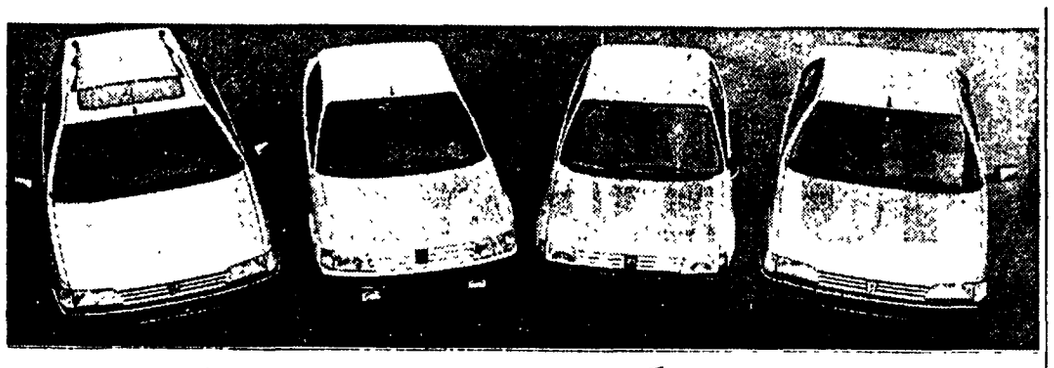
La gamma delle Peugeot «targa verde».



Quattro auto con «targa verde» e due superveloci

Peugeot: noi non ci crediamo ma eccovi una gamma catalizzata

Tra qualche giorno la Peugeot Italia commercializzerà una versione Gti 16 valvole e una Srd Turbo della gamma 309 e, contemporaneamente, proporrà una versione catalizzata, detta «targa verde», della 205, della 309 e della 405 berlina e station wagon. Si credeva che sarebbero state glorificate le virtù ecologiche del catalizzatore e invece si è riaccesa la polemica.

FERNANDO STRAMBACI

ERBA. L'appuntamento al castello di Pomerio per le prover — in vista della commercializzazione che in Italia comincerà a giorni — di due nuove versioni della 309 e di modelli con catalizzatore della 205, della 309 e della 405, aveva fatto pensare che quelli della Peugeot Italia avrebbero battuto la grancassa sulle «sorti future e generose» delle auto con il marchio del leone provviste di marmitta catalitica e sonda Lambda.

Così la nuova berlina 309 Gti 16 valvole da 220 orari e l'altrettanto nuova 309 Srd Turbo, che fa i 175, sono state un' po' snobbate; anche perchè, come qualche lettore forse ricorderà, se ne era già parlato lo scorso luglio, in occasione delle prove in Francia.

L'attenzione si è dunque rivolta soprattutto ai modelli catalizzati, con i quali abbiamo percorso a ripetizione i 60 chilometri del circuito di prova, con molto «misto» e un po' di superstrada, senza ravvisare cadute di potenza o vuoti in ripresa per la presenza del catalizzatore.

Lavoro ottimo, avevamo concluso, quello della Peugeot, per rendere le sue macchine meno inquinanti senza penalizzarne le prestazioni e buona l'iniziativa di proporre agli automobilisti italiani questa serie «targa verde», anche se da noi le catalitiche non sono ancora obbligatorie.

A questo punto c'è stata la sorpresa. è portavoce della Casa francese, prima hanno ricordato che le «targa verde» sono perfettamente in regola con la recentissima direttiva Cee 89/458 sulle emissioni nocive, poi hanno sottolineato che questa serie è dotata di tutti i più avanzati sistemi per il controllo dei gas di scarico ed infine hanno concluso che... non credono nei catalizzatori per la soluzione dei problemi dell'inquinamento. Come dire: volete le catalitiche? eccole, ma la soluzione non ci convince.

