

Già commercializzata in Francia, da noi l'«ammiraglia al top» arriverà in ottobre

## Xm V6.24: Citroën che più Citroën non si può

La «Citroën che più Citroën non si può» circola già sulle strade di Francia. Da noi arriverà il prossimo ottobre e, purtroppo, costerà ben sessantacinque milioni di lire. Con l'adozione dei sei cilindri a ventiquattro valvole, questa Xm diventa l'«ammiraglia al top» della Casa d'oltralpe. Su questa perfetta, grande stradista, un inedito sistema di cinture di sicurezza.

DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI

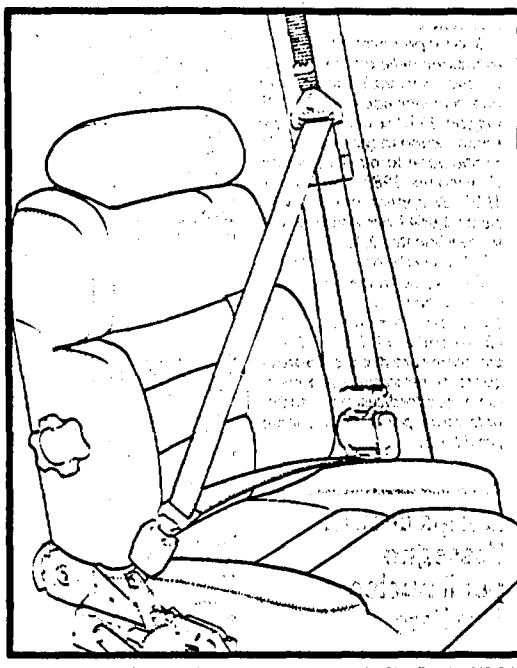
CLERMONT FERRAND. Arriverà da noi non prima di ottobre la Citroën che più Citroën non si può: che la Casa francese ha presentato alla stampa internazionale sulle strade dell'Auvergne e della quale ha già avviato la commercializzazione in Francia. In Italia costerà, chiavi in mano, 65 milioni di lire.

Dopo una prova di alcune centinaia di chilometri su «misto» e su autostrada, nel corso della quale siamo andati alla ricerca del classico pelo nell'uovo per evitare un giudizio troppo entusiastico, ci siamo ritrovati a scoprire soltanto che su questa Citroën Xm V6.24 manca il gancetto al quale si è soliti appendere la giacca. Il guaio è che, la giacca, non abbiamo sentito il bisogno di toglierla, in quanto sulla Xm V6.24 (la sigla di identificazione ricorda che il motore a 6 cilindri di questa Xm ha 4 valvole per cilindro) c'è un impianto di climatizzazione a regolazione automatica integrale che sembra fatto apposta per impedire di «sbracciarsi» anche quando all'esterno la

temperatura è elevata.

E allora, sotto l'elencazione delle miriadi di questa vettura che, complice il prezzo, in Italia sarà riservata a poche centinaia di privilegiati l'anno. Essendo al top della gamma Xm, la V6.24 ha un equipaggiamento così completo che è inutile citare seleria in pelle di serie, inserti in legno di rosa d'Africa, ABS e via dicendo; si fa prima a dire che i soli optional previsti sono i sedili con riscaldamento elettrico, il tetto apribile e che tutto il resto c'è già.

Tutte quelle valvole nel motore, consentono ai sei cilindri a V di 90° (alimentazione a flusso controllato che ottimizza il riempimento dei cilindri a qualsiasi regime, regolazione elettronica dell'accensione e dell'iniezione, dispositivo antinquadrante adeguato alle alte prestazioni), che è disposto trasversalmente, di erogare una potenza di 200 cv a 6.000 giri ed una coppia di 26,5 kgm a 3.000 giri. Ne derivano prestazioni ancor più soddisfacenti di quelle che già caratterizzano il motore (2.975 cc di cilindrata)



Lo schema del sistema di ritenuta adottato per la Citroën Xm V6.24. Nella foto sopra il titolo, una vista dell'«ammiraglia al top», che ha beneficiato anche di leggeri ritocchi estetici.

delle Xm a 12 valvole e che possono essere così sintetizzate: 29,4 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo, 8,6 secondi per passare da 0 a 100 km/h, velocità di 235 km/h.

