

«Auto oggi» e Fiat dal binomio nasce una inedita Uno Turbo i.e.

È nata la «Fiat Uno Turbo i.e. Auto oggi», una vettura laboriosa (nella foto) che racchiude in sé stile, confort e sicurezza del modello Fiat (di cui resta inalterata la meccanica) oltre ad alcune innovazioni che la rendono ancora più sportiva e personalizzata. L'idea, lanciata un anno fa dalle stanze del setto della Arnaldo Mondadori, è stata realizzata dalla Carrozzeria Pavesi di Milano, esteriormente si discosta di poco dal modello originale: il progetto affidato all'architetto Carlo Vermiglio prevede infatti soltanto un allargamento dei parafranghi per potere ospitare i cerchi in lega della OZ e pneumatici Pirelli P600 ribassati. Molto diverso è invece l'interno: i sedili anteriori Kccaro si possono spostare indietro di 5 cm a tutto vantaggio dell'abitabilità, il vetro Solextra (gli stessi della Lancia Thema) assicurano migliore dispersione di calore e più visibilità nelle ore notturne. Il impianto stereo con compact disc CD690 della Roadstar il telefono cellulare Sky Link Rondine dotato di vivavoce e collegato a un Fax MCF90, entrambi della Italtel/Telematica Infine, uno speciale antifurto a scheda magnetica montato sul cruscotto dovrebbe scoraggiare anche i ladri più scaltri.

Al Valentino (8-12 aprile) il 14° Salone Automotor

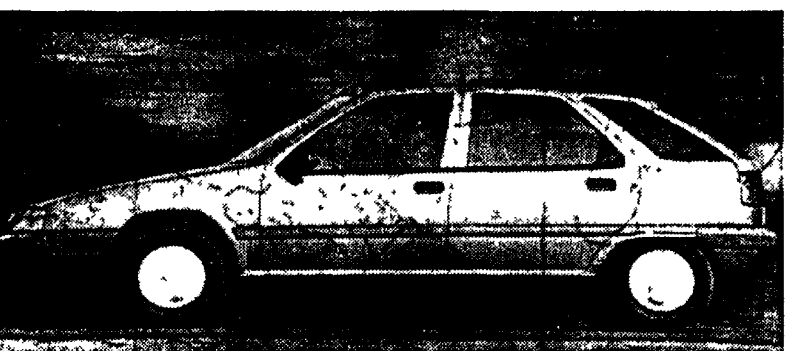
Nel manifesto-locandina, un detective, con tanto di trench e cappello stile Borsalino, illumina con una torcia la scritta «I segreti dell'auto». È questo infatti il leit motiv del 14° Automotor, Salone internazionale professionale di componenti, ricambi, accessori e attrezzature per l'automobile che si svolgerà a Torino Esposizioni, al Valentino, dall'8 al 12 aprile. La rassegna, terza in Europa per volume d'affari e importanza, si svolge in una fase di passaggio dell'industria automobilistica italiana (1000 aziende, 140 mila addetti e oltre 16.500 miliardi di fatturato) che dopo anni di crescita indiscriminata oggi affronta problemi di forte specializzazione tecnologica, concentrazione di imprese (con conseguente maggiore capacità di investimenti), accresciuta competitività internazionale. Il settore ricambi, pur in buona salute, deve fare i conti, in particolare, con una minore sinistralità, con l'innalzamento della vita media del veicolo (14 anni) e con il ringiovanimento del parco circolante. All'Automotor, comunque, saranno presenti oltre 500 espositori di 17 Paesi. 35.000 i visitatori previsti, con una incognita sugli stranieri provenienti dal sud Mediterraneo. Si teme infatti che gli effetti negativi della guerra del Golfo si trascino ancora.