E' un vecchio discorso che Jacques Calvet, vicepresidente di Automobiles Peugeot, va ripetendo da almeno cinque anni. Si può riassumere nel concetto che il controllo delle emissioni va effettuato a monte, cioè nel motore (i motori del progetto Ceres, poi vanificato, funzionavano con un rapporto benzina/aria di 1:23 mentre il rapporto in un'auto catalizzata è di 1:14,7) e non allo scarico e in quell'altro, ovviamente polemico, che le autorità politiche devono indicare i risultati che si vogliono ottenere, non il modo per ottenerli.

Ma torniamo alle «targa verde». Naturalmente costano di più, perchè al prezzo del catalizzatore devono assommare quello dell'iniezione elettronica per il motore. In compenso hanno più potenza (grazie all'iniezione elettronica, appunto) e sono più veloci dei corrispondenti modelli non catalizzati, rispetto ai quali sono leggermente più «sprecone» di carburante.

La 205 «targa verde» (allestimento XI) ha un motore di 1124 cc e 60 cv. Fa i 164 orari. Ai 90 orari, ai 120 e nel ciclo urbano consuma rispettivamente 5,2, 6,9 e 7,5 litri per 100 km. Costa, Iva compresa, franco concessionario, 12.850.000 lire. Su strada, quindi, quasi un milione e mezzo più della 205 corrispondente non catalizzata.

La 309 cinque porte «targa verde» (allestimento Sr) ha un motore di 1360 cc e 77 cv. Fa i 170 orari. Consumi: 5,7, 7,5, 8,4 litri/100 km. Costa, sempre Iva compresa, f.c., 18.080.000 lire.

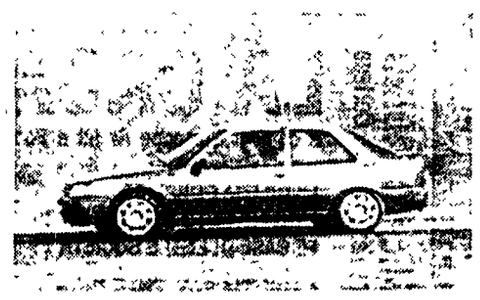
Le 405 «targa verde» hanno un motore di 1580 cc e 91 cv. La versione berlina fa i 178, la station wagon i 173. è consumi sono così indicati: 6,0, 7,7, 9,6 (sw 6,2, 8,0, 9,6). 23.400.000 lire il prezzo della berlina, 25.630.000 quello della station wagon.

Un accenno alle nuove versioni della 309, ora arrivate anche in Italia.

La 309 Gti 16 valvole è (sino a maggio, quando arriverà da noi anche la 605 a 24 valvole) il modello con le prestazioni più elevate nella gamma Peugeot. è 160 cv e i 18 kgm di coppia forniti dal suo motore di 1905 cc le consentono queste prestazioni: 220 km/h di velocità di punta (come s'è accennato); 7,8 secondi per accelerare da 0 a 100; 28,5 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo. E' a listino a 23.700.000 lire, sempre Iva compresa f.c.

La 309 Srd Turbo, a listino a 19.900.000 lire, punta sui 78 cv che la sovralimentazione con turbocompressore ricava dal motore a 4 cilindri di 1769 cc con distribuzione ad albero a camme in testa. Notevole di questo motore anche la coppia massima: 16 kgm a 2100 giri/minuto, che assicurano una grande elasticità e un tempo di accelerazione da 0 a 100 orari di 13 secondi netti. La velocità di punta è indicata in 175 km/h.

Le due 309 al debutto sul mercato italiano hanno, naturalmente, beneficiato del robusto restyling al quale l'estate scorsa la Peugeot ha sottoposto tutta la gamma 309.



La Peugeot 309 Gti 16 valvole e, in alto, la 309 Srd Turbo che a giorni saranno in vendita in Italia.

Più accessoriate tre versioni della Fiat Croma

Gli interni delle Fiat Croma Cht e Turbo D in allestimento Sx.