Detto che la sospensione idratrice consente un comportamento su strada sempre sicuro ed efficiente, un accenno particolare vogliamo riservare all'inedito, sofisticato sistema delle cinture

di sicurezza che comodano i sedili ergonomici anteriori, un sistema che potrebbe venir esteso anche a macchine meno «importanti». Le cinture sono dotate di un pretensore e di un dispositivo di bloccaggio della bandoliera all'uscita dell'avvolgitore che, in caso d'urto, provoca un immediato restringimento della cintura di 90 mm e consente agli occupanti di mantenere il dorso aderente allo schienale.

Sul mercato italiano la francese sportiva

E' stata realizzata sul telaio della berlina



L'abbondanza di fari sul nuovo frontale rende immediatamente riconoscibile la versione 16 valvole della Renault 19.

## Valvole a gogò per la Renault 19

Commercializzata con qualche ritardo sui programmi per garantire il massimo di qualità, è arrivata sul mercato italiano (ma in Francia circola già da un mese e mezzo) la versione sportiva della Renault 19. Per la prima volta la casa francese adotta la soluzione plurivalvole su un'automobile di serie. La nuova R19 16v viene venduta al prezzo di 22.501.710 lire.

La Renault Italia ha messo in vendita in questi giorni la versione sportiva della sua berlina media R19 al prezzo, chiavi in mano, di 22.501.710 lire. La sigla di identificazione, R19 16v, denuncia subito che si tratta di una plurivalvole e che pure la casa francese, per la prima volta su un'auto di serie, si è convertita a questa soluzione alla moda, anche se il turbo è tutt'altro che tramontato.

Mentre la Fiat per la versione 16 valvole della Tipo (lo diciamo perché è il modello di riferimento) è praticamente intervenuta soltanto sulla meccanica, i francesi hanno lavorato parecchio sull'aspetto esterno della vettura per accentuare l'impronta sportiva. Ecco così la comparsa dell'alettone aerodinamico posteriore in materiale composito, i passaruote allargati e (come i paraurti e

retrovisori esterni) nello stesso colore della carrozzeria, i pneumatici ribassati, i cerchi in lega e un'abbondanza di fari (doppi, più i fendinebbia) che fanno subito riconoscere la versione. Anche all'interno della R19 16v, gran lavoro: nuovi sedili anteriori, volante sportivo a tre razze, «pack ergonomico» che comprende, oltre alla regolazione in altezza del volante e del sedile del conducente, anche la possibilità di regolazione lombare di quest'ultimo.

Dev'essere stato tutto questo lavoro a prolungare l'attesa della R19 16v (che comunque in Francia circola già da un mese e mezzo), anche se alla Renault Italia sostengono che il ritardo è stato provocato dalla ricerca del massimo di qualità e quindi non apprezzano se, scherzosamente, si fa notare che su una delle auto in pro-

va, lo sportelletto dei fusibili non chiudeva alla perfezione.

La profusione di valvole nel motore che già equipaggia la berlina TXE, unito ad un lieve incremento della cilindrata (da 1721 a 1763 cc) ha portato ad un ragguardevole incremento della potenza e della coppia (140 cv a 6500 giri e 16,8 kgm a 4250 giri) e quindi delle prestazioni. Questa sportiva — che alla Renault Italia pensano si piazzerà onorevolmente in una «nicchia» (quella delle valvole a gogò) che l'anno scorso ha contato 6.287 unità vendute e che nei primi quattro mesi di quest'anno è già valsa 7.730 pezzi — non solo fa i censurabili 215 km/h di velocità massima, ma ha buone doti di ripresa e accelerazione. I dati di omologazione accreditano la R19 di soli 8,2 secondi per passare da 0 a 100 km/h e di 29,3 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo.

