

Nelle foto accanto due viste della Peugeot 205 D Turbo ripresa su strada

Una nuova versione a gasolio nella gamma



# La Peugeot crede nel Diesel così lancia anche la 205 D Turbo

La Peugeot Talbot Italia ha presentato nel Salento due nuove versioni della 205. Si tratta di una GTI che è equipaggiata di serie con impianto frenante ABR e condizionatore e di una 205 a gasolio con turbocompressore. La 205 D Turbo, un'auto dalle eccellenti prestazioni, conferma che la Casa francese crede nel Diesel, nonostante gli ostacoli che incontra in Italia.

per cento. È un fenomeno tutto italiano, frutto della super-tassa e di una sconsiderata, e senza fondamento, campagna contro i Diesel, presentati come i responsabili dell'inquinamento delle nostre città, quando ogni tecnico sa che un motore a gasolio moderno è meno inquinante di un motore a benzina con catalizzatore.

2100 giri/minuto. L'accoppiata iniezione più turbocompressore assicura quindi prestazioni brillanti a regimi di rotazione modesti, che sono garanzia di affidabilità 175 km/h la velocità di punta e 12,2 secondi necessari per passare da 0 a 100 km/h prestazioni che si ottengono in condizioni di scarsa rumorosità. I consumi normalizzati sono di 4,6 litri per 100 km ai 90 orari e 6,9 litri ai 120, 6,6 litri nel ciclo urbano.

da è sistemato in una determinata posizione. All'altro si può ovviare, ma con un sovrapprezzo il peso della vettura a pieno carico (1325 kg) rende molto faticose le manovre di parcheggio, se la 205 D Turbo non è provvista di servosterzo.

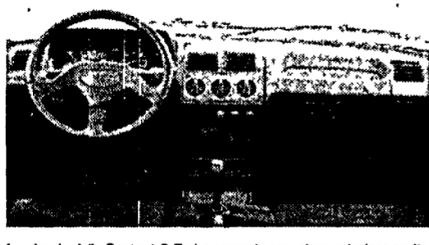
DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI

LECCE. La Peugeot Talbot Italia ha scelto il Salento per il lancio di due nuove versioni della 205, suo modello di punta. Una scelta non casuale visto che di questa stagione le probabilità di trovare giornate assolate sono molto alte, che le strade sono a scarso traffico e, che non guasta, che la penisola salentina offre gran quantità di richiami monumentali e paesaggistici. Non ultima ragione della scelta nel Salento è la presenza del motore Diesel, che nel resto d'Italia. Delle due nuove versioni della 205, infatti, la novità di maggior rilievo è rappresentata dalla Diesel Turbo, che si affianca alla versione a gasolio già in commercio, distinguendosi per prestazioni di tutto rispetto.

un caso se quest'anno raggiungerà il traguardo, mai prima d'ora toccato in Francia, delle 600 mila unità prodotte in un anno. Ma è questa scelta di proporre una nuova versione con motore a gasolio che la dice lunga sugli orientamenti della Peugeot in fatto di motorizzazioni. Lo ha spiegato Christian Delous, da poco alla direzione della filiale italiana della Casa, il quale ha messo in risalto la qualità del motore a gasolio in ordine al rendimento, all'economicità e alle caratteristiche ecologiche.

Alla Peugeot non pensano che i nostri governanti faranno marcia indietro dimostrando buon senso, fidano però nel fatto che dovendosi adeguare alle norme del mercato unico entro il '93, i prezzi dei carburanti e le tasse dovranno essere uniformati a quelli degli altri Paesi europei. Ecco, quindi, che la prospettiva di un ritorno, anche in Italia, ad una quota del 20 per cento di Diesel non è campata in aria.

Ma torniamo alla Peugeot 205 D Turbo che sarà messa in vendita a dicembre a prezzi, chiavi in mano, di 17.600.000 lire per la versione a tre porte e di 18.100.000 lire per quella a cinque porte. Su strada, per tenuta, guidabilità e brillantezza di prestazioni, non ha nulla da invidiare alle sue sorelle con motore a benzina. Il Diesel, un 4 cilindri con albero a camme in testa di 1769 cc, sviluppa la sua potenza massima di 78 cv a 4300 giri ed eroga una coppia massima di 16,2 kgm a soli

