

## VERSÒ FRANCOFORTE

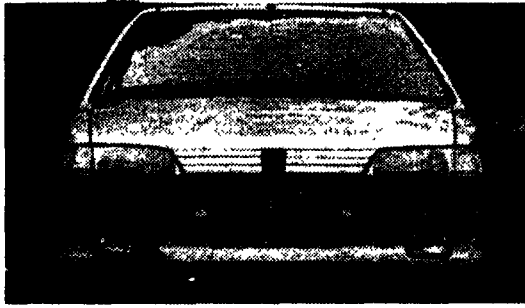
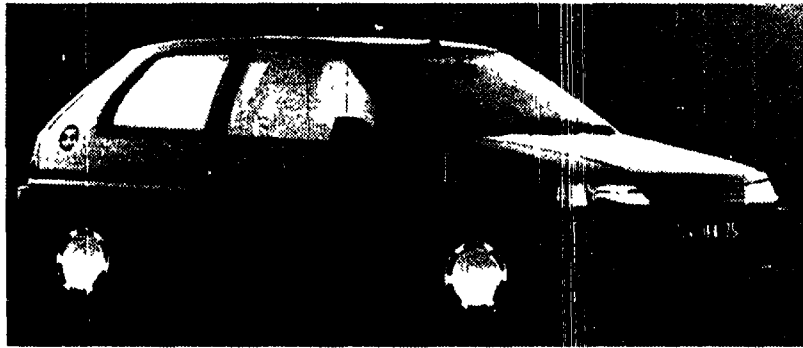
## La piccola 106 Peugeot attacca nel segmento B

ROSSELLA DALLÒ

Mancano dieci giorni all'apertura del più grande Salone automobilistico dell'anno, forse dell'intera storia della rassegna di Francoforte, e le presentazioni alla stampa internazionale si infittiscono, come si può vedere in questa pagina. Sarà il Salone della «ricossa» europea contro il Resto del Mondo, o meglio del Vecchio Continente contro l'aggressione giapponese. E di accordo anti «auto gialla» ha

parlato - male, molto male, definendolo confuso e pericoloso - Jacques Calvet, presidente del gruppo Psa, nel corso di una teleconferenza continentale che ha alzato il sipario sulla novità di Casa Peugeot per Francoforte: la «piccola» 106.

Secondo le dichiarazioni un po' troppo insistenti di monsieur Calvet, la nuova «famiglia» 106 - che inaugura una nuova numerazione - andrà ad aggiungersi e non a sovrapporsi



La nuova Peugeot 106 nella versione XR, vista di tre quarti, e XSI vista di fronte

alla già affermata 205 e alla consorella Citroën AX. Vettura a trazione anteriore, molto compatta (è lunga m.3,56 e larga m.1,6), viene proposta in otto versioni e quattro livelli di allestimento. Le motorizzazioni sono cinque e sviluppano potenze di 45 Cv (la più «spartana», denominata XI con propulsore da 954 cc), 60 Cv (la XR e XT di 1124 cc), 75 Cv per la XT di 1360 cc e XT Targa Verde catalizzata e con sonda Lambda (che però sarà disponibile solo alla fine del '92) e infine di 100 Cv per

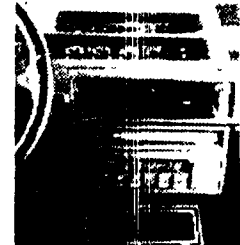
la versione top, la XSI, con motore di 1360 cc. Ridottissimi i consumi medi che superano sempre i 15 chilometri per litro di carburante. Questi in sintesi i dati della nuova gamma 106 che secondo Peugeot dovrebbe incrementare in modo considerevole (più 15/20% in Francia) l'indice di penetrazione del gruppo nel segmento B, il più esteso ed appetibile del mercato europeo con oltre 4,4 milioni di vetture vendute ogni anno, un terzo del mercato complessivo.

Rigorosamente a tre porte e alimentata a benzina - anche se non si escludono più avanti versioni a 5 porte, Diesel e plurivalvole - la 106 può ospitare cinque persone. L'abitabilità, decisamente buona, è infatti un punto di forza della nuova gamma, insieme al maggiore confort, alla sicurezza attiva e passiva, alla riciclabilità dei materiali. Ben rifinita negli interni, presenta una carrozzeria molto gradevole in cui si sente lo zampino di Pininfarina. La commercializzazione comincerà in Francia il 12 settembre e 15 giorni dopo in Italia. I prezzi, ancora indicativi, oscillano tra gli 11,5 e i 17 milioni di lire. Per quest'anno Peugeot prevede di produrre 90.000 unità (300.000 nel '92) nello stabilimento di Mulhouse, uscite per il 40% al mercato casalingo e per il restante 55% all'estero. Dapprima la distribuzione riguarderà solo l'Europa per allargarsi nel luglio '92 agli Usa e «attaccare» il mercato giapponese nel '93. Questa, comunque, non è l'unica novità francese al Salone di Francoforte. Le Case

transalpina - come abbiamo già riferito - puntano ancora sul segmento B con la rinnovata gamma Citroën AX completa dalla versione 4x4, e sul settore delle monovolume di cui Renault è leader indiscusso grazie al successo della Espace che viene ora completamente rivisitata. Anzi, sull'onda di questa affermazione, Renault espone al Salone anche la «concept car» Scenic, vero e proprio «laboratorio marciante» che getta le basi per le future monovolume in ogni segmento del mercato.