Meglio dunque non trascurare, tra gli optional offerti, il sistema frenante ABS (che è a listino a 2.207.450 lire), anche se i quattro freni a disco di serie garantiscono da soli spazi di arresto più che accettabili. □ F.S.

Nuova rivista dedicata completamente all'Alfa Romeo



Una nuova rivista automobilistica è comparsa nelle edicole e nelle principali librerie specializzate, ma è diversa da tutte le altre. Si chiama «Alfa Romeo World» e tratta soltanto di Alfa Romeo, nuove (come nella foto di copertina riprodotta in alto) o vecchie che siano, e del mondo dell'Alfa e degli «alfisti». La dirige Eugenio Zigliotto che, nell'editoriale, spiega perché è nato il bimestrale in edizione italiana (8.000 lire) e inglese e ricorda la famosa frase del vecchio Henry Ford: «Ogni volta che vedo passare un'Alfa Romeo mi tolgo il cappello». Certo, nella nuova rivista (80 pagine a colori in carta patinata) non manca lo «spiritino Alfa», per la gioia degli «alfisti» e di coloro che lo diventeranno.

Alla Koelliker il Premio «Distributor of the Year»

del leggendario «Model A», prima automobile giapponese prodotta in serie nel 1917, è stata consegnata a Luigi Koelliker nel corso del meeting annuale dei concessionari europei della Mitsubishi, che per l'occasione si è tenuto in Islanda, a Reykjavik. Nel 1989, infatti, la Bepi Koelliker Automobili ha immatricolato sul mercato italiano 7.802 veicoli Mitsubishi, con una crescita dell'84,6 per cento rispetto all'anno precedente, nel corso del quale furono consegnati 4.230 autoveicoli. La presenza e la crescita del marchio Mitsubishi in Italia sono strettamente legate al nome Koelliker. La BKA cominciò nel 1979 la vendita delle vetture giapponesi e già nei primi anni 80 la marca Mitsubishi, seppure con poche unità, era la più presente tra le nipponiche in Italia. Nel 1981, infatti, la Casa del Sole, diamanti immatricolava sul mercato italiano 601 vetture contro 262 Mazda, 246 Datsun, 223 Toyota, 211 Daihatsu, 142 Honda e 119 Subaru. L'incremento delle vendite Mitsubishi deriva dalla decisione della BKA di puntare, invece che sulle autovetture, ancor oggi strettamente contingentate, su fuoristrada, che già nei primi cinque mesi di quest'anno sono a quota 3.997 unità.

Le Volvo 400 offerte anche in versione automatica

anche per l'Italia le versioni con il cambio automatico della 460 e della 480. Le prime ad arrivare, in ottobre, saranno la Volvo 480 ES Automatica (ad iniezione) e la 480 Turbo automatica, per le quali è già stato comunicato alla rete dei concessionari il prezzo, chiavi in mano. Costeranno, rispettivamente, 28.811.000 lire e 31.016.000 lire. Seguiranno, di lì a poco, anche le 460 con il cambio automatico, per le quali non è stato ancora fissato il prezzo. La trasmissione automatica adottata per queste Volvo viene realizzata dalla ZF, su progetto elaborato dalla Casa svedese, che ha optato per un tipo di cambio automatico a quattro rapporti più retromarcia.

A partire dal prossimo autunno, la gamma delle Volvo 400 sarà ancora più ampia. Dopo l'introduzione della 460, venduta sul nostro mercato da gennaio ad oggi in oltre 4.300 unità, saranno infatti disponibili

La Casa giapponese ha fatto provare all'autodromo di Monza il suo coupé Celica Turbo 4WD

## Una «testimonianza» Toyota

MONZA. Motore due litri bialbero 16 valvole, iniezione elettronica, turbocompressore, intercooler, convertitore catalitico a tre vie, trazione integrale permanente, cambio a 5 marce, quattro freni a disco, dispositivo elettronico antibloccaggio delle ruote in frenata, pneumatici Bridgestone RE 93 Potenza 215/50 VR15: queste le principali caratteristiche tecniche della nuova Celica Turbo 4WD che la Toyota Italiana introduce, da subito, sul nostro mercato. Un altro coupé, dunque, dopo l'annuncio che anche la Opel, come si ricorderà, accende in campo da settembre con la Calibra.

