

Dai concessionari, a partire dall'1 giugno, la nuova collezione Citroën molto innovativa ZX, il trucco c'è ma non si vede

Dall'1 giugno è in vendita in Italia la nuova collezione ZX della Citroën. Cinque modelli, tre motorizzazioni, in grado di soddisfare le esigenze della variegata clientela del segmento C. Linea di gusto europeo, allestimenti ad alto livello e un elevato grado di sicurezza di guida. Grazie al brevettato ponte posteriore ad effetto «direzionale programmato», ovvero con 4 ruote sterzanti.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

COSTA SMERALDA. Quindici giorni all'alba. La nuova collezione ZX, con cui la Citroën rientra nel segmento C dopo un decennio di assenza, sarà in vendita in Italia esattamente dal primo giugno. Aura, Advantage e Reflex 1.4 litri, Aura 1.6 e Volcane 1.9 compongono il «pokerissimo» di 5 modelli, molto concorrenziali (vedere l'articolo a fianco), che va ad aggiungersi e a completare la gamma Citroën formata da AX, BX e XM.

Stilisticamente la ZX ha forse perso un poco di quella ricerca della forma, tipicamente Citroën, che permetteva di riconoscere un prodotto della Casa francese in mezzo al mucchio. Diciamo che, pur mantenendo una certa dose di tradizionale personalità, si è uniformata al gusto oggi imperante in Europa. Non per niente ci ha messo il naso anche il Centro stile Bertone.

Ma l'allineamento estetico è un piccolo scotto da pagare all'ambizioso obiettivo del marchio. La Citroën si era infatti prefissa, con questa collezione, di realizzare un prodotto - ha spiegato François Guesde, direttore generale di Citroën Italia - capace di soddisfare il gusto e le esigenze di un pubblico molto vasto e variegato come è quello del segmento C. Che in Italia, pare, ha il «palato fine». Tanto che per il mercato di casa nostra, ai quattro modelli in listino, ne è stato aggiunto un quinto: la «Aura» con motore di 1360 cc (di cui parliamo qui accanto e che ha le stesse prestazioni di Reflex e Advantage).

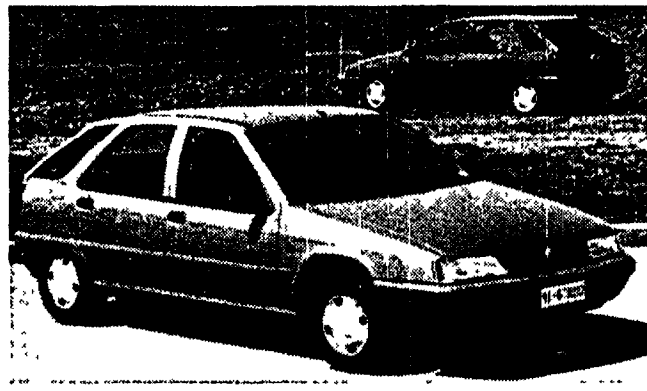
Ognuno dei modelli - come abbiamo già avuto modo di scrivere - è stato «mirato» ad un destinatario finale che si differenzia per esigenze e fasce d'età: Reflex per i più giovani e le donne; Advantage per coppie giovani con bambini (grazie alla novità di poter spostare in avanti di 14 cm i sedili posteriori

e rumore tanto che «si nota» l'assenza di fruscii aerodinamici e di effetti da rotolamento.

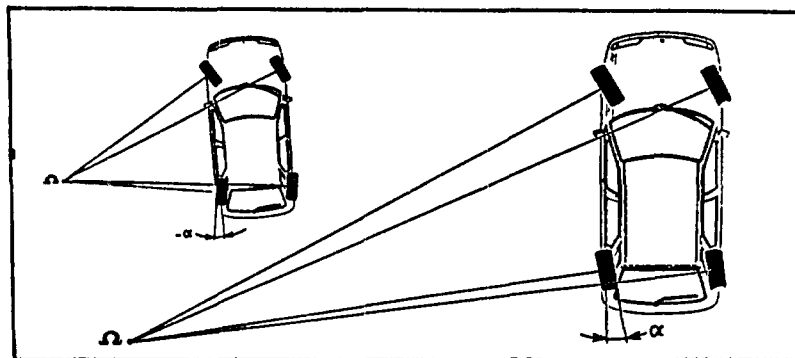
Ma in confronto a quanto inventato per le sospensioni posteriori, tutto ciò sembra insorio. Il nuovo ponte posteriore brevettato da Citroën (di serie su tutte le ZX) contrasta la naturale tendenza a favorire l'allargamento della curva, per cui le ruote posteriori anziché divergere convergono con le anteriori. Il risultato, ottenuto ruotando i silent-blocks di 45° e differenziandone l'elasticità, è un effetto «programmato di quattro ruote sterzanti», in cui l'angolo di sterzata (1,5-2,5) è direttamente proporzionale allo sforzo, calcolato al computer, dei