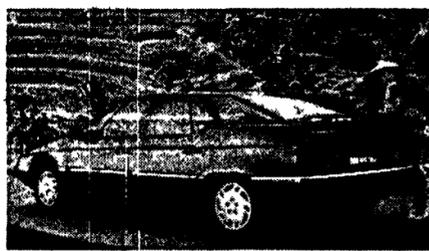


La plancia della Peugeot D Turbo presenta una strumentazione molto completa

# Arriva in Italia la nuova ammiraglia Vero «cavallo di razza» la Citroën XM V6.24

Dal novembre scorso, quando ne è iniziata la commercializzazione, la XM, la nuova ammiraglia Citroën che ha preso il posto della CX, ha trovato in Italia ben 7217 estimatori. E questo in un segmento di mercato penalizzato dalla pesante flessione dei modelli Diesel. Da novembre prossimo al vertice della gamma XM debutta una nuova versione, ancora più sofisticata, con un nuovo motore tre litri di ben 200 cavalli.

ne elettronica dell'accensione e dell'iniezione, il dispositivo antinquinamento adeguato alle alte prestazioni, un sistema auto diagnostico che memorizza fino a 32 possibili anomalie del motore, ben tre catalizzatori (ciascuno a tre vie: uno per benzina, più un terzo posto fra la sonda Lambda e il catalizzatore principale, per dare omogeneità all'azione antinquinamento). Tale propulsore sviluppa una potenza massima di 200 cv a 6000 giri e vanta una coppia massima di 26,5 kgm a 3600 giri.



La Citroën XM V6.24 in «ambientazione giapponese»

Se è vero che la crisi del Golfo ha indotto gli automobilisti a una pausa di riflessione, confermata anche dal calo del mercato, che nel mese di settembre ha sfiorato il 75 per cento, c'è anche da constatare che da parte dell'industria automobilistica non c'è stato finora il minimo tentennamento in fatto di proposte di nuovi modelli in tutte le fasce di cilindrata e potenza. Il che può dimostrare sia la fiducia che i vari costruttori hanno circa l'esito positivo del dramma avviato da Saddam Hussein, sia i condizionamenti che nell'industria dell'auto determinano i lunghi tempi di programmazione. La Citroën si comporta come gli altri e infatti, con i primi giorni di novembre, lancia sul nostro mercato la versione più spinta e più ricca di contenuti tecnici della sua ammiraglia.

chi ha il palato difficile in fatto di tecnica automobilistica. E infatti la Citroën XM V6.24, che verrà venduta, chiavi in mano, al prezzo di 65 milioni di lire, è un gioiello di meccanica per la cui definizione gli uomini della Citroën non hanno proprio trascurato nulla che potesse contribuire all'ottenimento del miglior risultato in fatto di sicurezza, confort e prestazioni.

consumi, chiaramente, non fanno testo con una vettura di tali prestazioni. In ogni caso la Citroën dichiara che a 90 orari occorrono 8,2 litri per 100 km a 120 orari 10,2 litri e nel ciclo urbano 15,9 litri. Più interessante è, invece, sottolineare il comportamento della XM V6.24, i cui componenti sono tutti finalizzati alla migliore sicurezza di marcia.



La Citroën ha già proposto sette «serie speciali» (della Halley già consegnata in 2600 unità, è annunciata un'ulteriore «struttura» di mille esemplari) della piccola AX. Ora si aggiunge la Volcane, disponibile in soli 400 esemplari, al prezzo, chiavi in mano, di 16 milioni e 180.430 lire e realizzata sulla base della AX GT 3 porte con motore di 1360 cc e velocità massima di 180 km/h. Nella vettura spiccano i sedili in cuoio e tessuto, il cruscotto nero e il volante a tre razze.

Si tratta della XM V6.24 di cui, a fine anno, è prevista una produzione di 2300 unità, che diventeranno non più di 3400 nel 1993, il 65 per cento delle quali destinate all'esportazione, compreso il mercato giapponese.

Questa XM V6.24 - abbiamo avuto modo di provarla al momento del suo lancio in Francia - va a inserirsi nel prestigioso segmento F, che nei primi nove mesi del 1990 ha registrato una crescita del 9,88 per cento e dove andrà a confrontarsi con temibili concorrenti come l'Alfa 164 3.0 Quadrifoglio Verde, l'Audi 200 20V Quattro, la BMW 730i, la Thema Turbo 16V, la Mercedes 300 E-24, la Volvo 960 3.0 Automatica.