Un nuovo concorrente nella «nicchia» dei coupé, che comunque non preoccupa più di tanto, visto che sarà importato in soli 120 esemplari (perché, essendo giapponese, è soggetto a contingentamento) e visto che il suo prezzo è di 49.133.000 lire, chiavi in mano, e che può diventare di 56.749.000 lire in allestimento «full optional», vale a dire con impianto di aria condizionata, selleria in pelle, tetto apribile elettrico, autoradio-mangianastri e vernice metallizzata o nera.

Giusto un «testimonianza» quella della Toyota, che importa soltanto questa versione con motore di 1.998 cc e 204 cv, quando potrebbe offrire anche un più abbordabile coupé Celica 1600 cc o, al limite, il due litri da 150 cv. Come rinunciare, infatti, a presentare il più veloce coupé (230 km orari di velocità massima) oggi esistente sul mercato?

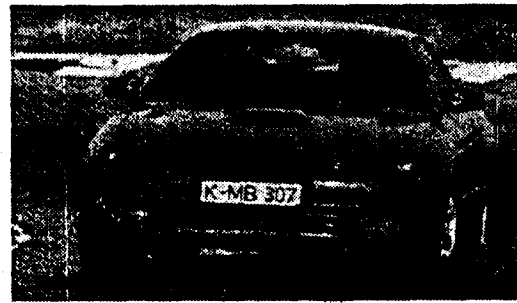
Per poter presentare la Celica Turbo 4WD alla stampa e non potendo mettere a rischio l'intero «contingente», la Toyota Italiana ha scelto

l'Autodromo di Monza per le prove. Tre macchine straziate per bene, che però non hanno dato segni di affaticamento, salvo che per i freni, che sono stati gravati di un carico di lavoro fuori dell'ordinario; anche la trazione integrale permanente ha dimostrato tutta la sua importanza, su una pista che la pioggia aveva reso particolarmente viscosa. Ma sulle prestazioni conviene riferirsi ai dati della Casa.

Con una potenza di 204 cv a 6.000 giri ed una coppia di 28 kgm a 3.200 giri, questo coupé non eccelle soltanto in velocità massima; anche le doti di accelerazione sono eccezionali: 6,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h. Si spiega dunque perché questo motore viene fornito dalla Toyota, in versione aspirata, ai corridoi di Formula 3.

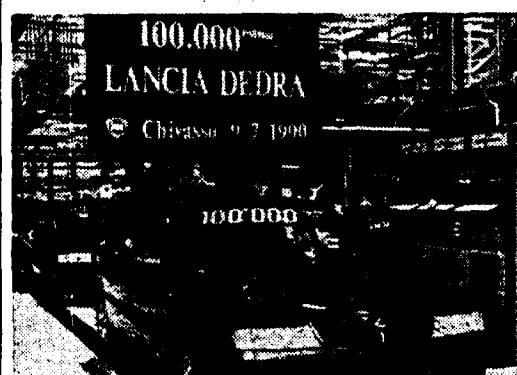
Ricordati i dati di consumo (7,0/9,1/11,6 litri per 100 chilometri ai 90 orari, ai 120 e nel ciclo urbano) a cui ormai i più non sembrano fare gran caso, e ricordato che questo modello si distingue dagli altri che da noi non vengono importati, soprattutto per una presa d'aria e due aperture sul cofano motore e per lo spoiler posteriore, un accenno alla «nipponicità» della Celica Turbo 4WD.

Si sa che spesso sulle vetture sportive l'accesso e l'uscita dall'abitacolo non è molto facile; ebbene, il volante di questo coupé non solo è regolabile in altezza, ma è dotato di un dispositivo auto-inclinante con memoria, che fa sì che il volante si sposti automaticamente sulla posizione più alta ogni volta che si estrae la chiave dell'accensione; quando si reinserisce la chiave, prendendo in mano il volante questo ritorna nella posizione prefissata. □ F.S.



