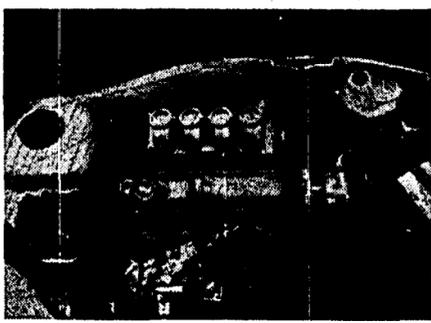


In attesa della 16 v commercializzate due versioni equipaggiate con propulsori Diesel

Mentre la Renault organizzava il lancio ventilata l'abolizione della sovrattassa

# Prestazioni da record per la Clio a gasolio

In attesa della introduzione sul nostro mercato della versione con motore a 16 valvole della Clio, la Renault Italia ne ha già commercializzato le due versioni a gasolio con motore di 1870 cc e 65 cv. Si tratta di vetture Diesel al vertice del loro segmento per prestazioni e confort. Vengono proposte mentre si parla di abolizione della sovrattassa.



Il motore a gasolio che equipaggia la Renault Clio Diesel

DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI

**CORTINA D'AMPEZZO.** Con le temperature polari dei giorni scorsi, scegliere Cortina come base per le prove della Renault Clio Diesel poteva apparire avventato. Invece, anche con il termometro sotto zero, dopo una manciata di secondi di preriscaldamento, i motori Renault tipo FBQ-C730 si avviavano allargamente, mettendo subito in risalto quella che è una delle loro particolari caratteristiche: la scarsa rumorosità anche ai bassi regimi.

Del punto di vista tecnico, lo staff della Renault Italia a Cortina era dunque sicuro del fatto suo. Lo era un po' meno dal punto di vista commerciale, tant'è che si limitava a garantire che con queste Clio a gasolio la Renault si assicurerà da

che al motore di più generosa cilindrata (1.870 cc) rispetto alla concorrenza, ha molte buone carte per imporsi nel segmento di appartenenza. La più valida è quella delle prestazioni che, se possono apparire non esaltanti a chi fosse, come noi, reduce dalla prova della Clio 16v, diventano di tutto rispetto se le si confronta a tavolino con quanto offre il mercato.

La Clio Diesel, infatti, può viaggiare ad una velocità massima di 161 km/h e può passare da 0 a 100 km/h in 14,8 secondi, il che rappresenta un record nel segmento B. Da record nel segmento anche la potenza del suo motore (65 cv a 4500 giri, ossia ad una velocità di rotazione relativamente bassa). Anche la coppia massima (12,3 kgm), sviluppata a 2.250 giri, è un record per il segmento, se si trascura il fatto che la Peugeot 205 1.8 XLD i suoi 11,4 kgm di coppia li eroga a soli 2000 giri.

Le prestazioni più elevate penalizzano un po' i consumi, che si attestano tuttavia sulle medie delle concorrenti. La Renault Italia li indica in 4,1 li-

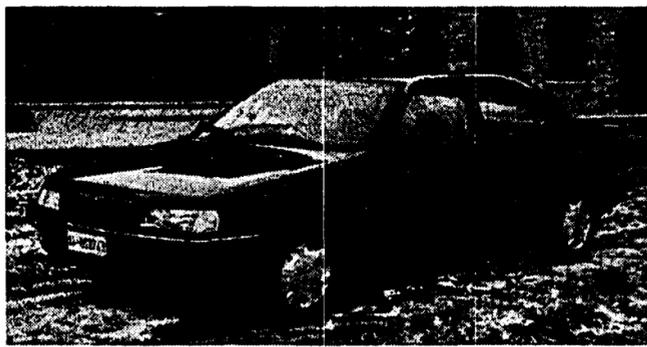
tri di gasolio per 100 km al 90 orari, in 5,7 litri al 120 e in 6,6 litri nel ciclo urbano. Sono buoni consumi, comunque, che rendono già conveniente l'utilizzo di una Clio Diesel, pur in permanenza della sovrattassa, se si percorrono più di 27 mila chilometri l'anno.

Altro punto di forza delle Clio Diesel: il loro motore è già predisposto alle norme ECE 15-05 in materia di inquinamento.

Il confort di guida a bordo è paragonabile a quello delle Clio a benzina, tanto più che, come s'è accennato, la rumorosità del motore è molto contenuta.

