Diventano dieci le proposte della gamma

I vantaggi delle Peugeot con la 4x4 permanente

Questa vista laterale della Peugeot 405 Station Wagon GR x4 rende bene l'idea dell'eleganza della vettura disegnata in collaborazione tra il Centro stile della Casa francese e la Pininfarina.

# La nicchia è piccola ma la 405 ci sta bene con la SW integrale

**La Peugeot Italia ha avviato da noi la commercializzazione della 405 Station Wagon GR x4. Questa versione a trazione integrale permanente porta a dieci i modelli della gamma 405. La SW GR x4 copre una nicchia che prevede piccoli numeri ma che nessuna delle grandi case intende lasciare scoperta. La sicurezza di marcia con le quattro ruote motrici si avvantaggia anche su fondi stradali non innevati.**

FERNANDO STRAMBACI

■ Da veicolo tuttofare dei tempi passati, le station wagon vanno sempre più trasformandosi in veicoli che trovano la loro principale utilizzazione (o quanto meno è questa la vera «motivazione di acquisto») nel tempo libero. Si tratta infatti di macchine che sempre più assomigliano, per livello di finizione interne e di confort, alle berline, dalle quali si differenziano soltanto per la maggiore capacità di trasportare bagagli. Ecco dunque che si comprende perchè tutte le Case, non soltanto tendono praticamente a proporre in ogni segmento una station wagon, ma arrivano addirittura ad offrirne un'intera gamma.

Si veda il caso della Peugeot 405. La casa francese aveva già a listino in Italia nove station wagon 405 — sei delle quali con motori benzina da 1580 a 1905 cc e tre con motori Diesel (due con motore di 1769 cc sovralimentato con turbocompressore e una con motore aspirato di 1905 cc) — e ciononostante amplia ancora la gamma. Dalla scorsa settimana, infatti, è disponibile la 405 Station Wagon GR x4, che ha la sua caratterizzazione nella trazione integrale permanente.

La comparsa sul mercato di questa macchina è la conferma di come ormai tutti i costruttori mirino a non lasciar scoperte «nicchie» di sorta. Basti considerare che le previsioni di vendita per quest'anno nel settore delle «integrali» di questo tipo non vanno in Italia oltre le 1500 unità tra berline e station wagon delle varie marche (a rallentare quella che poteva sembrare una moda travolgente ha concorso la quasi totale assenza di neve sulle nostre strade) per capire che davvero le case non vogliono lasciare spazi vuoti. Tant'è che la Peugeot annuncia, per un futuro non lontano, anche una versione x4 della ammiraglia 605.

La trazione integrale permanente, si ricorda alla Peugeot Italia, rappresenta un eccezionale elemento di sicurezza nella guida e ció giustifica largamente l'acquisto di una 405 SW GR x4, offerta a 28.050.000 lire Iva inclusa, franco concessionario.

In effetti la guida con la trazione permanente è molto più sicura e se un problema crea (a parte il maggior costo di una macchina a trazione totale rispetto a quello di una macchina a trazione soltanto anteriore o soltanto posteriore) è quello dell'imbarazzo che si può provare, specie in curva, passando da una 4x4 ad una 2x4.

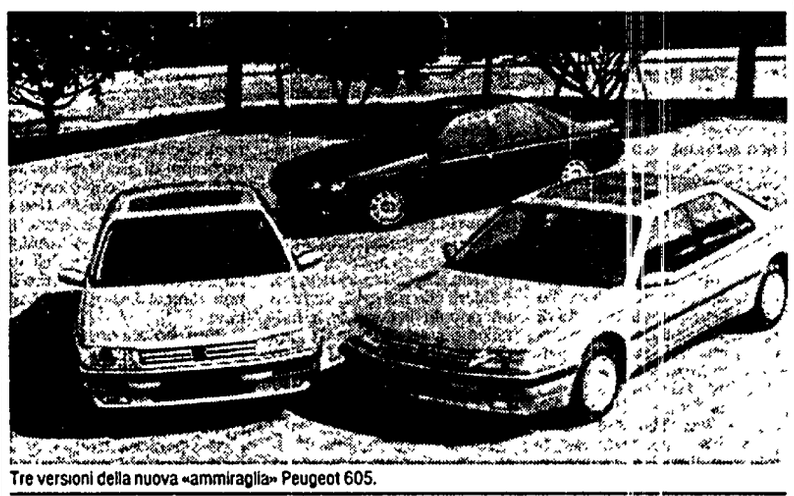
Il sistema di trazione permanente adottato per la 405 SW GR x4 si avvale di un differenziale anteriore a riduzione epicicloidale, di un differenziale centrale e di uno posteriore provvisti di dispositivo di bloccaggio elettromeccanico (comandato da un interruttore sulla plancia) che si disinnesta automaticamente quando la velocità della vettura supera i 25 km/h. La ripartizione della coppia motrice tra l'asse anteriore e quello posteriore è del 53 e del 47 per cento.