Una Toyota Celica Turbo 4WD fotografata all'autodromo di Monza.

## Dedra da record



TORINO. Alle 11,30 di lunedì scorso, dalla linea di montaggio dello stabilimento Lancia di Chivasso, è uscita (nella foto) la Dedra numero 100.000, che è stata avviata alla pista per i consueti tre giri di prova, ai quali sono sottoposte tutte le autovetture prodotte a Chivasso.

Si è trattato di un avvenimento molto importante nella storia della Lancia, in quanto nessun modello della marca era mai stato prodotto in un

costo elevato numero di esemplari in poco più di un anno. La realizzazione di questo record di marca testimonia del successo che la Dedra ha incontrato non solo in Italia ma anche in Europa, dove è stato venduto il 35 per cento delle unità prodotte.

La Lancia Dedra, nelle sue quattro versioni 1600 i.e., 1800 i.e., 2000 i.e. e 2000 Turbo Diesel è costruita esclusivamente nello stabilimento di Chivasso, al ritmo di 430 unità al giorno.

In occasione delle cerimonie per festeggiare il decennale dell'apertura al traffico del traforo autostradale

## Camion d'oggi e d'epoca al Frejus

Dieci anni fa, il 12 luglio 1980, si apriva al traffico il traforo autostradale del Frejus che collega le valli del Po e del Rodano; sul lato italiano i lavori erano iniziati il 20 gennaio 1975, su quello francese il 7 ottobre 1974. Per il decennale dell'opera, le due società di gestione del traforo hanno organizzato un raduno di camion d'epoca e mezzi moderni.

Prima o poi doveva succedere. Le auto d'epoca ormai sfilano una settimana sì e una no, il pubblico per questo tipo di manifestazioni va calando inesorabilmente. Anche i prezzi da capogiro, per certi modelli di gran nome, non stupiscono più molto. E allora, per solennizzare un decennale come questo ecco l'idea: facciamo sfilare i mezzi pesanti d'epoca, camion, autobus di trent'anni, quaranta e più anni fa. Poi, magari, mettiamogli accanto qualche recentissimo modello dei giganti della strada.

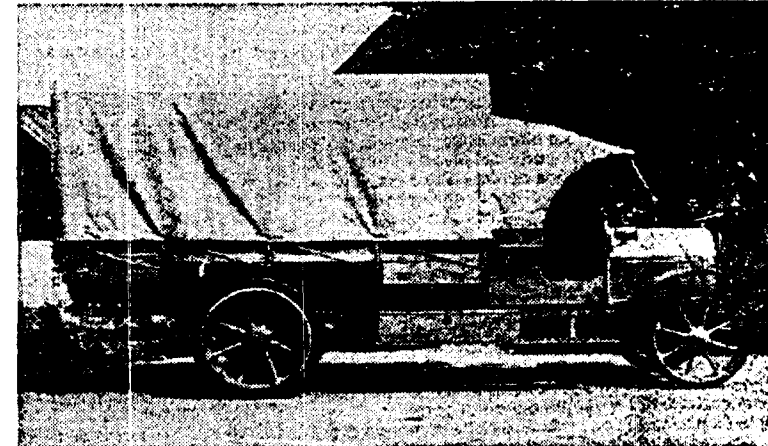
Può esser nata così questa parata di vecchie glorie di camion e autocamion per solennizzare i dieci anni del traforo autostradale del Frejus che cadono in questi giorni. Dai due versanti, quello italiano della valle di Susa e quello francese dell'Arc-Isère, gli anziani bisonti della strada sono saliti ai due piazzali di Bardonecchia e di Modane. Il raduno ha visto ben 54 partecipanti.

L'interesse maggiore se lo sono diviso un gruppo di camion degli anni Dieci. Il nonno della compagnia era un Fiat 17 A, classe 1911, con tanto di carter che ripara la catena di trasmissione. Veicolo militare, partecipò alla prima guerra mondiale e fu l'immediato predecessore del notissimo (per i palati del genere) 18 BL.