Presso le filiali e le concessionarie della Fiat le Croma sono ora disponibili anche in allestimento Sx, con elementi estetici specifici e una dotazione di serie arricchita. Tre le versioni Sx nella gamma dell'«ammiraglia» Fiat: la Croma Cht Sx (ha un motore a benzina di 1995 cc che eroga una potenza di 100 cv Din e consente una velocità massima di 183 chilometri orari), la Croma i.e. Sx (con motore a benzina di 1995 cc con iniezione elettronica che sviluppa una potenza massima di 120 cv e consente una velocità massima di 192 km/h) e la Croma Turbo D Sx (con motore turbodiesel-intercooler di 2499 cc, 118 cv e 195 km/h). Rispettivamente costano, chiavi in mano, 24.781.130 lire, 27.842.430 lire e 29.746.430 lire.

Esternamente, queste nuove versioni della Croma, la cui gamma sale così a 15 modelli, si distinguono per la mascherina anteriore verniciata dello stesso colore della vettura, per il diverso disegno delle coppe ruota, per la targhetta «SX» sul lato sinistro del portellone e per il terminale cromato dello scarico.

All'interno sono nuovi il rivestimento dei sedili (in tessuto quadrettato sulla Cht e sulla turbodiesel e in un misto pelle lorica e tessuto sulla versione ad iniezione elettronica) e quello del padiglione. Più ricca è anche la moquette del pavimento. Sul volante compare il logo «Fiat» e nella versione i.e. il volante, la leva del cambio e quella del freno a mano sono rivestiti in pelle.

La dotazione di serie delle Croma Sx comprende: vernice metallizzata, cristalli atermici, due specchi esterni a comando elettrico verniciati nel colore della vettura, fendinebbia, tergilunotto, appoggiabraccia fra i sedili anteriori, sedile del guidatore con dispositivi per regolare l'altezza e l'appoggio lombare, tendine parasole per il lunotto.

Inoltre la Cht e la turbodiesel hanno il sedile posteriore sdoppiato, mentre la versione ad iniezione elettronica è dotata di riscaldatore automatico.

Alla Pirelli il «Supplier of the Year» per il 1989

La Pirelli, dopo averlo ottenuto nel 1987, si è aggiudicata anche per il 1989 il trofeo «Supplier of the Year» *(nella foto)*, che la Jaguar mette in palio ogni anno tra le 3.500 società che forniscono componentistica e servizi alla casa automobilistica inglese. La casa italiana assicura alla Jaguar il 60 per cento dei pneumatici di primo equipaggiamento, tra cui tutti quelli per le Jaguar esportate negli Stati Uniti.

Concluso a Rimini l'undicesimo «Nautex»

Si è conclusa ieri a Rimini l'undicesima edizione di «Nautex», Salone nautico di primavera. La rassegna, che riapre di fatto la stagione fieristica del settore dopo la pausa invernale, ha presentato agli appassionati della nautica e della pesca sportiva le proposte dei migliori cantieri e produttori. Come nelle ultime tre edizioni, accanto alle imbarcazioni da diporto, ha trovato largo spazio il settore della pesca sportiva, patrocinato dalla Fips. Fishermann e attrezzature per i pescatori amatoriali sono stati largamente rappresentati nelle loro versioni più recenti. Presente quest'anno, per la prima volta, anche una sezione dedicata esclusivamente alle attrezzature per la pesca subacquea. Complessivamente, la superficie espositiva è aumentata del 30 per cento e vi sono stati allestiti oltre 200 stands. Tra i cantieri presenti figurano la Ferretti Craft, la Comar, la Raffaelli, la Rio, la Zaniboni, l'Italcraft, la Catarsi, la Tuccoli, la Motomar Yachting, la Baylaner e la Mach 1. Presente per la prima volta anche lo Yarding Yacht, nato dalla joint venture tra l'italiana Ferretti e la francese Jeanneau. Durante la rassegna, aperta dal ministro della Marina mercantile, si sono svolte una decina di conferenze e tavole rotonde sui problemi della nautica.