pneumatici in curva. I pneumatici presi in esame sono i nuovissimi Michelin MXT (straordinari sul bagnato) per Aura, Advantage e Reflex e MXV2 per la Volcane.

Il grado di sicurezza Citroën raggiunto con questa innovazione si evidenzia nel comportamento stradale. Provalte sui percorsi con molte curve dell'entroterra gallurese, le ZX (nel nostro caso la Aura 1.4 e la Volcane 1.9 di cui abbiamo apprezzato lo straordinario cambio, molto morbido) non si schiudono da terra, rendendo la guida decisamente meno stressante. Anzi, il continuo zigzagare diventa persino piacevole e divertente.



La Aura 1.4 e, in secondo piano, la Volcane 1.9. Qui sotto, un particolare degli interni ZX e la dimostrazione grafica dell'effetto correttivo direzionale prodotto dal nuovo ponte posteriore Citroën rispetto alla normale divergenza in curva (a sinistra nel disegno).



Cinque modelli e tre motorizzazioni «Collezione» conveniente

In Italia, Fiat Tipo e Volkswagen Golf dominano, con il 57 per cento del totale, il mercato delle auto medie, ossia quel segmento che da noi si chiama C e che i francesi chiamano M1. Tornando, dopo una lunga assenza, nel segmento C con le ZX, la Citroën pensa di vendere 20 mila vetture entro la fine dell'anno e di passare nel 1992, con un intero anno di commercializzazione, a 40 mila macchine, ossia al 7 per cento del segmento. Può sembrare poco, ma non va dimenticato che la Citroën ha oggi globalmente in Italia una percentuale di penetrazione di poco superiore al 3 per cento e che, quindi, riuscire a piazzare 40 mila macchine in più potrebbe consentire alla marca francese di superare nelle classifiche sia la Seat sia la Opel-General Motors.

Punto di forza delle ZX è, oltre allo stile e alla meccanica molto avanzata (si veda quel ponte posteriore che fa delle ZX quasi auto a quattro ruote sterzanti e comunque macchine che viaggiano letteralmente incollate alla strada), l'elevatissimo livello di allestimento. Il tutto fa sì che il loro contravvalore appare in linea (ma spesso è il migliore) tra i modelli concorrenti, visto che i prezzi, «chiavi in mano» della collezione ZX, come amano chiamarla alla Citroën, sono stati fissati così: 15.800.000 lire per la Reflex 1.4; 16.800.000 lire per la Advantage 1.4; 17.750.000 lire per la Aura 1.4; 19.200.000 lire per la Aura 1.6; 22.900.000 lire per la Volcane 1.9.

Limitiamoci alla Aura 1.4 che, secondo le previsioni, sarà, con il 45 per cento del totale, il più richiesto tra i cinque modelli ZX, e confrontiamola con i tre modelli della concorrenza che più le

sembrano, ossia la Tipo 1.4 DGT, la Renault 19 TSE e la Ford Escort 1.3 Ghia.

La ZX Aura (172 km/h di velocità massima, 11,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h) ha prestazioni decisamente superiori alla Tipo, appena appena inferiori alla R 19. Nei consumi (5,3/6,8/7,6 litri per 100 km) batte la Tipo nei tre parametri (90 orari, 120, c. u.), batte la R 19 nel ciclo urbano ed è battuta dalla Escort che però, come s'è detto, ha prestazioni di molto inferiori.