La brevità dell'elenco delle opzioni offerte dalla Casa (radio 4x6W, tetto apribile, vernice metallizzata, sedile posteriore sdoppiato per la sola RN e cerchi in lega, fari antinebbia e retrovisori elettrici autoriscaldanti per la sola RT) la dice lunga sul livello degli allestimenti. Una nota smentita è data soltanto dal fatto che anche il servosterzo (molto utile nelle manovre, per auto che pesano a pieno carico 1345 e 1355 kg) compare in questo elenco.

# Ora nella gamma Peugeot 405 c'è anche la motorizzazione più ambita dagli italiani



Altre due novità nella gamma della Peugeot 405. Diventano così 25 le versioni disponibili sul nostro mercato. Si tratta della 405 GL 1.4 (che diventa il «modello di attacco», grazie al prezzo contenuto in 17.260.000 lire contro i 18.230.000 lire della 405 GL 1.6) e della 405 SX 1.6 (presentata, al prezzo di 21.660.000 lire, come la «sportiva per tutti»).

Tra le due nuove versioni della 405, la più interessante ci è sembrata essere la GL 1.4 (nella foto); anche se il suo lancio appare in controtendenza nel momento in cui molte Case tendono a proporre allo stesso prezzo macchine di cilindrata diversa, lasciando decidere al cliente (che in genere opta per la cilindrata maggiore) se vuole risparmiare qualcosa sulla tassa di circolazione e sulla polizza assicurativa.

A questo proposito, alla Peugeot Italia sembrano essere molto sicuri del fatto loro, tanto che - dati Anfia e Unrae alla mano - sostengono che gli italiani, grandi «consumatori» di auto sul litro di cilindrata, in realtà ambiscono a viaggiare almeno in «millequattro».

Ecco dunque a disposizione questa ennesima versione della 405, ossia di una «tre volumi» che subito dopo il lancio, avvenuto il 18 giugno 1987, venne eletta «Auto dell'anno 1988» dalla più titolata giuria di giornalisti della stampa specializzata, che le aveva riconosciuto qualità tecniche di avanguardia.

In questi ultimi anni le qualità della 405 sono ancora aumentate, grazie a 25 modifiche apportate ai vari modelli, sulla base dell'esperienza «su strada» fatta dagli utilizzatori delle 405, che sino ad oggi sono oltre 1.200.000. Le modifiche sono state indirizzate prevalentemente a

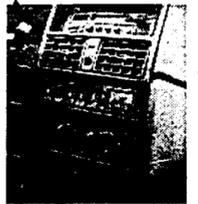
migliorare il confort di marcia e ciò si avverte, mettendosi al volante, soprattutto sotto il profilo della insonorizzazione.

Con i quattro cilindri di 1360 cc alimentato a carburatore e in grado di erogare una potenza massima di 70 cv a 5600 giri, la nuova Peugeot 405 1.4 GL offre prestazioni soddisfacenti (165 km/h di velocità massima) anche se la coppia massima di soli 11,3 kgm a 3400 giri non consente, con 970 chili di peso a vuoto, accelerazioni brucianti. Questa, d'altra parte, è una grossa berlina per famiglia e quindi ciò che conta è lo spazio interno a disposizione e la grande autonomia, consentita dal fatto che, secondo la media dei dati di omologazione, la 405 1.4 GL può percorrere oltre 14 chilometri con un litro di benzina.

Ad eccezione del motore, la meccanica della nuova GL è identica a quella di tutte le 405: sospensioni a ruote indipendenti, freni a disco e a tamburo servosistemi, cambio a 5 rapporti. Nella sua dotazione di serie troviamo volante e cinture regolabili in altezza, un secondo retrovisore esterno, la predisposizione all'autoradio e il segnale acustico di luci accese in sosta.

La nuova 405 SX, invece, secondo quanto affermano i portavoce della Peugeot Italia, «rappresenta l'attesa interposizione fra la GR e la più lussuosa SR». Il suo 4 cilindri di 1580 cc, alimentato da carburatore doppio corpo, eroga 92 cv a 6000 giri e ha una coppia massima di 13,7 kgm già a 2600 giri. Le prestazioni di questa versione sono ragguardevoli: 180 km/h di velocità massima e 11,6 secondi per passare da 0 a 100 km/h. Molto ricca la dotazione di serie, che comprende anche il servosterzo. □ F.S.

Per le R19 Limited condizionatore tutto compreso



Alla ricerca di sempre nuove differenziazioni, la Renault Italia ha deciso di proporre ai suoi clienti una serie speciale delle R19 Limited e della R19 Chamade Limited con condizionatore (nella foto) compreso nel prezzo. Questo è stato fissato, chiavi in mano, in 17.045.560 lire per la R19 Limited e in 17.504.900 lire per la R19 Chamade Limited. La motorizzazione di queste vetture è costituita dal 1400 cc Energy da 80 cv, capace di prestazioni di punta notevoli, tra cui una velocità massima di 173 km/h. L'equipaggiamento di questa serie comprende, tra l'altro, chiusura centralizzata con comando a distanza e sedile posteriore sdoppiabile.