Diventerà obbligatorio assicurare i ciclomotori

Tra breve l'assicurazione Rc sarà obbligatoria anche per i ciclomotori. Lo prevede, infatti, un progetto di legge attualmente all'esame del Senato. Su questo principio si sono dette d'accordo tutte le parti politiche, rappresentate nell'apposito comitato che ha proposto un testo unificato della legge di riforma della Rc auto. Tale testo fa anche riferimento esplicito ai ciclomotori. Il 1991 potrebbe dunque essere l'anno della «responsabilità civile» estesa a tutti i «cinquantini». Secondo il progetto, tutti i ciclomotori e scooters (quindi anche la «Vespetta») dovrebbero essere assicurati con massimali allineati agli standards europei, probabilmente «mezzo miliardo unico» per tutti i tipi di infortuni. Ciò dovrebbe rimediare alle conseguenze dei danni causati nel corso di incidenti stradali dai «cinquantini», i cui proprietari spesso non sono in grado di farvi fronte.

Rfg: italiane le più amate tra le straniere

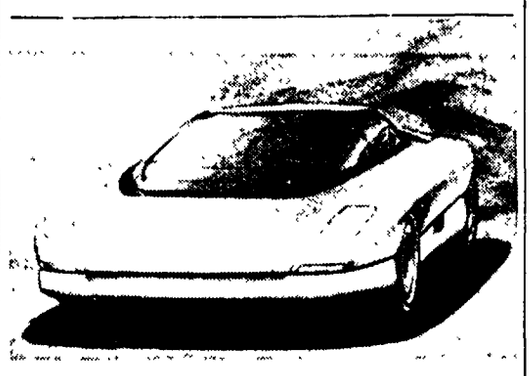
L'Alfa Romeo 164, la Fiat Tipo e la Ferrari F40 sono le auto straniere preferite dai tedeschi: lo ha stabilito un referendum tra 115 mila lettori della principale rivista automobilistica della Germania federale, *Auto Motor und Sport*.

«Con le vittorie riportate dalle tre vetture del gruppo Fiat – afferma la rivista – l'Italia è il Paese automobilistico più amato in Germania». La 164, in particolare, è risultata prima in classifica nella sua categoria (media-superiore) superando la Saab 9000, la Peugeot 605 e la Volvo 760. Da quando è stata lanciata (in Italia dal settembre 1987, all'estero dall'ottobre 1988), sono state prodotte 105 mila unità del modello di punta dell'Alfa Romeo, la metà delle quali vendute all'estero.

La Fiat Tipo (nella foto) ha preceduto invece nella classifica riguardante la sua categoria la Renault 19, la Honda Civic, la Mazda 323, la Volvo 440 e la Toyota Corolla. Commercializzata dal gennaio 1988, la Tipo è stata finora venduta in 700 mila esemplari, 45 mila dei quali in Germania. La Tipo aveva già vinto il titolo di «auto dell'anno 1989».

Nella categoria delle sportive, infine, la supremazia della Ferrari è risultata schiacciante: oltre al primo posto della F40 si è aggiudicata il secondo posto con la 348 ed il terzo con la Testarossa.

Bertone a Ginevra



Al prossimo Salone di Ginevra (8-18 marzo), la Bertone presenterà un coupé sportivo di grande interesse tecnico e di forte impatto estetico funzionale. Si tratta di un'automobile costruita da Bertone con un nuovo telaio e utilizzando il motore della Chevrolet ZR1 (8 cilindri/5,7 l.) collocato in posizione centrale. Il nuovo coupé *(nel disegno)* ha rappresentato per Bertone un grosso impegno, sulla scia delle rivoluzionarie formule meccaniche già create nel passato.