Interessante, in questo nuovo modello, anche la sospensione posteriore a ruote indipendenti, di tipo idropneumatico, con correttore automatico dell'assetto. Può venire utile anche la possibilità di regolazione del retrotreno sulla posizione di massima altezza (7 cm in più), ottenibile attraverso un comando idraulico posto nel vano bagagli.

Alimentato da un carburatore doppio corpo, il motore della 405 SW x4 ha una cilindrata di 1905 cc ed eroga una potenza massima di 110 cv a 6.000 giri ed una coppia di 16,5 kgm a 3.000 giri. Ció consente, a parte una velocità massima di 180 km/h, accelerazioni molto buone per una station wagon: 12,4 secondi per passare da 0 a 100 km/h. I consumi indicati dalla casa sono più che accettabili e consentono mediamente percorrenze sugli 11,6 chilometri/litro. Ció, tra l'altro, con un serbatoio di 70 litri, consente un'autonomia di oltre 800 chilometri.

Tra i punti forti della 405 SW x4, oltre alla linea — realizzata, com'è ormai consuetudine per le Peugeot, in collaborazione con la Pininfarina (che aveva mandato avanti di pari passo il disegno della berlina e della familiare) — c'è l'eccezionale offerta di accessori di serie, che riduce a quattro le opzioni (dispositivo antibloccaggio ABR, condizionatore, tetto apribile a comando elettrico, vernice metallizzata) e la grande capacità di trasporto bagagli, che puó variare da 425 a 1640 litri. La vettura, che è lunga 440 cm, haun passo di 267 cm.

Dopo aver provato la 405 SW x4, resta da segnalare un piccolo neo: l'assenza della maniglia superiore di appiglio per i passeggeri.



Tre versioni della nuova «ammiraglia» Peugeot 605.

# Sono già sei le versioni della nuova Peugeot 605 l'«ammiraglia» del leone

■ In contemporanea con il lancio della 405 Sw GR x4, la Peugeot ha avviato da noi la commercializzazione della 605. Per la gamma italiana dell'ammiraglia della Casa del leone (ne abbiamo abbondantemente parlato), sono previsti tre motori a benzina e uno turbodiesel. Per i diversi livelli di equipaggiamento, le versioni sono sei e diventeranno sette in autunno, quando sarà messa in vendita la 605 automatica.

Il modello «base» è la 605 SVI, offerta a 34.220.000 lire (Iva inclusa, franco concessionario). Il suo 4 cilindri di 1998 cc eroga 130 cv di potenza e 18,2 kgm di coppia e le consente di raggiungere i 203 orari. In versione «Plus» (cerchi in lega, interno in cuoio, dispositivo antibloccaggio ABR) costa 40.320.000 lire. Le due versioni sono anche disponibili con catalizzatore. In questo caso il motore eroga 122 cv e 17,5 kgm. 199 km/h la velocità massima.

Catalizzatore di serie per la versione al top di gamma, la 605 SV 24, che utilizza un 6 cilindri a V di 3 litri a 24 valvole. 200 cv la potenza, 26,5 kgm la coppia, 235 km/h la velocità massima. Accessoriatissima, questa 605 costa 63.115.000 lire.

Disponibile in due versioni di equipaggiamento (come la SVI), la 605 SVdt monta un Diesel 4 cilindri di 2088 cc con tre valvole per cilindro e turbocompressore. 110 cv la potenza e 25,3 kgm la coppia. 192 km/h la velocità di punta. La SVdt costa 36.220.000 lire, la SVdt «Plus» costa 42.320 000 lire.

Nelle previsioni della Peugeot Italia le vendite della 605 nel nostro Paese potrebbero arrivare a 3 mila unità nel 1990 per salire a 5 mila nel 1991. Di queste il 30 per cento potrebbe essere rappresentato dalle Diesel, che vengono accreditate di un record: oltre 15 km con un litro di gasolio alla velocità costante di 120 km orari.

## NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

# Le modifiche al redditometro

■ A sei anni dalla sua introduzione, il decreto del ministero delle Finanze che ha istituito nell'83 il cosiddetto redditometro, meccanismo fiscale per determinare induttivamente il reddito individuale, è stato modificato. Il concetto chiave rimane imperniato sulla disponibilità di alcuni beni, considerati veri e propri indici di ricchezza: aerei, imbarcazioni a vela o motore, cavalli da corsa... L'utilizzo di questi beni, nelle valutazioni del legislatore, corrisponderebbe ad un certa capacità impositiva del contribuente. La fine dell'89 ha portato una novità importante: un decreto ministeriale ha modificato il «redditometro nautico».

Si tratta di alcune modifiche che vorrebbero eliminare incongruenze e squilibri provocati dal vecchio meccanismo. Fino all'anno scorso, infatti, un'auto gran turismo, nuova fiammante, per fare un esempio, del valore commerciale di 300 milioni, faceva presumere un reddito di quasi 39 milioni. Il possesso di una vecchia barca a vela del valore di 30 milioni presupponeva invece un reddito di 58 milioni. Non soltanto. La vetustà dell'auto comportava riduzioni, mentre per la barca non veniva presa in considerazione alcuna diminuzione di valore dovuto all'invecchiamento.

Il nuovo redditometro introduce, invece, il criterio dell'invecchiamento anche per le barche, prevedendo una diminuzione del 5 per cento l'anno (fino ad un massimo del 40 per cento) a partire dal secondo anno successivo a quello della prima immatricolazione.

Con le tabelle pubblicate sulla «Gazzetta ufficiale», che riportiamo qui sotto, se siete proprietari di un'imbarcazione potrete calcolarvi quale sia secondo il Fisco il vostro reddito presunto.

Facciamo un esempio. Siete possessori di una barca a vela di 9 metri, immatricolata nell'87. Il vostro indice è 8.052 che diminuito del 10 per cento (5 per cento ogni anno e pertanto 8.052 meno 805) fa 7.147 che moltiplicato per 900, i cm di lunghezza della vostra barca, e poi per il coefficiente 3, fa un totale di 19.296.900 lire di reddito presunto.

**VELA**

**tabella A**
imbarcazioni da 3 a 50 tonnellate di stazza lorda
*Coefficiente 3*

| | Indice | |
|---|---|---|
| da 600 a 900 centimetri | 8.052 | *al cm.* |
| da 900 a 1200 centimetri | 7.246.800 | *più* |
| | 17.446 | *per ogni centimetro che eccede i nove metri* |
| da 1200 a 1800 centimetri | 12.480.600 | *più* |
| | 52.338 | *per ogni centimetro che eccede i 12 metri* |

**tabella B**
navi e imbarcazioni da diporto fino a 50 tonnellate
*Coefficiente 4*

| | | |
|---|---|---|
| oltre 1.800 centimetri | 18.778 | *al centimetro* |

Tutti gli importi indicati vanno diminuiti del 5 per cento all'anno (fino a un massimo del 40 per cento) a partire dal secondo anno successivo a quello della prima immatricolazione.

**MOTORE**

**tabella A**
imbarcazioni di stazza lorda non superiore a 50 t. con propulsione a motore superiore a 25 hp
*Coefficiente 3*

| | | |
|---|---|---|
| fino a 900 centimetri | 9.662 | *al cm. più* |
| | 20.130 | *per ogni Hp effettivo che superi una potenza (espressa in hp) pari a 4 volte il quadrato della lunghezza della barca (con il metro come misura)* |
| da 900 al 1.200 centimetri | 10.146.620 | *più* |
| | 24.424 | *per ogni cm eccedente i 9 metri* |
| | 20.130 | *per ogni hp effettivo che superi una potenza pari a 4 volte il quadrato della lunghezza della barca* |
| da 1.200 a 1.800 centimetri | 17.472.840 | *più* |
| | 73.273 | *per ogni cm eccedente i 12 metri* |
| | 20.130 | *per ogni Hp effettivo che superi una potenza pari a 4 volte il quadrato della lunghezza dell'imbarcazione* |