Energia solare per auto fresche anche lasciate in pieno Sole

La ventilazione delle automobili del futuro potrebbe essere assicurata dall'energia solare: la Fiat sta infatti esaminando l'ipotesi di introdurre la commercializzazione di questo tipo di sistema sulle sue vetture. L'Enea, in collaborazione con il Centro ricerche della Fiat e con la Fiat Auto, ha messo infatti a punto un sistema di ventilazione che non vuole essere alternativo ai tradizionali sistemi di climatizzazione, ma mira a mantenere bassa la temperatura dell'abitacolo durante le lunghe permanenze dell'automobile al sole. Un modulo, costituito da 32 celle di silicio monocristallino, montato sul tettuccio di una Cromo 2.5 Diesel è stato sperimentato con successo per più di un anno. L'energia ottenuta è pari a 40 Watt di potenza; in condizioni reali di esercizio, la temperatura media dell'abitacolo si è ridotta del 60 per cento.

Convegno su «Pinfarina creatività e design»

L'aspetto storico e quello tecnico nell'opera di Pininfarina e della celebre carrozzeria torinese, sono stati i temi di un convegno svoltosi alla Fiera di Genova, nel quadro della manifestazione «Genova Autostory», rassegna di auto d'epoca. All'incontro, che aveva come titolo «Pininfarina: creatività e design» hanno preso parte esperti nel campo del design automobilistico e testimoni della vita e dell'evoluzione dell'azienda torinese. A proposito del «classicismo pininfariniano» è stato sottolineato come la sobrietà e l'eleganza si ritrovino in tutti i modelli dello stilista, dalla Lancia Flaminia alla Ferrari 400, all'Alfa 164 ed è stato ricordato che Enzo Ferrari era solito dire: «Le sue carrozzerie la prima volta che si vedono sembrano insignificanti; un anno dopo si comincia ad apprezzare e poi, man mano che il tempo passa, diventano sempre più belle». La collaborazione tra la Pininfarina e la Casa di Maranello data dal 1952. La rassegna di Genova, oltre che presentare modelli di auto di straordinario interesse storico, si è proposta anche come evento dinamico, capace di ricavare utili indicazioni sulle tendenze del design automobilistico, oggi sempre più condizionato, soprattutto in funzione dei consumi di carburante, dalle esigenze dell'aerodinamica.

# «Boom» di vendite in Italia della marca svedese Pure un motore turbocompresso per le Volvo della serie 940



La Volvo Italia ha introdotto un nuovo modello nella gamma delle 940. Si tratta delle 940 Turbo con motore sotto i due litri di cilindrata, proposte in versione berlina quattro porte e station wagon con due livelli di allestimento. Tutte montano di serie la marmitta catalitica. Vantano prestazioni di rilievo e consumi relativamente contenuti. Il «boom» della marca svedese sul nostro mercato.

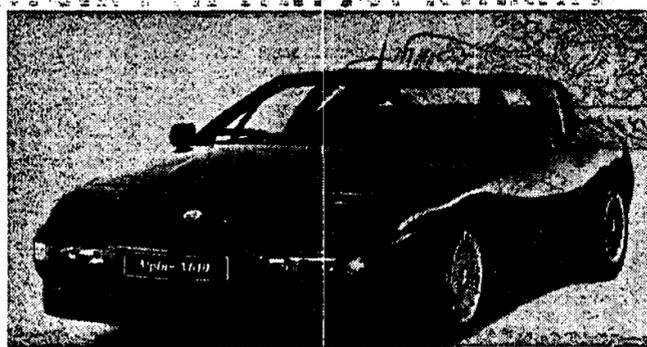
Nel 1973, anno della sua fondazione, la Volvo Italia aveva venduto 1143 automobili. L'anno scorso queste auto svedesi sono state consegnate in 22.937 esemplari. Si tratta di un record assoluto - che rappresenta un incremento del 51,5 per cento sulle vendite del 1989, che avevano assommato 15.143 unità - a determinare il quale ha sicuramente giocato il lancio della nuova serie 900 e in particolare, almeno dal punto di vista dell'immagine, della 960 automatica con il nuovo motore di 3 litri, 24 valvole e 204 cv.