La Aura costa 550 mila lire più della Tipo, 704 mila lire più della R 19, 562 mila lire più della Escort, ma dispone di serie (mentre le concorrenti non li hanno nemmeno in opzione) del retroscena direzionale il cui valore in lire non può essere quantificato, del sedile po-

steriore con regolazione longitudinale, di appoggiatesta per i sedili posteriori, di bocchette di ventilazione posteriori, di doppi fari a superficie complessa, di allarme per il portiere aperte.

Un neo è rappresentato dall'assenza sull'Aura 1.4 del servosterzo, che non è disponibile nemmeno in opzione, anche se non se ne avverte molto la necessità. In compenso di serie (e alcuni di questi accessori sono in opzione per le concorrenti) sull'Aura si trovano il volante regolabile in altezza, il tergiluogo lunotto, i vetri azzurrati, i sedili posteriori separati, gli alzacvetri elettrici, la chiusura centralizzata, i sedili in velluto, la regolazione lombare del sedile di guida, lo specchietto esterno destro regolabile dall'interno, l'aletta parasole con specchietto anche lato guida.

I Pirelli P600 su Bmw serie 3 Mercedes S e Tipo 16V

Molte Case prestigiose hanno scelto per le proprie berline i nuovi Pirelli P600 che con le nuove serie 55/50 e i diametri di calettamento da 16" sono i pneumatici con la gamma più ampia in Europa. Il super-bassato Pirelli è stato adottato sulle Bmw serie 3 (nelle misure: 205/60-15 HR, VR e ZR e 185/65 HR 15), sulle Mercedes serie S modelli 300 SE e 400SE (225/60 R 16 V). Inoltre, con le misure 185/55 VR 15 e 195/50 VR 15 (già adottato dalla Lancia Dedra Turbo e in versione integrale), il Pirelli P600 è omologato anche per il Fiat Tipo 2.0 i.e. 16V. Una nuova linea di pneumatici radiali interessa, invece, le moto gran turismo con caratteristiche sportive: MT08 e MT09 Radial (nella foto) accomunano le alte prestazioni a comfort, stabilità e consumo.

Elba: «master» sui motori marini per skipper e non

Bagnaiuoli tecnici con una lunga esperienza terranno un primo corso sui motori marini. Il «master» vuole approfondire la conoscenza di propulsori, trasmissioni e parti elettriche per permettere di far fronte ai più ricorrenti guasti che si possono verificare in navigazione. A questo corso ne seguiranno altri in via sperimentale, ad esempio sull'emergenza in mare salvataggio, mentre diventeranno un appuntamento fisso per i mesi di ottobre/novembre, seconda metà di febbraio e marzo/aprile/maggio.

Una interessante iniziativa volta a skipper e possessori di patente nautica si svolge questo fine settimana all'isola d'Elba promossa da Noi Blu, una scuola di vela milanese. Sabato e domenica nel cantiere-laboratorio del



Da oggi in vendita la «Polo G40»

Da oggi in Italia c'è una nuova Volkswagen Polo: la G40 al vertice della gamma. L'Autogerma - importatore dei marchi Volkswagen e Audi nel nostro Paese - informa che la nuova Polo (nella foto sopra il titolo) viene offerta al pubblico italiano nella sola versione S con motore di 1772 cc che eroga una potenza di 115 CV. I dati delle prestazioni danno una velocità massima di 197 km/h, una accelerazione 0-100 km/h in 8,6 secondi e un

consumo di 7,6 litri ogni 100 chilometri alla velocità di 120 km/h.

La Polo G40 è equipaggiata di serie con cerchi in lega leggera, pneumatici da 175/60 R 13 H, sedili anteriori sportivi, volante a tre razze, predisposizione radio stereo con 4 altoparlanti e antenna elettronica amplificata al tetto. Disponibili in nove colori di cui 5 metallizzati, la Polo G40 costa, chiavi in mano, 20.819.000 lire.

I fuoristrada Mitsubishi di nuova generazione cambiano trazione anche ai 100 orari Quanti ostacoli supera il Pajero

La Bepi Koelliker Automobili ha presentato a Todì (consegna dal 1° giugno) la gamma italiana dei Mitsubishi Pajero di seconda generazione. Sette versioni approntate per superare agevolmente le difficoltà del fuoristrada e che incontrano subito il primo ostacolo nel provvedimento fiscale che colpisce questi veicoli, utilizzati, prevalentemente, per lavoro e per muoversi su terreni sconnessi.