L'articolo 115 del codice della strada disciplina la sosta dei veicoli. Già altre volte mi sono occupato di tale tematica, ma ora vorrei tornare ad occuparmi del divieto di sosta dinanzi agli sbocchi dei passi carrabili, definiti dal codice (art. 2) come zona per l'accesso dei veicoli alle proprietà laterali.

L'apertura di tali sbocchi deve essere autorizzata dall'autorità amministrativa (Comune, Ente proprietario della strada) ed il beneficiario è costretto a corrispondere una tassa annuale come corrispettivo del beneficio ed è autorizzato ad apporre sull'area la segnalazione prevista dalla legge.

# Le Seat Marbella vestiranno anche in «jeans»



«Prestazioni interessanti, contenuti significativi, grande affidabilità, costi di acquisto e gestione estremamente ridotti e tanta simpatia». E' questo l'identikit che la Bepi Koelliker fa della nuova Seat Marbella Jeans, messa dal mese prossimo in commercio anche in Italia, al prezzo di 8.240.000 lire, chiavi in mano.

Si tratta di una Marbella particolarmente curata nelle dotazioni, anche se continua ad essere equipaggiata con il collaudato e parsimonioso motore di 850 cc e 34 cv. Questo propulsore è capace di farle raggiungere i 125 km/h e soprattutto di consentirle - se si mantiene costantemente la velocità di 90 chilometri l'ora - di coprire 20,4 km con un litro di benzina e di realizzare medie di 13 chilometri per litro nel «ciclo urbano».

# «Storie di pneumatici Pirelli 1890-1990»

Come può un editore che deve tanto della sua fortuna alla infaticabilità dei suoi volumi pensare di pubblicare una storia di pneumatici per le automobili senza scartare tutti i cartoni di Pirelli? La risposta la si trova proprio nella prefazione a «Storie di pneumatici Pirelli 1890-1990». Qui infatti Pirelli e la storia di pneumatici Pirelli Ma, ci pare è merito soprattutto di Graziella Buccellati se questo volume di 146 pagine, edito per il Centenario della Pirelli, si propone come lettura non gradevole. La curatrice, infatti ha affiancato alla storia dell'azienda milanese (testi di Alberto Pirelli e Daniele Pirelli) «storie» di pneumatici ripescate in vecchie pubblicazioni di tutto inedite raccontate da scrittori di fama e da protagonisti della storia dell'automobile. Ecco quindi impegnati a parlare di auto e di gomme, Alberoni Bazzani Buzzati, Depero Lopez Lurani Nascimbene Pontiggia Schwiller, Sinigalli. Il bel volume che non reca il prezzo di copertina è ricco di illustrazioni tratte dagli archivi fotografici della Pirelli e dalla pubblicità d'epoca oltre che da inedite tempere sullo sport dell'auto tratte da una collezione privata.

# La Nissan Primera auto dell'anno in Danimarca

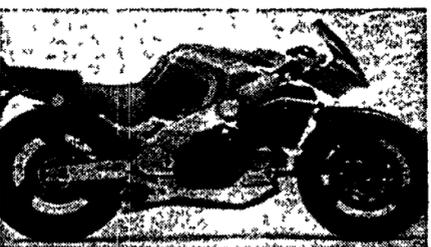
Per la prima volta un'auto giapponese viene eletta «auto dell'anno» in un Paese europeo. Una giuria composta da venticinque membri dell'associazione dei giornalisti danesi specializzati nel settore automobilistico ha assegnato il riconoscimento alla Primera, la nuova vettura della Nissan commercializzata in Europa. La Primera ha ottenuto 157 punti, seguita con 50 punti di scarto dalla Citroën XM (che peraltro ha già ottenuto il maggiore titolo europeo). Al terzo posto si è classificata la Peugeot 605. Un comunicato della Nissan Italia - che ha presentato recentemente da noi la Primera e che al 15 di ottobre aveva già acquisito 1500 contratti - sottolinea che il premio danese è ambizioso tra le case costruttrici.

Il governo tedesco ha prolungato sino al 31 luglio 1992 il regime fiscale di favore accordato ai proprietari di automobili di cilindrata inferiore ai due litri equipaggiate con la marmitta catalitica. Della dispensa dai «bolli» possono usufruire anche gli acquirenti di auto usate se montano un dispositivo antinquinamento. Sempre in funzione ecologica si sta studiando una marmitta catalitica per le «Trabant», le vetture dell'ex Germania orientale, le cui emissioni hanno valori superiori a quelli delle norme vigenti in Germania.