Ora le caravans le fanno anche le cooperative

LUCIO ABATE

Con l'approssimarsi della bella stagione, puntualmente è arrivata «Italcaravan 90», la manifestazione organizzata dalla Sogese, svoltasi a Firenze alla Fortezza da Basso e chiusasi proprio oggi.

«Quando sono arrivato alla Sogese - afferma Fabio Mazzanti, amministratore delegato - a Italcaravan non si credeva molto. Invece proprio su questa mostra ho deciso di scommettere, essenzialmente per due motivi. Innanzitutto è bene ricordare che nelle province di Firenze e Siena sono raggruppate aziende la cui produzione rappresenta il 70% del fatturato italiano. In secondo luogo perché, oltre la capacità innovativa e progettuale delle singole imprese, per sostenere il settore è necessario creare strutture di promozione serie».

Il comparto del caravanning è fortemente in espansione e chiude il 1989 con 300 miliardi di fatturato e oltre 10.000 veicoli prodotti. Tutto questo è stato possibile grazie ad una richiesta crescente da parte dei «consumatori» di veicoli in grado di combinare comfort ed autonomia per poter vivere in piena libertà la vacanza «plein-air». E, d'altra parte, l'acquisita professionalità dei costruttori e la possibilità di disporre di meccaniche come quelle del Ducato 10 Turbodiesel del Ford Transit hanno consentito di proporre veicoli attrezzati sotto il fatidico muro dei 30 milioni.

Ma vediamo ora alcune delle più interessanti novità presentate a Italcaravan 90. Innanzitutto partiamo da un'azienda: la Roller. All'inizio di quest'anno la Roller è stata rilevata dal managemet e dai dipendenti che hanno costituito un'impresa cooperativa con un fatturato di 27 miliardi ed una produzione di 2150 pezzi. Questa impresa a struttura cooperativa, unica nel settore, intende porsi con dinamicità sul mercato, sfruttando anche le sinergie del movimento cooperativo; sarà quindi interessante seguirne gli sviluppi, in riferimento soprattutto al segmento di mercato prescelto, la cosiddetta fascia «bassa».

La Roller ha presentato due nuovi mezzi: l'Arno 2, su Ford 100 a benzina a lire 22.200.000 (Iva esclusa) con una lunghezza totale di m 5,34 e con 5 posti letto; l'Arno 510, su Ducato 10 Turbo a lire 27.000.000 (Iva esclusa).

Sulla stessa fascia di mercato si posiziona il gruppo C.I. Partendo dalla valutazione che il 5 per cento degli italiani pensa seriamente all'acquisto di un autocaravan, dal quale lo dividono solo barriere economiche, è proprio a questa fascia di prima motorizzazione che la C.I. si rivolge, proponendo veicoli come l'ultimo nato, il 320, appunto che ha un costo simile a quello di un'auto di media cilindrata. Il C.I. Turistico 320 su telaio Ford Transit 120 con motore a benzina (2000 cc) trasformato di serie a gpl costa poco più di 21 milioni, che salgono a 25 con l'Iva al 19%.

Due le serie della C.I.: Turistico, veicoli di base ma già dotati di tutto il necessario, ed International, veicoli di classe superiore, caratterizzati da una completa dotazione di accessori.

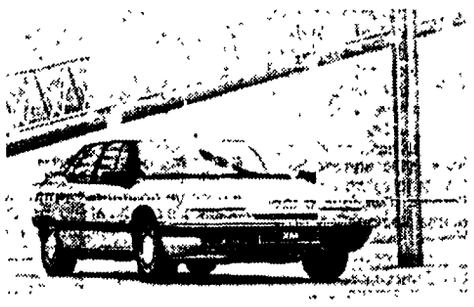
Sempre della serie Turistico, interessante è la proposta di un autocaravan su meccanica Fiat Ducato 14, 4x4 a meno di quaranta milioni, Iva compresa.