Nella gamma Renault Clio entra la City Van

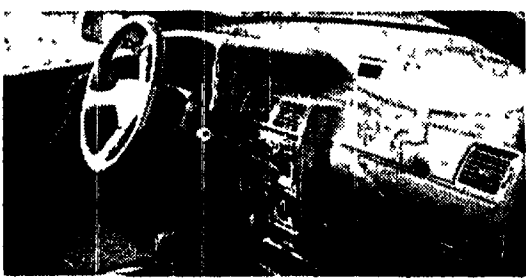
Se non fosse per i cristalli posteriori oscurati, esteriormente non differisce da una normale Renault Clio 3 porte. La City Van, ultima nata della gamma Clio, per dimensioni e agilità è adatta particolarmente a chi ha esigenze di trasporto merci in ambiente urbano. Alla originaria eleganza del modello base, la City Van aggiunge un vano di carico (a 62 cm di altezza minima da terra) interamente rivestito e completo di punti di ancoraggio per il fissaggio delle merci trasportate. I valori di portata omologati 1060 kgm e 890 kg trasportabili (1 dati forniti dalla Casa dicono che il motore è un Diesel (senza da superbol) da 1870 cc, 65 cv di potenza, la velocità massima 161 km/h, i consumi contenuti in 4,1 litri per 100 km a 90 km/h. Il prezzo della Clio City Van line 14.161.000 chiavi in mano.

La Lancia gioca a golf: via alle selezioni del 3° Lancia Trophy

È partita sabato scorso sul green di Margara la quattordicesima edizione del Trofeo nazionale Lancia di golf che si concluderà, dopo 35 eliminatorie, sul campo di Carini nel giorno 27/28/29/30 settembre. La lunga stagione golfistica - alla quale partecipano come sponsor anche Marini & Rossi, Nazareno Gabrielli e Henry Cotton's Parfumes - servirà come selezione per designare i concorrenti italiani al 3° Lancia Trophy 1991 che si disputerà al Golf Club Patriziale di Ascona (Svizzera) i prossimi 15 e 16 ottobre. La prestigiosa manifestazione internazionale firmata dalla marca torinese quest'anno raddoppia il suo fascino: oltre a Italia, Francia, Spagna e Svizzera si sono aggiunte le rappresentative di Germania, Portogallo, Belgio e Olanda.



Il modello Advantage della Citroën ZX ripreso su strada. Nelle foto a lato in alto una vista della plancia della ZX Volcane, in basso un particolare della sospensione posteriore



A giugno saranno in vendita anche da noi Reflex, Advantage, Aura e Volcane con un ponte posteriore rivoluzionario

Dopo vent'anni con le quattro ZX la Citroën torna nel segmento C

In Francia hanno già avuto un grande successo di vendite. Da noi arriveranno a giugno. Le ZX Reflex, Advantage, Aura e Volcane segnano il rientro alla grande della Citroën in un segmento in cui era assente da vent'anni. Sono auto che vantano molti primati, primo fra tutti quello di una sospensione posteriore tecnicamente molto innovativa.

Il treno posteriore delle ZX

I tecnici della Citroën sono molto orgogliosi del treno posteriore ad «effetto autodirezionale programmato» che è montato di serie sulle ZX. Ricordano che, in genere, la cinematica dell'assale posteriore fa sì che la spinta della sterzata delle ruote anteriori provochi una controsterzata di quelle posteriori che tende a destabilizzare il veicolo. Questo invece rimane stabile se le ruote posteriori seguono la sterzata delle anteriori. Alla Citroën hanno fatto in modo che le spine generate dalle ruote in curva facciano ruotare la struttura dell'assale posteriore nel senso desiderato. A determinate velocità questo assale, che è stato brevettato, consente alla vettura di comportarsi come se avesse quattro ruote motrici e di affrontare con la massima sicurezza senza sbandate anche le curve più strette.

FERNANDO STRAMBACI

■ TOLONE. Come nel romanzo di Alexandre Dumas, vent'anni dopo quattro mochetti della Citroën - ZX «Reflex», «Advantage», «Aura» e «Volcane» - tornano per dire la loro nel segmento M (C/D all'italiana) e per batterli contro Kadett, Tipo, Escort, Golf, Renault 19 e, in famiglia, contro la Peugeot 309. Troppo presto per prevedere l'esito dello scontro, ma in Francia, dove la commercializzazione si è iniziata, il 15 marzo sono stati raccolti 4.000 ordini e da noi (inizio delle vendite il 1° giugno) François Guesde, direttore generale della Citroën Italia, prevede di vendere entro quest'anno 20 mila ZX, che diventeranno 40 mila nel '92 e quasi tutte in aggiunta alle attualità richieste degli altri tre modelli (AX, BX, XM) che formano la gamma della Casa francese. Qualche centinaio di chilometri al volante delle ZX sulle strade del Var ci hanno dato la spiegazione di tanto ottimismo, anche se già al Salone di Ginevra, dove i quattro quarto modello o «collezioni», come amano definire alla Citroën le ZX, avevano fatto il loro debut-