**tabella B**
navi o imbarcazioni di stazza lorda non superiore a 50 t. con propulsione a motore superiore a 25 hp effettivi.
*Coefficiente 4*

| | | |
|---|---|---|
| oltre 1.800 centimetri | 26.303 | *al cm. più* |
| | 20.130 | *per ogni hp effettivo che superi una potenza pari a 4 volte il quadrato della lunghezza dell'imbarcazione.* |

## «Carrozzeria italiana»: una rivista o un libro?

Giorgio Nada Editore ha dato alle stampe il primo numero di «Carrozzeria italiana» *(nella foto la copertina)*, che si presenta come periodico ufficiale del Gruppo carrozzieri dell'Anfia. Dalla numerazione parrebbe trattarsi di una nuova rivista (il suo prezzo è di 25.000 lire), ma potrebbe preludere all'uscita di una serie di volumi monografici. Comunque in questo si racconta (in italiano e in inglese e con belle illustrazioni) di tutti i carrozzieri italiani in attività, si fa la storia delle aziende e dei loro prodotti. Venti nomi, da Bertone a Zagato, che hanno reso celebre il design italiano. Una pubblicazione per appassionati dell'automobile.

## «Purimax» e l'aria inquinata non entra

La Diavia di Molinella, azienda ben nota per i suoi climatizzatori ed impianti di condizionamento per auto, ha presentato al recente Salone dell'automobile di Torino un nuovo interessante dispositivo *(nella foto)*. Si tratta del «Purimax», un sistema elettronico che consente di impedire l'ingresso all'interno dell'abitacolo dell'aria inquinata e che si presenta come un accessorio del condizionatore, anche se può essere montato su qualsiasi autoveicolo dotato di dispositivo di ricircolo dell'aria. «Purimax», infatti, sostengono alla Diavia, è capace di «sentire» la presenza all'esterno di agenti inquinanti quali CO, SO2 e NOx e di disporre oltre certi livelli la chiusura automatica delle prese d'aria esterna, evitando che si inquini l'aria dell'abitacolo.

## IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

# Un incidente con la «targa prova»

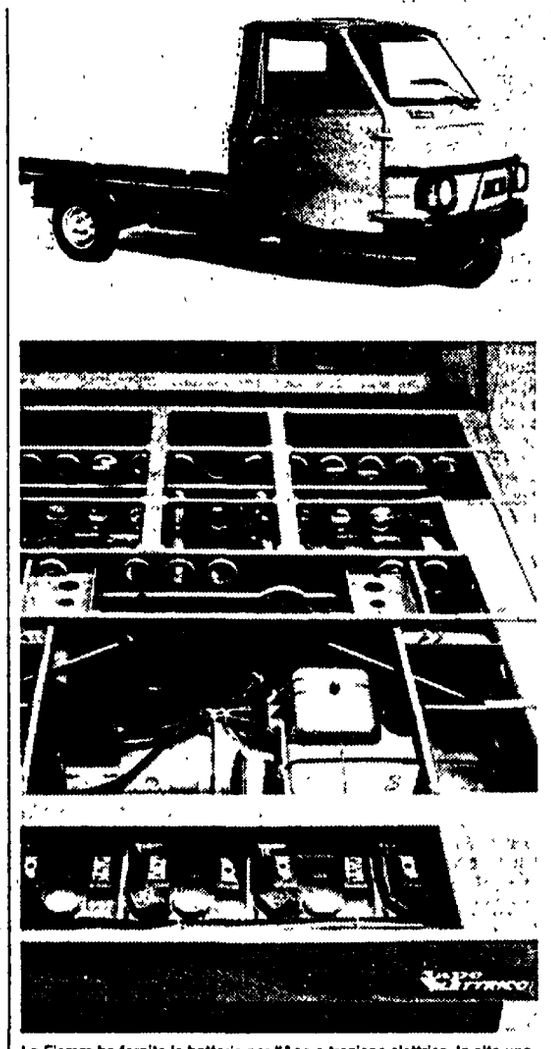
■ Un veicolo regolarmente assicurato per la responsabilità civile viene consegnato dal proprietario ad un'officina perché provveda ad effettuare delle riparazioni. Il titolare della stessa, dovendo verificare l'efficienza del veicolo, appone sullo stesso una targa prova e lo mette in circolazione. Durante la marcia si scontra con altro veicolo al quale produce danni rilevanti. Chi deve provvedere al risarcimento dei danni? L'assicuratore del veicolo o l'assicuratore della targa prova?