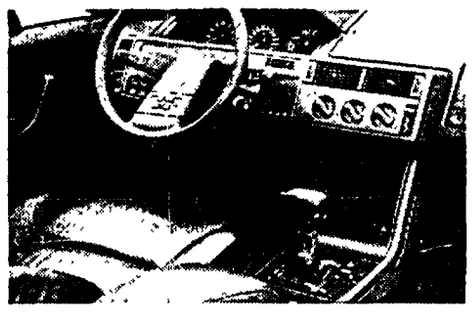
Passando al motorhome, e quindi spostandoci ad una fascia di mercato decisamente superiore, interessanti sono le proposte della Mobilvetta e della Laika.

I motorhome, come si sa, sono veicoli a «progettazione globale»; il costruttore ha come base di lavoro il telaio, la parte meccanica e la strumentazione, tutto il resto deve essere rifatto completamente. I prezzi quindi sono decisamente più alti. La Laika usa un complesso sistema di computers per la progettazione dei suoi veicoli, ottenendo elevati livelli qualitativi. La serie è la «Laserhome». Questi mezzi sono costruiti in resina poliestere rinforzata con fibre di vetro su struttura portante in acciaio, e le motorizzazioni sono varie. Oltre al Fiat Ducato la Laika usa anche meccaniche Peugeot e Citröen, e per le dimensioni maggiori Fiat Iveco. I prezzi vanno dai 47 ai 72 milioni.

Un accenno alla Mobilvetta Design, che ha presentato la serie «Yacht» articolata in quattro versioni, ed arricchita dalle nuove motorizzazioni Iveco 30.8 e 30:10 turbo.

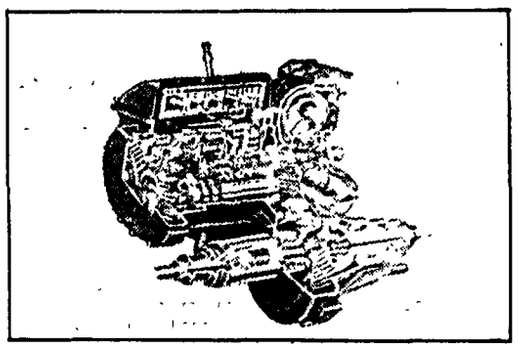
In particolare questo veicolo presenta in esclusiva un grande unibloc anteriore. Anche qui i prezzi partono da 43 milioni per lo Yacht 55 fino ai 67 per lo Yacht 65 su Iveco turbodiesel.





La Citroën lo propone per una versione della sua «ammiraglia»

La Xm con l'automatico



Il cambio automatico che equipaggia alcune versioni Xm. Nelle foto sopra il titolo l'«ammiraglia» Citroën vista esternamente e internamente.