FERNANDO STRAMBACI

TODÌ. Prova su strade e sentieri intorno a Todì del Pajero di seconda generazione. La Mitsubishi, che in Giappone ha avviato la commercializzazione a febbraio, trovandosi subito in difficoltà con le consegne, ha infatti scelto l'Italia come primo Paese di esportazione. Così, mentre in Giappone gli acquirenti dei nuovi Pajero, che sono stati cinque volte più numerosi delle previsioni, si devono accontentare ad un'attesa anche di dodici mesi, da noi i nuovi fuoristrada arrivano mentre infuriano le polemiche sul nuovo balzello che il nostro squinternato governo ha deciso di imporre sui veicoli a quattro ruote motrici, mettendo in un unico calderone fuoristrada ed auto a trazione integrale, accomunati come articoli di lusso.

Non è questo il luogo per entrare nel merito della questione e ricordare che la trazione integrale sulle auto rappresenta un grande contributo alla sicurezza o per soffermarsi sul fatto che il medico condotto di Todì, che ha bisogno del fuoristrada per raggiungere molti suoi pazienti, dovrà pagare una sovrattassa da 660.000 a 840.000 lire l'anno, o per rammentare che del 36 mila Pajero oggi circolanti in Italia, oltre la metà sono proprietà di aziende che li utilizzano per lavoro; basti dire che mentre si affaccia sul mercato un veicolo che eccelle per sicu-

rezza, confort e versatilità di impiego, ecco pronto un provvedimento che potrebbe limitarne la diffusione.

Comunque la Bepi Koelliker Automobili, che importa il Pajero, conta di vendere quest'anno, nonostante il nuovo balzello, 7500 unità tra vecchi e nuovi modelli, perché se c'è qualcuno che utilizza in città il fuoristrada, considerandolo «simbolo di status», la stragrande maggioranza degli utenti compra questi veicoli perché, come il medico di Todì appunto, non può farne a meno.

Chi acquisterà il Pajero di seconda generazione (della prima serie la Mitsubishi ne ha costruiti in nove anni 650 mila) farà buon viso a cattiva sorte, anche se la sovrattassa proposta dovesse passare in Parlamento. Il Pajero, infatti, hanno conservato il nome del gatto selvatico, ma la loro linea è migliorata (con conseguente miglioramento del 13 per cento dell'aerodinamica) così come la loro abitabilità; il livello delle finiture e degli accessori si è affinato; i motori sono stati perfezionati (il Turbo Diesel passa da 95 a 99 cv e il V6 3 litri da 141 a 150 cv) e, soprattutto, è migliorata la motricità del veicolo.

Per la prima volta su un veicolo fuoristrada - hanno sottolineato i tecnici della B. K. Automobili - viene utilizzato un sofisticato sistema a tecnologia avanzata: il «Super Select

4WD». L'SS4 consente di passare con un singolo comando (sfruttando un giunto viscoso al silicene) dalla trazione integrale permanente alla trazione sulle sole ruote posteriori, dalla trazione integrale con blocco del differenziale centrale al blocco, in condizioni di impiego estreme, anche del differenziale posteriore.

Abbiamo potuto renderci conto delle validità del sistema (e del vantaggio rappresentato dall'aumento dell'angolo di attacco e di quello di uscita) durante il superamento di un avvallamento reso particolarmente viscido e sconnesso dalle abbondanti piogge.

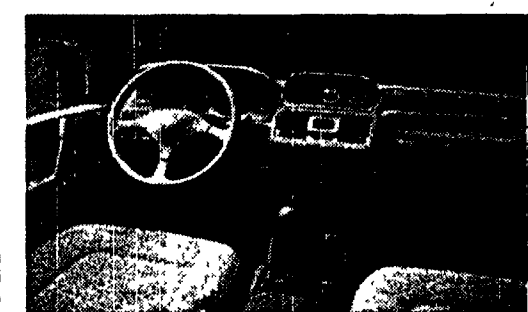
Un altro vantaggio offerto dal nuovo sistema di trasmissione è dato dalla possibilità di passare dalla trazione integrale permanente alla semplice

trazione posteriore anche in movimento, purché la velocità non sia superiore ai 100 km/h. Ovviamente, l'SS4 prevede, oltre ai consueti cinque rapporti avanti del cambio manuale (dotato pure di retromarcia sincronizzata), la possibilità di un rapporto finale ridotto, per la marcia più lenta in presenza di pendenze particolarmente ripide.