Molto più nutrita la schiera dei natì negli anni Trenta. C'era la guerra di Spagna e, di lì a poco, ci sarebbe stato il secondo conflitto mondiale. Non per nulla fra i modelli di quest'epoca, saliti al Frejus per la parata, più d'uno era un veicolo militare. Apre la sfilata un Opel del '33 che ha accanto un Berliet GDP del '37 dei pompieri di Lione. La rappresentanza italiana allinea un Fiat 634 N del 1933, un 626 NM del '39; dello stesso anno sono il Lancia 3RO, l'OM Taurus e l'Alfa Romeo 430, tutti a 4 millari.

A rappresentare le produzioni degli anni Quaranta c'erano un Ford 1947, un Hocht-kiss del '46, un Berliet GDM del '48. Per gli anni Cinquanta solo un Lancia CL 51 (1951). Considerare d'epoca veicoli come il TN 88 Volvo del '68 o il Daf Torpedo (1965) ci pare già un po' forzato. A maggior ragione i modelli nati in anni più vicini. Accenniamo soltanto ai recentissimi Renault AE 500 e Turbostar IVECO 150, 48 di cui questa pagina si è ampiamente occupata. La Mercedes ha fatto sfilare il suo trattore Paver Linter 480 e un camion cisterna. Ma non sono mancati recentissimi modelli di camion da cantiere, autobus, camionette.

Non pochi di questi modelli per mercè o passeggeri sono fra gli utenti abituali del traforo. Nel suo primo decennio di vita il tunnel del Frejus ha visto passare più di sei milioni di veicoli, in maggioranza camion e Tir. Questo malgrado sul versante italiano la costruzione dell'autostrada proceda lentamente e su quello francese sia ancora al palo. □ A.L.



L'autocarro Fiat 17 A, del 1911. E' stato tra i camion d'epoca che hanno suscitato il maggiore interesse al Frejus. Il «17 A» aveva un motore monoblocco a 4 cilindri di 3.222 cc che sviluppava una potenza di 25 hp. La portata del progenitore del «18 BL» era di 20 q.li. Aveva trasmissione a catena e cambio a 4 marce.

IL LEGALE  
FRANCO ASSANTE

## In luogo del disco orario è sufficiente un biglietto

Quando la sosta di un veicolo è limitata dalla segnaletica ivi esistente, il rispetto dei limiti imposti è dato dalla apposizione all'interno del veicolo, ma posto in condizione di essere chiaramente visibile dall'esterno, dal cosiddetto disco orario, che deve indicare l'ora di inizio della sosta.

Della contravvenzione prevista dall'articolo 4, lettera a), in relazione all'articolo 3, comma 3, lettera c) del Codice della strada risponde il conducente del veicolo, sia quando non appone il disco orario, omettendo così di indicare l'ora d'inizio della sosta, sia quando supera il limite della sosta prevista dall'ordinanza del sindaco. □ F.S.

È possibile sostituire il disco con un semplice biglietto scritto a mano indicante l'ora di inizio della sosta?

L'articolo 61 del regolamento al Codice della strada indica il disco orario come modalità di segnalazione della sosta e, quindi, la V sezione della Cassazione penale (19 febbraio 1964, Carucci) ha ritenuto che l'omissione di tale disco e la sua sostituzione con biglietto scritto a mano integra gli estremi della contravvenzione, perché solo il primo consente il regolare controllo del periodo di sosta.

Di diverso avviso è stata successivamente la stessa Sezione (23 marzo 1966, Ambrosi) la

quale ha stabilito che «la prescrizione, imposta con ordinanza del sindaco, di far uso del disco orario negli spazi dei centri urbani, riservata alla sosta regolamentata con tale sistema, è rispettata anche quando il conducente espone, in luogo di un dispositivo appositamente congegnato, per indicare coordinatamente l'ora di arrivo e quella di fine sosta, un cartello contenente l'indicazione dell'ora di arrivo, sempre che questo sia compilato e collocato in modo da rendere palesemente e chiaramente noti il momento in cui la sosta ha inizio, sia da potersi dedurre anche quello della fine della sosta, alla stregua dell'ordinanza del sindaco».