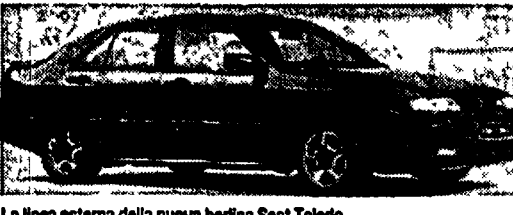
to statico, si era capito che la Casa francese aveva calato una carta vincente. Queste berline a due volumi, cinque porte, a trazione anteriore il progettato per la piacevolezza della linea (vi ha messo mano, insieme ai tecnici del Centre de Style Citroën, il carrozzeria italiano Bertone), il grande confort degli interni, l'abitabilità (è la maggiore della categoria in lunghezza con i suoi 1,87/1,71 metri dall'accelerazione all'anca del passeggero posteriore, per non dire del fatto che la ZX è la prima vettura europea con un sedile posteriore scorrevole e il cui schienale è regolabile in inclinazione), ma soprattutto per la tenuta di strada che è davvero eccezionale, grazie al tipo di sospensione adottato per il treno posteriore. A voler essere pignoli, il solo particolare poco azzeccato che abbiamo notato (e che forse sarà modificato) è stato un profilo giallo che corre lungo la plancia e lungo l'interno delle portiere del modello Reflex. I quattro modelli della ZX sono stati studiati e realizzati (con un investimento di 5,8 miliardi di franchi, ossia circa 1200 miliardi di lire) pensando a quattro diversi tipi di clientela. Alla vigilia della commercializzazione in Italia avremo modo di entrare in maggiori dettagli. Per ora basti dire che la Reflex è stata pensata per un pubblico giovane o femminile e che in Francia è proposta con due motorizzazioni (1124 cc e 60 cv e 1360 cc e 75 cv). Da noi sarà importata soltanto la versione con il motore che eroga una potenza massima di 75 cv e 5900 giri: una coppia massima di 11,8 kgm a 3680 giri, il che significa una velocità massima di 172 km/h e 13,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h. I consumi normalizzati sono indicati in 5,3 litri per 100 km al 90 orari, 6,8 al 120 e 7,6 nel ciclo urbano. Alla famiglia con bambini è indirizzata la ZX Advantage, che ha la stessa motorizzazione delle Reflex e di conseguenza

Questo quattro cilindri di 1580 cc eroga una potenza massima di 89 cv a 6400 giri ed una coppia di 13,5 kgm a 3000 giri. Più della velocità massima (181 km/h) della ZX Aura ci hanno convinto le doti di accelerazione (chiomano con partenza da fermo in 35 secondi) e di ripresa, molto equilibrate in rapporto al tipo di vettura, la facilità e precisione di innesto del cambio (è a cinque rapporti su tutte le ZX) e, neppure, la silenziosità di marcia. Per chi poi predilige le vetture con una qualche vocazione sportiva, la Volcane è l'auto di elezione. All'esterno si presenta con ruote in lega d'alluminio, fari fendinebbia, vetri azzurrati. All'interno, sedile del guidatore che può venire regolato in altezza, ai fianchi e lateralmente, volante a tre razze di diametro ridotto regolabile in altezza e assistito da servosterzo. Di serie quattro freni a disco, con sistema antibloccaggio ABS in opzione il motore della Volcane ha una cilindrata di 1905 cc. Eroga una potenza di 130 cv a 6000 giri ed una coppia di 16,3 kgm a 3250 giri. 205 km/h la velocità massima e 9,5 secondi per passare da 0 a 100 km/h sono i dati delle sue notevoli prestazioni.