Altra esclusività del nuovo Pajero: l'impianto frenante (sui modelli Metal Top GLS e Wagon GLS) è dotato di ABS «Multi Mode», un sistema Mitsubishi che consente di superare i problemi di incompatibilità tra i tradizionali sistemi antibloccaggio e l'uso della trazione integrale permanente con blocchi al differenziale.

La gamma italiana dei Mitsubishi Pajero comprende ora

otto modelli, le cui prestazioni vanno dai 140 ai 165 km/h di velocità massima. Apre la lista il «vecchio» Pajero 2.5 Turbo Diesel Intercooler Metal Top base, che è a listino di prezzo, il Pajero di nuova generazione: il 2.5 TDI Canvas Top GL, a 33.300.000 lire, il 2.5 TDI Metal Top GLX a 35.750.000 lire, il 2.4 Cat benzina Metal Top GLX a 37.250.000 lire, il 2.5 TDI Wagon GLX a 41.800.000 lire, il 2.5 TDI Metal Top GLS a 41.850.000 lire, il 2.5 TDI Wagon GLS a 47.300.000 lire e il 3.0 V6 Cat benzina Wagon GLS a 54.600.000 lire. Per le versioni GLX sono previsti, in opzione, l'impianto di aria condizionata e i cerchi in lega; per le due Wagon GLS è previsto, in opzione, l'interno in pelle.



La linea del fuoristrada Pajero di seconda generazione è stata resa molto più gradevole ed aerodinamica. Nella foto in alto: una vista dal posto di guida; la leva a destra di quella del cambio serve ad utilizzare l'SS4.

Nautica. Molte novità dal cantiere Iarano di Tullio Abbate Sull'acqua con silenziatore e «catalitica»

MENAGGIO. Fra i più affermati cantieri italiani della nautica a motore, Tullio Abbate ha presentato in questi giorni a Menaggio (Como) le novità 1991, che riguardano diversi settori: le imbarcazioni da diporto, le motorizzazioni, l'offshore agonistico.

Cominciamo dal motore, ovvero dall'accordo di collaborazione tra Abbate e la tedesca Amg, acquisita un anno fa dalla Mercedes. Il nuovo modello del Sea Star Super monta un motore Mercedes serie S marinzato da Amg (costo 50 milioni). Si tratta di un 6 litri, 8 cilindri a V stretto con testata a 4 valvole per cilindro, e capace di erogare 410 CV a 5500 giri/minuto. Ma quel che più sorprende è il sistema di scarico: con silenziatori (sacrosanti, sarebbe bene che altri seguis-

sero l'esempio) e marmitta catalitiche integrate nel motore stesso!

L'innovazione più spinta, quella che generalmente si ricerca per l'agonismo, riguarda il «Tri-Cat», ovvero il trimarano con cui Tullio parteciperà ad alcune prove dell'Europeo offshore e forse anche al Mondiale di Trieste. Vera e propria barca laboratorio, ha un terzo scarpone centrale idrodinamico che parte da prua; al suo interno è alloggiato un motore accoppiato ad un piede Mercury, mentre i due motori laterali sono collegati a eliche di superficie. A questa soluzione propulsiva inedita si aggiunge che per meglio dimensionare le trasmissioni (i piedi Mercury sono generalmente deboli) è stata diminuita la potenza e aumentato il numero dei mo-

toro (tutti e tre dell'italiana Bpm per un totale di 1200 CV). Inoltre, per l'inaffondabilità e la sicurezza sono stati studiati una struttura originale di protezione dell'equipaggio; serbatoi integrati nello scafo; casse di galleggiamento con paratie stagne, un sistema anticendio che tra l'altro impedisce lo spostamento repentino della massa di carburante e riduce qualsiasi fiammala alla fiammella di una candela.