MICHELE URBANO

Per il cambio automatico l'Europa in generale e l'Italia in particolare non sono certo il mercato ideale. Negli Usa il 90% delle vetture fanno felicemente a meno della frizione e della cloche. In Giappone si scende al 70% ma si tratta pur sempre di percentuali da capogiro rispetto a quelle europee. Già, perchè nel vecchio continente si precipita a un misero 6% pure se con grosse differenze tra paese e paese. E infatti si va dal 18% della Svizzera al 0,4% dell'Italia, passando dal 10,4% della Gran Bretagna e dal 9,2% della Germania Federale. In un quadro che certo non sollecita l'entusiasmo la Citröen non rinuncia però a sfidare i concorrenti che in Europa sono soprattutto la Mercedes e la Bmw. Da aprile la famiglia della XM si allarga a 11 versioni (con 5 motorizzazioni di cui tre a benzina e due diesel). E i tre nuovi modelli sono tutti con cambio automatico. Si tratta della XM a iniezione di 1998 di cilindrata, nei due allestimenti «Ambiente» e «Armonia» e della XM sei cilindri con un motore di 2975 cc. La scelta non è casuale. Se, infatti, complessivamente le vendite di auto con cambio automatico in Europa raggiungono appena il 6%, nel segmento «H» – quello a cui appartiene la serie XM – la percentuale sale al 23% con punte massime del 45% in Gran Bretagna. Nella fascia di cilindrata superiore il mercato c'è e secondo alcuni sondaggi sarebbe in espansione. La Citröen ha rivolto la sua attenzione al cliente tipo del cambio automatico. Chi è? Per il 45% è un dirigente o un professionista che usa molto l'auto e quindi considera la facilità di guida, il confort e la sicurezza, caratteristiche essenziali; per un altro 41% è invece rappresentato da persone «inattive» quanto benestanti, che ricercano un miglior tenore di vita e una maggiore sicurezza anche nell'auto. Le tre nuove XM hanno tutte le carte in regola per soddisfare le loro esigenze. Il cambio automatico a quattro marce avanti, montato trasversalmente nel prolungamento del vano motore, è dolce e affidabile. Una leva col pulsante di sblocco seleziona i vari modi di utilizzo. Le opzioni possibili sono sei: traino, retromarcia e folle più tre marce «manuali» che si possono utilizzare a integrazione del cambio automatico. Massima semplicità di utilizzo con una spia sul cruscotto che segnala continuamente la posizione selezionata. Col cambio automatico sulla V6 si passa dalla prima alla seconda a 65 orari, dalla seconda alla terza a 110, dalla terza alla quarta a 160. La punta massima raggiunta nella prova è stata di 220 kmh. La V6 anche a velocità sostenuta garantisce un eccellente insonorizzazione. Sul modello XM V6 con cambio automatico è offerto in opzione – il costo si aggira sul mezzo milione – persino un regolatore di velocità elettronico. Come a dire che tramite alcuni tasti sul volante è possibile programmare un'andatura superiore al 40 kmh evitando di tenere il piede sull'acceleratore. Un'opportunità utile soprattutto su autostrade con scarso traffico (ovviamente basta mettere il piede sul freno per disinserire il comando). I prezzi? Di ufficiale non si sa ancora nulla. Si sa però che la sola versione col cambio automatico importata in Italia costerà all'incirca 2 milioni più del 53 milioni 438 mila lire (prezzo chiavi in mano) della V6.

BREVISSIME

Una Cadillac tutta d'oro. Una Cadillac del 1929, placcata d'oro e con diamanti sulle ruote, è stata venduta ad un'asta a Parigi per 650 milioni di lire la finanza alla Bmw Italia è stato nominato Wolfgang Stofer che ha sostituito Wilhelm Dorpinghaus, diventato vicepresidente.

Cinture per le Ferrari F1. Le vetture Ferrari che parteciperanno al Campionato mondiale 1990 di Formula 1 saranno equipaggiate con cinture di sicurezza Trw Sabelt.

Tre nuove Saab. Entro i prossimi cinque anni la svedese Saab, che conta di tornare in pareggio nel 1991, costruirà tre nuovi modelli. Due sostituiranno la 900 e la 9000; il terzo sarà ancora più lussuoso. Saranno utilizzati motori a 6 cilindri della General Motors.

Catalizzatori in Svizzera. Il trenta per cento delle auto che circolano in Svizzera (2.900.000) sono già munite di catalizzatore.

«Incontri Seat». Il periodico «Incontri Seat» sottolinea nel suo undicesimo numero il successo che la marca continua ad incontrare sul mercato italiano. Contro una crescita totale delle consegne (2.362.355 unità) dell'8,15 per cento, le Seat, grazie soprattutto all'Ibiza, sono aumentate del 13,72 per cento.

Nuovo motore Bmw. Al prossimo Salone di Ginevra la Bmw presenterà un nuovo motore. Si tratta dell'«M50», un 6 cilindri, 24 valvole. Nelle versioni da 149 e 190 cv amplierà la gamma delle motorizzazioni della serie 5.

Più pericolosa. La Chevrolet Corvette è risultata negli Usa l'auto più pericolosa, la Volvo 740-760 la più sicura.