Quest'anno difficilmente il record potrà essere migliorato, perché gli esperti della Volvo Italia prevedono che, in conseguenza della guerra nel Golfo, il mercato totale subirà una contrazione intorno al 10 per cento che interesserà, sia pure marginalmente, anche le auto di grossa cilindrata.

La commercializzazione della nuova 940 Turbo, che abbiamo potuto provare su strade e autostrade dell'Emilia e della Lombardia, potrebbe contribuire a contenere il calo. La marca svedese, con questa vettura, proposta in versione berlina e station wagon con due livelli di allestimento, è infatti in grado di offrire un modello con brillanti prestazioni anche nella gamma 940. Affiancando alla versione con motore di due litri a 16 valvole con 139 cv di potenza, può accaparrarsi un'altra fetta di clientela: quella di coloro che ai motori plurivalvole preferiscono i turbocompressi, per quel tanto di potenza in più che riescono ad erogare a parità di cilindrata.

E in effetti, utilizzando una turbina Garrett di piccole dimensioni, i tecnici svedesi hanno ricavato altri 16 cv di potenza dal motore quattro cilindri di 1986 cc (che tra l'altro

# L'Alpine ginevrina



Il 7 marzo, al Salone dell'automobile di Ginevra, farà il suo debutto la Renault Alpine A610 Turbo, equipaggiata con un nuovo motore V6 Turbo di 3 litri di cilindrata. Secondo un'anticipazione della casa francese, questa piccola sportiva (nella foto) sarà commercializzata in aprile in Francia e successivamente negli altri paesi europei.

Sempre secondo la Renault, l'Alpine A610 Turbo coniuga alla perfezione un grande confort interno e di guida con prestazioni di alto livello. Il motore sviluppa una potenza di 250 cv a 5750 giri/minuto e una coppia massima di 35,6 kgm a 2900 giri. Per ottimizzare il suo rendimento è stato dotato di una sofisticata gestione elettronica che sovrintende alle funzioni di accensione, iniezione

e pressione di sovrimentazione. L'equipaggiamento dell'Alpine A610 Turbo, nonostante la vocazione sportiva della vettura, comprende il sistema frenante antibloccaggio ABS, l'aria condizionata, il servosterzo, l'autoradio stereo 4x25W, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata e la vernice metallizzata.

IL LEGALE  
FRANCO ASSANTE

# Se si inverte senso di marcia

La manovra di inversione del senso di marcia non è equiparabile a quella di svolta a sinistra: il 7° comma dell'art. 105 cod. str. detta espressamente le modalità di esecuzione della manovra: «chi effettua la retromarcia o l'inversione del senso di marcia ovvero si immette nel flusso della circolazione deve dare agli altri la precedenza. Come è agevole notare, la manovra di inversione è disciplinata dalle stesse modalità previste dalla retromarcia e dall'immissione nel flusso della circolazione, che vengono considerate manovre altamente pericolose e, quindi, da eseguirsi con la massima prudenza.

E ben noto infatti che la retromarcia deve essere eseguita utilizzando, se necessario, anche persona a terra che disciplini il traffico in modo da eliminare ogni pericolo: la immissione nel traffico si realizza quando, ad esempio partendo da fermo, si taglia il flusso che si svolge sulla strada: entrambe le manovre richiedono cautela e perizia e debbono essere eseguite rispettando la precedenza dei veicoli circolanti sulla strada. Di altrettanto rigore è la manovra di inversione del senso di marcia che presenta un'ancora più alto grado di pericolosità. La stessa, infatti, non taglia soltanto il flusso che si svolge sulla corsia di traffico sulla quale si circola, ma anche l'altra opposta sulla quale ci si immette. Per tali ragioni la Cassazione penale (sez. IV 1 giugno 1989, n. 7884) ha ribadito i principi già affermati nelle precedenti pronunce: «Invero detta manovra, specialmente se effettuata da un lungo e pesante automezzo, anche su tratto stradale sufficientemente ampio, determina una situazione di doppio ingombro della carreggiata e quindi di pericolo tale da imporre al conducente la massima prudenza, che non può esaurirsi nella segnalazione tempestiva del mutamento di direzione ma deve comprendere l'ispezione, nella fase iniziale, del tratto di strada antecedente e retrostante, così che, avvistato un veicolo in arrivo detto conducente sia in grado di arrestarsi tempestivamente per lasciare la precedenza spettante agli utenti provenienti da entrambe le direzioni.