Il diporto. Del Sea Star 22' abbiamo già avuto modo di parlare, per cui ricorderemo soltanto che è stato completamente ridisegnato ottenendo un notevole miglioramento stilistico e funzionale; che per il momento ha un motore entrofuoribordo sia Diesel sia benzina da 175 a 330 CV, che è il più

piccolo - 6,55 metri di lunghezza - prodotto dal cantiere Iarano. A questo proposito, Tullio Abbate, notoriamente specializzato in motoscafi di grandi dimensioni, sta sviluppando per questa seconda metà '91 e per il 1992 una nuova linea di imbarcazioni della fascia 6-9 metri di cui la novità più interessante sarà proprio un 20'. Le altre novità si sintetizzano nell'«open Soleil 32'» e nell'«Exception 33'». Il primo è stato studiato, su commissione, come «tender» per megayacht oltre i 50 metri, capace di trasportare ben 16 passeggeri e corredato di una cabina a due posti letto e W.C. manno. Per le sue caratteristiche progettuali (carena a V profondo da poppa a prua, 10 metri di lunghezza per 2,60 di larghezza, motorizzazione entrofuoribor-

All'autodromo di Varano M. Sicuri alla guida anche in situazioni critiche 18 corsi aperti a tutti



Un'Alfa 164 equipaggiata con «skid cars» per la guida in condizioni di perdita di aderenza, in prova a Varano de' Melegari

VARANO MELEGARI. Non è certo la prima iniziativa di questo genere, ma il nuovo Centro internazionale guida sicura creato all'autodromo Palermi di Varano de' Melegari (8 km dal'uscita Fomovo sulla Panna-La Spezia) ha un qualcosa in più. Non è infatti rivolto a chi aspira a diventare un pilota di formula, bensì al «normale» automobilista. L'obiettivo di questa speciale scuola si può facilmente riassumere nello slogan che conformerà tutta la campagna pubblicitaria: «imparare oggi a non improvvisare domani».

Più nel dettaglio - come ha spiegato Andrea De Adamich cui si deve l'iniziativa, in collaborazione con l'Alfa Romeo e altri sponsor - il Centro si prefigge di insegnare all'automobilista già patentato e con una discreta esperienza di guida nel traffico come affrontare le situazioni di emergenza in condizioni di sicurezza. Un esempio dei più probabili è la frenata in curva con asfalto liscio o viscido: se non si sa controllare prontamente, la macchina potrebbe anche andare in testacoda. Ecco allora che uno stuolo di esperti istruttori del gruppo di Carlo Rossi insegnerà agli «allievi» i giusti correttivi che gli permetteranno di mantenere sempre il controllo della vettura... e delle proprie reazioni. Per essere an-

cora più sicuri, tutte le prove di guida saranno effettuate sia su Alfa 164 a trazione anteriore, sia su Alfa 75 a trazione posteriore, tutte di serie con motorizzazioni catalizzate 3.0 V6, equipaggiate con pneumatici Pirelli P 4000 e adattate allo scopo con roll-bar, cinture a quattro punti, retrasmittente a viva voce, interuttore on/off per l'Abs, sistema anticendio.

I 18 corsi previsti per questo primo anno (dal '92 avranno inizio ai primi di marzo) si articolano in tre giorni: «full immersion» (venerdì, sabato e domenica, oppure lunedì, martedì e mercoledì) durante i quali i 24 allievi di ogni corso, suddivisi in gruppi di sei, si alterneranno fra lezioni teoriche con l'ausilio di informatica avanzata e di audiovisivi che meglio di ogni spiegazione possono esemplificare le varie situazioni critiche, ed esercitazioni pratiche sempre sotto la guida degli istruttori. Una curiosità è la presenza sulle vetture di telecamere di videoregistrazione onde poter discutere poi i comportamenti del pilota e del mezzo. Altra peculiarità del Centro di Varano è la dotazione di «skid cars» (supporti capaci di variare l'aderenza delle ruote) che consentono di fare pratica in caso di pattinamento. Il costo per partecipante è di lire 2.500.000.

R.D.