiato piuttosto in alto, per godere di una buona visibilità frontale. Le pedane, posizionate in avanti, sono più che di grandi dimensioni, per un comodo appoggio dei piedi. Buona la proiettività della carena; tuttavia, per le zone del parabrezza, che indirizza l'aria verso il casco. A proposito, quando ci si ferma non c'è problema per sistemare i caschi di pilota e passeggero nel capace bagagliaio integrato nella parte posteriore della carrozzeria.

Imponente ma elegante, la Pacific Coast 800 (nella foto)

Il bagagliaio integrato ci sembra l'elemento caratterizzante della PC 800. Al suo in-

terno troviamo il vano di carico più ampio del viaggio di un fine settimana. Per viaggi più lunghi si trova invece un grande vano a scocca, al fatto che non è possibile montare una borsa da serbatoio od un portapacchi posteriore. I piccoli oggetti come guanti ed occhiali possono essere sistemati in due vani con coperchio, ricavati nella parte anteriore della carena.



che difficilmente si può invece incontrare nelle manovre a spinta a causa dei suoi 280 Kg in ordine di marcia. Difficile, altresì, posteggiare in salita o discendere per la mancanza di un freno a mano. Viene in soccorso la sella, posizionata in basso, che consente di appoggiare agevolmente la terra ambedue i piedi.

Con la PC 800 è possibile raggiungere i 190 orari, ma, per la verità, non si è invogliati a farlo essendo la natura della moto più incline a turistiche sgroppate con un filo di gas. Il cruscotto, presenta strumenti ben leggibili, ma non possiamo tacere la incomprensibile mancanza di accessori quali l'orologio, la spia delle luci ecc. Su una moto che viene a costare 14 milioni dovrebbe essere normale dotazione di serie.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTO

Una settimana per il pagamento

Qualche tempo fa avevo criticato una sentenza del Tribunale di Genova, la quale aveva riconosciuto ad un assicuratore il diritto di essere somministrato, nell'atto di stipulare una polizza, un'application dell'art. 22 della legge 900/69. Qualche tempo dopo la Corte d'Appello di Genova (sent. 21 giugno 1988 n. 335) ha cancellato la sentenza, e ha affermato che, in materia, la pena ricorda il fatto.

Un danneggiato consegna all'assicuratore l'atto di transazione e, quantunque sottoscritto ed attende il versamento della somma pattuita; trascorso un mese e sei giorni, poiché non aveva ricevuto l'importo dovuto, conviene in giudizio l'assicuratore, perché gli versi la somma pattuita, nonché la rivalutazione, e gli interessi. La sentenza del Tribunale ritenne che, poiché non erano trascorsi 60 giorni, gli interessi e la rivalutazione non erano dovuti. La Corte d'Appello, come è detto, è stata di diverso avviso, così argomentando: «L'art. 1176 c.c. stabilisce che il debitore, nell'adempiere la obbligazione deve usare la diligenza del buon padre di famiglia, che nella specie si concretava nel

Un'iniziativa umanitaria Volvo 440 «in prova» per «Telefono Azzurro»

La Volvo Italia ha preso un'iniziativa umanitaria-promozionale che merita di essere segnalata. Per quattro mesi saranno concesse gratuitamente in prova per un paio di giorni a chi le richiederà ai concessionari della casa svedese, centocinquanta Volvo 440 Turbo con catalizzatore. Per ogni chilometro percorso 100 lire andranno a «Telefono azzurro», l'associazione che combatte le violenze sui bambini.

FERNANDO STRAMBACI

L'iniziativa è nata dopo il successo di un raid per la Penisola organizzato in aprile dai «Lions» di Bologna, con il supporto di Europe Assistance, della Pirelli e della Volvo, che oltre a fornire le macchine si era anche accollata gran parte delle spese per il carburante. Lo scopo del raid era di far conoscere a chi ancora ne ignorasse l'esistenza, l'attività e il reclamo di Telefono azzurro. Ora l'iniziativa si è sviluppata in modo ben più massiccio e, anche se inevitabilmente accomuna interessi di bottega a scopi umanitari, merita di essere segnalata. Co-

me si sa, «Telefono azzurro» ha cominciato la sua attività a Bologna, nel giugno del 1987, con lo scopo di combattere la violenza sui minori. Nel primo anno di attività, grazie alle telefonate, 24 ore su 24, al numero 051/222525, sono stati individuati - come ha ricordato il vice presidente di «Telefono azzurro», Paolo Bernardi - ben 2.086 casi di abusi psicologici, sessuali e di trascuratezza grave sui bambini. I casi presi in considerazione - ma le telefonate ricevute sono state oltre 50 mila dall'inizio dell'attività - sono diventati oltre