## BREVISSIME

**Norme antinquinamento negli USA.** Nuovo giro di vite sulle emissioni inquinanti prodotte dalle auto negli Stati Uniti. L'agenzia per la protezione dell'ambiente ha infatti proposto limiti ancor più severi di quelli in atto dal 1981. Per auto e veicoli commerciali leggeri i nuovi limiti avranno vigore dal 1994.

**I dieci anni della «Scuderia del Portello».** Con un'esibizione di vetture d'epoca sulla pista di Balocco dell'Alta Roma, la «Scuderia del Portello», che raggruppa i proprietari di auto storiche e da competizione della marca milanese, ha festeggiato i dieci anni di attività.

**Record italiano per la Jaguar.** Il 1990 è stato un anno record per la Jaguar in Italia. La casa automobilistica di Coventry ha infatti chiuso l'anno con 883 unità consegnate, 691 delle quali equipaggiate con catalizzatore. Le vendite Jaguar sul mercato italiano sono quindi aumentate, rispetto al 1985, del 167 per cento.

**Nuovo direttore BKL.** Umberto Furlan, bolognese, 41 anni, è il nuovo direttore generale della Bepi Koelliker Importazioni, Importatrice degli autoveicoli della Seat. La Bepi Koelliker ha intrapreso l'anno scorso in Italia più di 70 mila auto e commerciali leggeri della marca spagnola.

**Mitsubishi costruisce nuova fabbrica.** Entrerà in attività nel 1993 a Schiga, in Giappone, un altro stabilimento Mitsubishi. Vi si costruiranno 70 mila auto ogni mese.

# Una donna in pista con la Ford Sierra



Il 1990 ha rappresentato per la Ford una stagione sportiva ricca di successi sia in campo internazionale che nazionale: in prima fila ovviamente i successi di Nelson Piquet con la Benetton F. 1, equipaggiata con il motore Ford Deg 75, ma anche l'ennesimo titolo europeo nel Campionato di Rallycross con lo svedese Hansen e la Ford Sierra Cosworth RS500.

A questi importanti risultati si vanno ad aggiungere ben tre titoli rally nazionali assoluti e uno di Gruppo N: alle vittorie nei campionati nazionali di Svizzera, Belgio e Olanda si è aggiunta l'affermazione di Evans in Gruppo N nel classico Campionato «Open inglese».

Ottimo così anche in casa nostra con Alessandro Fassina alla guida della Sierra Cosworth 4x4 che ha dominato il

Gruppo N con sette primi posti tra cui quello, il più prestigioso, al Rally di Sanremo ed altri successi ancora, compresi quelli, numerosi, in pista ed in salita.

Partendo da questi ottimi presupposti la Ford italiana ha presentato i programmi sportivi del 1991 che ne registrano un ulteriore impegno. Un calendario fitto di appuntamenti attende la squa-

dra, sempre diretta da Carlo Micci, da anni responsabile del Programma sportivo Ford. Si comincia con il Campionato Rallyes Internazionali Totip, anche sulla scorta dei primi risultati conseguiti dalla Sierra Cosworth al Rally di Montecarlo con la guida del francese Delcourt. Nel 1991 lo schieramento sarà capeggiato da Gianfranco Curcio, affiancato da Steve Evangelisti.

Quattro titoli italiani consecutivamente vinti dalla Ford nel Gr. N e sempre con la Sierra Cosworth costituiscono inoltre una serissima premessa per la vittoria del quinto titolo, questa volta con l'equipaggio formato da Bruno Bentivoglio e Ilaria Hedinger, giunti secondi lo scorso anno.

L'impegno Ford non si ferma naturalmente qui e non si restringe al settore rallyes. Dal 1991 si registrerà infatti una partecipazione ufficiale al Campionato italiano velocità turismo con la Ford Sierra Cos-

worth 4x4 Gr. N e con la guida di Prisca Taruffi che rientra nel mondo della pista dopo alcuni anni passati nei rallyes. La scelta di una donna in un mondo come quello dell'automobilismo sportivo, ancora molto tradizionalmente maschile, è il sicuro indice di una politica dell'immagine Ford decisamente attenta al pubblico femminile.

Terzo anno consecutivo inoltre per l'iniziativa «Obiettivo Pilota» che si è conclusa lo scorso anno nell'ambito del Motorshow di Bologna. Nel 1990 ben dodicimila ragazzi hanno inviato la loro scheda di adesione e ben 400 di essi, accuratamente selezionati, hanno avuto la possibilità di provarsi su alcuni dei più famosi autodromi italiani (nella foto) da «Obiettivo Pilota», potrebbero davvero emergere i campioni di domani dello sport automobilistico italiano. □ F.U.S.C.O.