Del problema si è occupato il Tribunale di Roma (sent. 16 maggio 1988, n. 6169) il quale ha stabilito che tale obbligo incombe all'assicuratore della targa prova e che questo non può né ritenersi coassicuratore dell'assicurazione del veicolo, né coobbligato con l'altro. Lo stesso deve far fronte ai suoi obblighi contrattuali da solo, risarcendo al leso il danno patito.

Premesso infatti che il veicolo circolava nel pieno rispetto delle norme dettate dall'art. 63 del Codice della strada (circolazione a scopo di prova tecnica o a scopo di dimostrazione per la vendita), il Tribunale di Roma ha ritenuto che «la circolazione con targa prova costituisce una fattispecie affatto tipica e speciale cui corrisponde - parimenti tipica e speciale - la garanzia assicurativa. Il legislatore ha fatto corrispondere ad un fenomeno speciale dunque, di circolazione stradale, una altrettanto speciale ipotesi di contratto assicurativo».

Pertanto, se il veicolo circola a scopo di prova tecnica o di dimostrazione per la vendita e ciò avviene con l'apposizione a tergo della targa prova, è questa assicurazione che deve ritenersi valida ed operante e non l'altra contratta, sia pure obbligatoriamente, dal proprietario del veicolo in applicazione della Légge 990/69.

Il leso, quindi, non dovrà convenire in giudizio l'assicuratore del veicolo, ma soltanto quello della targa prova, rimanendo i due contratti estranei l'uno all'altro nel modo più assoluto.



La Fiamm ha fornito le batterie per l'Ape a trazione elettrica. In alto una delle versioni dell'Ape Elettrico che la Piaggio ha messo in commercio.

La Piaggio ha messo in commercio la versione elettrica

# L'Ape silenziosa

**Dopo averne distribuito 200 unità a enti pubblici, aziende municipalizzate e grandi complessi industriali, la Piaggio ha messo in commercio l'Ape Elettrico. Il suo prezzo, attualmente, è piuttosto elevato, ma questo veicolo si impone per le sue caratteristiche antinquinanti, l'economicità di esercizio e le soddisfacenti prestazioni L'Ape Elettrico è già disponibile in cinque diverse versioni.**

■ Nel campo del trasporto leggero l'Ape è sicuramente il veicolo più diffuso. In quarant'anni la Piaggio ne ha prodotte circa 1.200.000 unità, di cui oltre 400 mila sono state esportate. Si calcola che siano circa 400 mila gli Ape con motore termico attualmente in circolazione e possono dunque sembrare poca cosa i 200 Ape Elettrico che la Piaggio ha già distribuito a enti pubblici, aziende municipalizzate e grandi complessi industriali. Eppure l'Ape Elettrico puó rappresentare un importante contributo alla salvaguardia dell'ambiente e alla ricerca di fonti energetiche alternative.

La Piaggio ne è tanto convinta che, dopo averlo presentato ufficialmente alla recente Fiera «SEP Pollution Città e Ambiente» di Padova, ne ha avviato la commercializzazione. Così, a fianco dei 33 modelli di serie e ai circa 100 modelli in allestimento speciale dell'Ape con motore termico già offerti dalla Piaggio, si aggiunge ora questo Ape Elettrico proposto in cinque versioni: pianale, furgone, pianale ribaltabile, furgone per nettezza urbana ribaltabile e mototelaio con gruppo ribaltabile.

Il prezzo, indicativo perchè si riferisce ad una produzione ancora limitata, è di 13 milioni di lire (franco fabbrica ed Iva esclusa) ne la versione furgone e 12.500 000 lire nella versione pianale, al quale vanno aggiunti 3.268.000 lire per una serie di batterie, 1.050.000 lire per il carica batterie e 420 mila lire per il carrello estrazione batterie. Come si vede, si tratta di una somma non indifferente, che va peró considerata tenendo conto, oltre che dei vantaggi dal punto di vista ecologico (l'Ape Elettrico non inquina e non fa rumore) anche di quelli dal punto di vista economico. L'Ape Elettrico richiede infatti un consumo di energia elettrica di 250 Watt/ora al chilometro, il che significa che al costo di 170 lire per Kilowatt/ora (considerando l'attuale tariffa massima per l'utenza privata) la spesa per chilometro percorso è di sole 42 lire.