Le 150 Volvo messe a disposizione per l'operazione «Telefono azzurro» sono riconoscibili, oltre che per la scritta sulle fiancate, soprattutto per il display che segna i chilometri benefici percorsi.

Le previsioni del presidente della Gm Raddoppierà nell'automobile il contenuto in elettronica

PIERO BENASSI

La General Motors, il colosso automobilistico americano con oltre 8 milioni di auto prodotte nel 1988 ed un giro d'affari di 123,6 miliardi di dollari, punta decisamente sul mercato europeo. Il presidente Roger B. Smith, intervenendo a Firenze alla giornata inaugurale del ventesimo simposio internazionale dell'Isata, l'organizzazione che si dedica allo scambio di informazioni sulle nuove tecnologie applicate all'auto, ha smentito che la General Motors abbia in progetto l'acquisizione di nuove aziende nell'area europea, ma ha ribadito «la volontà di migliorare la capacità produttiva locale per adeguarsi alla crescita della domanda, che abbiamo sempre sottovalutato». La possibilità di esportare alcuni modelli direttamente dagli Usa, anche se non ci sarà nessuna invasione da parte della Gm, che continuerà a produrre nei Paesi della Comunità. L'inter-

scambio con gli Stati Uniti rimarrà a netto vantaggio dell'Europa». Roger B. Smith si dimostra molto fiducioso sul futuro del mercato europeo dell'auto. «Già tre anni fa - ha affermato - qualcuno aveva sostenuto che il boom dell'auto era finito e da allora abbiamo avuto altri anni record. Non credo che l'Europa sia un mercato di sostituzione. Esiste ancora un potenziale di crescita inesperto».

La General Motors per potenziare la propria capacità produttiva ha già introdotto il secondo turno nelle fabbriche spagnole, mentre ipotizza di ridurre il numero dei propri fornitori, come ha sostenuto il presidente della General Motors Europe, Robert J. Eaton. «Pensiamo - ha affermato - che avere meno fornitori con contratti a più lungo termine consentirà loro di fare maggiori

investimenti, riducendo i costi finali del prodotto». Per quanto riguarda i contenuti tecnologici dell'auto ed in particolare la componente elettronica, il presidente della General Motors si è dimostrato alquanto ottimista, «anche se l'elettronica applicata alle autovetture vive ancora una fase adolescenziale. Entro il 1995 il mercato del settore crescerà comunque dagli attuali 18 miliardi ai 35 miliardi di dollari e nello stesso arco di tempo il contenuto elettronico di ogni autoveicolo passerà in media dagli 600 dollari di oggi ad oltre 1.200 dollari». La casa automobilistica americana sta battendo questa strada da diversi anni. Non a caso ha puntato alla diversificazione produttiva con l'acquisizione della Electronic Data System, la più grande azienda elettronica degli Usa, e della Hughes Aircraft, specializzate in satelliti, missili e sistemi radar. L'obiettivo, dichiarato sfruttando le capacità di queste aziende collegate, è quello di giungere ad un mercato integrato che parte dalla progettazione dell'auto per giungere fino all'assistenza al cliente. Negli Usa questo progetto ha già un nome: «Saturum», anche se per ora non verrà esportato in Europa. La General Motors ha sperimentato anche un'auto sololare, ma Roger B. Smith non ritiene che entro i prossimi dieci anni possa diventare un'autovettura di serie. In California - afferma - stiamo invece lavorando su di un prototipo elettrico, che potrebbe essere integrato con pannelli solari per alleggerire gli accessori. Personalmente nel medio periodo ritengo più realizzabile questo tipo di progetto, che potrebbe permetterci di dare una risposta anche ai problemi dell'inquinamento atmosferico nelle grandi città.