Tutte le AX sono disponibili anche in versione con catalizzatori ed hanno il pregio di essere costruite con materiali quasi completamente riciclabili. La capacità del loro bagagliaio può arrivare a 1146 dm³. Prezzi in Francia, tasse comprese, da 74.000 a 111.000 franchi.

Sarà presentata ufficialmente il 3 maggio a Barcellona

Per la Seat Toledo dieci propulsori a benzina e Diesel



La linea esterna della nuova berlina Seat Toledo

■ Il prossimo 3 maggio la Seat presenterà al Salone di Barcellona una gamma di berline che consentiranno alla marca spagnola del gruppo Volkswagen di entrare alla grande nel segmento più rappresentativo del mercato automobilistico europeo: quello delle vetture di categoria medio-superiore. La Toledo, questo il nome della nuova berlina, verrà infatti proposta con quattro differenti livelli di equipaggiamento e dieci motori (otto a benzina e due a gasolio) le cui potenze vanno da 68 a 136 cavalli. La versione più veloce supera i 200 orari. È stata proprio la Seat, e per essa la Bepi Koelliker Importazioni, a mettere fine alle indiscrezioni sul nuovo modello con un paio di fotografie e con un comunicato che descrive a grandi linee le caratteristiche della vettura. Lunga metri 4,32, larga metri 1,66 ed alta metri 1,42, la Toledo sembra distinguersi per un abitacolo particolarmente spazioso e per un ampio bagagliaio. Nella progettazione della berlina ci si è infatti preoccupati di limitare al massimo, nel corpo vettura, gli ingombri degli elementi delle sospensioni e del gruppo motorpropulsore, a tutto vantaggio dell'abitabilità. Sospensioni indipendenti, impianto antibloccaggio dei freni e cellula abitativa ad elevata resistenza, dovrebbero garantire un superiore livello di sicurezza. La Toledo disporrà di sedili ergonomici ad altezza variabile, servosterzo, volante regolabile, condizionatore, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici. Molta cura sembra sia stata dedicata ai problemi ambientali, di qui la utilizzazione di materiali riciclabili.

Barracus: il CB ha il display luminoso

È capitato a tutti, percorrendo una qualsiasi strada, di notare sul frontale o sul retro di un camion la scritta CB seguita da una sigla di fantasia. La ricetrasmittente è divenuta in breve tempo componente essenziale della cabina di guida oltre che indispensabile «compagno di viaggio» dei camionisti. Ma ben pochi, se non i diretti interessati, sanno che ormai l'affollamento di messaggi è tale da costituire persino un elemento di distrazione, e quindi di pericolosità. Per cercare di ovviare agli inconvenienti determinati dalla continua ricerca di un canale libero, la Elettronica Ass.Tec di S. Giuliano Milanese ha di recente messo in commercio un particolare dispositivo dal esotico nome «Barracus». Si tratta di un sistema di comunicazione visivo che, mediante un display luminoso attivato da un telecomando posto sul cruscotto, segnala all'esterno il numero del canale radio selezionato, facilitando il contatto con il collega che incrocia sulla carreggiata opposta. Un ulteriore vantaggio di «Barracus» è che il telecomando, in grado di selezionare 99 canali, consente - attraverso un codice convenzionale da concordare - di fornire e ricevere informazioni su traffico, viabilità ed altro senza interferire con le altre comunicazioni in atto. Il costo di tale dispositivo? La Elettronica Ass.Tec dice: «Estremamente contenuto».

Appreziate su strada le Nissan 5 Porte e familiare Limitate dal «contingente» arrivano le Primera SW 1.6

Design «europeo», cura nei particolari, dotazione di bordo completa, perfetta tenuta di strada e maneggevolezza sono le note salienti delle nuove versioni Primera 5 porte e Primera Station Wagon che la marca giapponese Nissan commercializzerà in Italia, rispettivamente, dal 16 aprile e dall'1 giugno. Soddisfacenti la prova sul tracciato misto Mestre-Cortina e il rapporto prezzo-qualità.