L'Ape Elettrico è mosso da un motore elettrico a corrente continua con regolatore elettronico di velocità. La trasmissione dal motore alle ruote posteriori avviene attraverso un riduttore ad ingranaggi con differenziale incorporato. La potenza erogata è di 11 cv a 2400 giri/minuto. L'alimentazione è assicurata da un «set» di 12 batterie di 6 Volt ciascuna, rapidamente asportabile per consentirne l'ispezione o la sostituzione. La ricarica è effettuabile in 8/10 ore.

Questo veicolo sembra offrire, oltre a quelli ai quali si è accennato, i seguenti vantaggi: semplicità di guida e comodità d'uso, per l'assenza dei comandi frizione e cambio e per il fatto che ad ogni arresto del veicolo il motore si spegne e non consuma; accettabili doti di accelerazione (100 metri con partenza da fermo in 13 secondi) e di velocità massima (45 km/h); buona portata utile (da 402 a 515 kg, secondo le versioni); autonomia di 90 chilometri su percorso continuativo e di 50 km su percorso urbano, largamente sufficiente per le esigenze di moltissimi tipi di servizio; possibilità di essere utilizzato anche in ambienti chiusi.

L'Ape Elettrico è lungo 3.290 mm ed è largo 1.480; il suo peso a vuoto va dagli 840 kg del mototelaio ai 962 kg del furgone per nettezza urbana.

□ *F.S.*

## Citroën

# Una nuova serie speciale della BX: la «Club»

■ La Citroën Italia ha proposto in questi giorni sul nostro mercato una nuova serie speciale della BX. Si tratta della BX Club, offerta, Iva compresa, a 13.715.000 lire.

Questa serie segue al lancio delle serie Leader, Vip, Palmares, Halley, che non poco hanno contribuito al successo del modello che dal 1983 ad oggi è stato venduto in Italia in 143 mila esemplari.

La Club ha, naturalmente, in comune con le altre BX le sospensioni idropneumatiche, il servofreno, i freni a disco sulle quattro ruote e tutte le altre caratteristiche meccaniche e di confort che hanno fatto la fortuna del modello già prodotto in 1.840.000 esemplari.

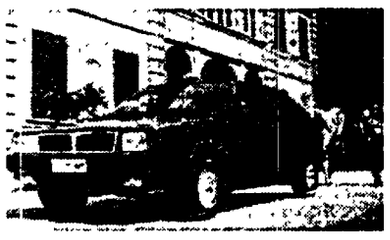
La BX Club *(nella foto)* è proposta con una motorizzazione (serie TU) di 1124 cc. Il cambio è a cinque marce. La velocità massima è di 154 km/h. I consumi, come ricorda la Citroën Italia, sono molto contenuti; tanto per fare un esempio: 5,3 litri per 100 km ai 90 orari costanti.

La Club è equipaggiata, di serie, dei vetri azzurrati, del tergilunotto posteriore ed è offerta in due colori di vernice metallizzata: gris perle e gris axinite.

Ovviamente questa serie speciale eredita dalle BX della gamma '90 le nuove luci posteriori fumée, i profili laterali ed una migliore insonorizzazione.

## Lancia

# Personalizzata per i giovani la Delta 1300



■ Elegante e compatta quattro porte dal temperamento sportivo, la Delta ha progressivamente accresciuto il suo richiamo nei confronti del pubblico più giovane. Proprio per soddisfare i gusti di questa fascia di clienti, la Lancia ha preparato una versione speciale della Delta con motorizzazione 1300, che si distingue per l'allestimento vivace e per un interessante controvalore. Il prezzo della Delta «personalizzata» è stato infatti fissato in 16.610.020 lire, chiavi in mano.

Esternamente, questa versione *(nella foto)* si distingue per il colore della carrozzeria rosso o bianco, con doppio filetto adesivo sulla fiancata, per il secondo specchio retrovisore esterno, le minigonne con la scritta «1300», le cornici e i montanti verniciati in nero opaco.

All'interno: rivestimenti in specifico tessuto di colore blu elettrico, volante sportivo a tre razze con corona rivestita in pelle, strumentazione completa di contagiri e orologio digitale, chiusura delle porte centralizzata.

Ricordiamo che il motore di questa Delta è il brillante quattro cilindri con albero a camme in testa di 1301 cc, che eroga una potenza massima di 76 cv a 5.800 giri e una coppia massima di 10,4 kgm a 3400 giri. La Delta 1300 raggiunge i 163 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 14,3 secondi.