# In Germania prorogato l'«esonero» per le ecologiche

# Carrellata sulle novità più recenti Adequate alle esigenze ecologiche le motociclette per gli anni 90

Le più importanti novità della più recente produzione motociclistica mondiale hanno in comune la ricerca di dispositivi e di soluzioni che ne riducano l'impatto ambientale. Così mentre la Bmw propone la K 100 con catalizzatore a tre vie e sonda Lambda, la Yamaha realizza l'originaria Morpho, che si adatta all'ambiente e, con soluzioni raffinate, all'uomo.



Due delle motociclette della più recente produzione giapponese: qui sopra la Suzuki GSX 1100 G, in alto la Yamaha Morpho

L'ecologia è di moda, di più, è un'esigenza. Ma ecologia è anche la parola chiave di tutto il motorismo degli anni Novanta. Se si vuole crescere, se si vuole sopravvivere. E il motociclismo non fa eccezione. La moto degli anni Novanta è già una realtà, nei suoi molteplici aspetti, talvolta contrastanti. Così, le supersportive da 140 e passa cavalli, come la splendida Yamaha Fzr 1000 R, quattro cilindri, venti valvole, hanno ancora diritto di cittadinanza in molti Paesi di Europa e Germania però, dove il tetto massimo della potenza su due ruote è stabilito in 100 cavalli), ma accanto a queste vere e proprie moto da corsa abbinate all'uso stradale si sta facendo avanti (o se preferite, sta tornando) una generazione di motociclette «facili», pratiche nel look e nella sostanza, senza troppi orpelli.

È il caso della nuova Kawasaki Zephyr 750, una solida e veloce quadricilindrica raffreddata ad aria, chiaramente ispirata alla prima vera maxi moto sportiva di tutti i tempi, la 900 Z degli anni Settanta. Prestazioni di rilievo, con 72 cavalli di potenza massima e oltre 200 orari di velocità di punta. Niente carenatura, naturalmente come usava una volta e niente carenatura anche sull'ultima grandtours di casa Suzuki la Gsx 1100 G. Fin troppo esuberante per l'impiego turistico (con gli oltre 130 cavalli del suo quadricilindrico in linea di 1127 cc, raffreddato ad aria e olio) ma semplice e raffinata nel design. Peccato che non verrà importata in Italia.



Due delle motociclette della più recente produzione giapponese: qui sopra la Suzuki GSX 1100 G, in alto la Yamaha Morpho

Esaurito il tema revival, come già detto è l'ecologia la vera grande scoperta del motociclismo targato Duemila. In Germania si sa, la benzina verde è di casa, logico quindi che la gamma delle prestigiose Bmw K 100 sia già disponibile col catalizzatore a tre vie e sonda lambda, per ora limitata alle sole versioni R e quattro valvole e alla K1. Anche il vecchio bicilindrico boxer delle enduro Gs si tinge di verde, ma invece del catalizzatore adotta un complesso apparato denominato S.a.s. (Secondary Air System) che sfrutta la postcombustione dei gas di scarico per ridurre sensibilmente le emissioni inquinanti. In pratica l'aria fresca, convogliata direttamente dopo la valvola di scanco per l'elevata temperatura dei gas dà origine a una ennesima combustione di buona parte delle sostanze dannose.

Ma non sono solo le maxi moto a preoccuparsi dell'ambiente. Ciclomotori e scooter, proprio per la loro prevalente destinazione cittadina, hanno sposato tra i primi la causa dell'ecologia. Così l'Amico 50, il nuovo scooter dell'Aprilia, si presenta anche in versione catalizzata, mentre la Piaggio ha pensato addirittura di risolvere il problema «alla fonte», inducendo cioè l'uso del motore a scoppio, che nella proposta di Vespa Bimodale, lascia ad un propulsore elettrico il compito di garantire la mobilità nell'impiego urbano. Più di tutto però la passione per l'ambiente ha contagiato i giapponesi della Yamaha, il cui presidente, Hi-deto Eguchi ha apertamente dichiarato che «la Yamaha vuole diventare il più grande esperto mondiale nella combustione intelligente». Combustione cioè con il minor numero possibile di inconvenienti per la salute dell'uomo e della natura. E, tanto per non smentirsi, l'avenististica Morpho, la prima motocicletta al mondo ad adattarsi perfettamente alle forme del pilota con sella manubri e pedane ultraleghevoli, viaggerà a benzina verde e inquinerà pochissimo, col fumo e col rumore.