Linee filanti per la berlina 5 Porte (qui sopra) e la Station Wagon (in alto) della gamma Primera

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

■ CORTINA D'AMPEZZO. L'impatto con la bianca saggina allungata della Primera SW da 1597 cc è piacevole. Linea filante, portellone con gli angoli superiori smussati, montanti portapacchi ben inseriti nella linea morbida della carrozzeria, ampie vetture. Ben predisposti dal look esterno di stile europeo, saliamo sulla nostra vettura per affrontare i 130 chilometri da Mestre a Cortina d'Ampezzo. Lo spazio interno è ampio e confortevole, le tappezzerie dal colorati soft danno un tocco di eleganza al tutto. Ma sono gli equipaggiamenti - tutti di serie - a meglio impressionare. Fra i tanti, segnaliamo il volante regolabile in altezza, il sedile di guida a doppia regolazione (già adottata sulla berlina 4 porte) che consente di modificare posizione e altezza del cuscinio, i sedili posteriori, muniti anch'essi di poggiatesta regolabile, poggiatesta sdoppiabili e, soprattutto, regolabili anche all'indietro. A sedili verticali, il bagagliaio ha una capacità di 1752 litri. Accensione e via, dunque, verso Cortina. Il contaghiometri segna 700

■ e ciò non ci consente di spingere a fondo per verificare, in autostrada, la velocità massima che la Casa dà in 171 km/h. Il motore - un 4 cilindri a 16 valvole bialbero alimentato a carburatore, capace di 95 cv di potenza massima a 6000 giri/minuto - risponde in modo abbastanza brillante nonostante il rodaggio appena iniziato. A mezzo carico (due passeggeri e bagaglio ridotto), nelle curve ad alta velocità si ha la sensazione che tenda ad alleggerirsi il retrotreno e quindi a perdere stabilità, anche se, in realtà, mantiene una perfetta aderenza all'asfalto. Aderenza che riscontriamo anche quando all'autostrada si sostituisce il tortuoso tracciato della Statale. La tradizionale rigidità della Station Wagon è mitigata dal sistema delle sospensioni anteriore a ruote indipendenti con bracci trasversali e montante telescopico abbinato a una robusta barra stabilizzatrice, posteriori a bracci portante con barra di torsione. Ovvero, assorbe bene qualsiasi asperità del manto stradale, tranne forse alcune leggere secchezza negli

avvallamenti. Una pioggia dapprima fine e poi battente nel tratto finale del percorso ci consente di apprezzare anche sul viscido le prestazioni e la tenuta di strada di questa Primera. Decisamente interessante infine, il rapporto prezzo-qualità. La Primera Station Wagon, nelle versioni 1.6 SLX e 2.0, single point (sempre 16 valvole bialbero e con una potenza di 121 cv), saranno commercializzate in Italia a partire dal 16 aprile rispettivamente a lire 24.850.000 e 27.500.000 chiavi in mano. Essendo prodotte in Giappone e quindi contingente, la Casa prevede di conse-

Cliente supergarantito e assistito Ricambi subito a prezzo di listino

■ Per cercare di incidere nel mercato europeo - protetto dal contingente imposto dalla Cee alle «auto gialle» - la Nissan Italia punta molto sulla qualità post-vendita. 130 concessionarie che entro l'estate diventeranno 136 a coprire tutti i capoluoghi di provincia, 400 centri di assistenza, facilità di reperimento dei ricambi (presso ogni esclusivista Nissan e comunque entro 48 ore consegna dai centri distribuzionali di Capena, Amsterdam e Ber-

cellona senza alcun ricarico sui prezzi di listino) sono i punti di forza, insieme ai pacchetti-garanzia gratuiti su tutta la gamma dei prodotti Nissan (dall'1 aprile anche sui veicoli industriali Trave). Per citarne alcuni. 3 anni o 100.000 km su tutto il veicolo, 3 anni sulla vettura; 6 anni contro la corrosione perforante; training gratuito fino al più vicino concessionario; auto in sostituzione fino a 3 giorni per interventi in garanzia superiori alle quattro ore. Per cercare di incidere nel mercato europeo - protetto dal contingente imposto dalla Cee alle «auto gialle» - la Nissan Italia punta molto sulla qualità post-vendita. 130 concessionarie che entro l'estate diventeranno 136 a coprire tutti i capoluoghi di provincia, 400 centri di assistenza, facilità di reperimento dei ricambi (presso ogni esclusivista Nissan e comunque entro 48 ore consegna dai centri distribuzionali di Capena, Amsterdam e Ber-

Lo provano uno studio scientifico e un test Monroe Con ammortizzatori usurati pilota e auto sotto stress

L'ammortizzatore, particolare dell'auto negletto e utilissimo. Per ricordarci quanto e come esso ci aiuti nella guida d'ogni giorno si sono unite Monroe, Pirelli e Fiat invitando a una serie di prove su uno dei circuiti per collaudi pneumatici più attrezzati del mondo. Qui abbiamo avuto anche gli esiti d'uno studio dell'Università di Lovanio sul rapporto fatica-sicurezza di chi guida. Ecco i risultati.

ANDREA LIBERATORI

■ VIZZOLA TICINO. Siamo sinceramente contenti di aver messo a punto una serie di test che la Monroe, forse la maggiore produttrice di ammortizzatori del mondo, ha commissionato all'antica università belga di Lovanio il prof. Jan Pauwels direttore dell'Istituto di ricerche automobilistiche ha guidato un gruppo di dieci assistenti che hanno operato su due coppie di veicoli, vettura standard, identiche in ogni caratteristica tranne negli ammortizzatori. Due auto avevano ammortizzatori nuovi, due le avevano modificati in maniera da renderli equivalenti ad un 50 per cento di usura, corrispondenti a circa 30 mila chilometri di percorso. Su ogni veicolo un microcomputer era programmato per emettere (ad intervalli casuali) 40 segnali sonori ogni ora e per registrare, in millisecondi di secondo, il tempo che il pilota impiegava per spegnere l'avvisatore acustico azionando un interruttore. Inoltre, ogni pilota aveva sul corpo due sensori che informavano il computer sul battito cardiaco e sulla pressione sanguigna. La prova su 500 km di strada normale con superfici variabili con abitati, ma in condizioni di traffico non congestionate, si vedeva (cosa che spesso non facciamo) una sostanziale differenza tra i due gruppi di

nutri ogni due ore di guida, per riposare, rinfrescarsi e ristorarsi. Gli otto piloti avevano fra i 23 e i 24 anni, un'età considerata il culmine delle condizioni psicofisiche per un test di questo tipo. Su ogni auto due persone, un pilota ed un assistente del prof. Pauwels. Norme da rispettare, stretta osservanza del codice stradale, divieto di ascoltare musica e di conversare. Anche le condizioni meteo, durante i due giorni di prova, sono state buone: tempo fresco e secco, vento quasi inesistente. Ogni pilota, e si trattava di professionisti della guida, ha percorso ripetutamente la stessa strada sotto sorveglianza, alternandosi alla guida di due auto, estremamente identiche ma una con gli ammortizzatori perfetti, l'altra con quelli usurati. Ebbene sia l'esame del battito cardiaco sia quello del tempo impiegato per fermare il segnale acustico hanno confermato quanto aumenti lo stress di chi guida un veicolo con ammortizzatori deteriorati. Il tempo di reazione ad una qualsiasi emergenza aumenta fino al 26 per cento. Fin qui i risultati ottenuti dalla ricerca dell'Istituto di Lovanio. Dal canto nostro, assai più modestamente, sulla pista Pirelli di Vizzola nel parco del Ticino, abbiamo fatto un test di sicurezza su percorso bagnato usando due Fiat Tempra 1800 (gomme Pirelli 4000) ed un test di confort su fondo sconnesso su due Lancia Dedra 2000 turbo (Pirelli 600). Anche i modesti risultati di questo test confermano quanto detto da Monroe: un veicolo con ammortizzatori usurati è un veicolo che guida con un alto livello di stress. Per questo, un veicolo con ammortizzatori usurati è un veicolo che guida con un alto livello di stress.