Gli impianti di climatizzazione della bolognese Diavia faranno bella mostra di sé in molti stand all'imminente Salone di Francoforte. L'azienda di Molinella è infatti fornitore ufficiale di climatizzatori con controllo elettronico della regolazione per le Bmw serie 3 e 5, per la Mercedes MB125, per la Fiat Tipo 16 valvole (nella foto), per la nuova Audi 100 provvista anche di filtro antipolvere. Altri impianti, studi appositamente, corredano la famiglia ZX della Citroën «piccola» 106 Peugeot. Lo sforzo di Diavia, oltre che sulla parte commerciale, è concentrato sulla ricerca per rendere i climatizzatori più compatibili con l'ambiente. Due le strade tracciate: la prima, immediata, riguarda l'addestramento tecnologico degli addetti dei 3000 centri Diavia per una «gestione sicura» in fase di montaggio, manutenzione e smontaggio degli impianti refrigeranti contenenti il Freon R12 «complice» del buco nell'ozono; l'altra riguarda l'utilizzo dell'R134a, un refrigerante alternativo senza cloro.

## Climatizzatori Diavia e ricerca ecologica al Salone tedesco



Con l'approvazione definitiva della legge da parte dell'apposita commissione del Senato è nata una nuova «professione» quella di «consulente per la circolazione dei mezzi di trasporto». E' questo il nuovo volto delle agenzie di pratiche automobilistiche che con la pubblicazione della legge - attesa da trent'anni - si trasformeranno in studi di consulenza. Per esercitare tale funzione, oltre a possedere un titolo di studio superiore, il «consulente» dovrà superare anche un esame di idoneità professionale.

## Nasce per legge la professione di consulente automobilistico

L'Italia consuma 150 mila tonnellate annue di pneumatici

## L'Italia consuma 150 mila tonnellate annue di pneumatici

Gli italiani consumano 150 mila tonnellate l'anno di pneumatici. In testa alla classifica per regione figura la Lombardia con 27.000 ton, seguita dal Piemonte (15.000), dall'Emilia Romagna (14 mila), dal Veneto (13 mila) e dal Lazio (12.200). Un volume enorme che crea non pochi problemi di smaltimento e pericoli di incendio. Una prima risposta per diminuire il carico di pneumatici in discarica viene da alcune industrie del settore e da Case automobilistiche che hanno avviato linee di recupero e riciclaggio per la costruzione di altri pneumatici e per la fabbricazione di bitumi stradali.

## Bus d'epoca auto e moto sfilano a La Spezia

Da giovedì a domenica prossima La Spezia sarà «invasa» da un'ondata di veicoli storici. L'edizione 91 dell'iniziativa, ormai giunta al 5 appuntamento, è organizzata dal Museo nazionale dei trasporti con la collaborazione sentata - accanto ad automobili e motociclette di collezionisti liguri, toscani ed emiliani - da una vera e propria flotta di autobus e filobus d'epoca appartenenti alle aziende municipali di trasporto di numerose città italiane. Tutti i veicoli storici saranno esposti fino a sabato nella struttura fieristica di piazza Kennedy e i filobus negli impianti dell'Azienda trasporti consortile. Domenica infine sfileranno per il centro della città.

## Giovedì il via alla sedicesima Coppa d'oro delle Dolomiti

Prende il via giovedì da Cortina la sedicesima edizione della «Coppa d'oro delle Dolomiti», classica gara per vetture d'epoca che tradizionalmente chiude la stagione sportiva e mondana dell'estate asessennale. Tra i 120 equipaggi che si daranno battaglia sui passi dolomitici figurano ex campioni dell'automobilismo quali Stirling Moss e Gino Valentini, gli attori Renato Pozzetto e Ornella Muti, lo showman Francesco Salvi. L'arrivo domenica a Cortina.

## Con l'Astra la Opel insidia uno dei primati Volkswagen

Abbiamo provato sulle strade tra l'Austria e l'Ungheria la nuova Opel che vuol battere la Golf. L'Astra, rispetto alla Kadett a cui si sostituisce, non ha di nuovo soltanto il nome. Grande varietà di versioni e di allestimenti in una gamma che si impone per abitabilità, confort, prestazioni, sicurezza e rispetto ambientale. In Italia dal 12 ottobre, con la station wagon in primo piano.

FERNANDO STRAMBACI

VIENNA. Poche centinaia di chilometri tra Austria ed Ungheria alla guida dell'erede della Opel Kadett, tanto per avere conferma che si tratta di tutt'altra macchina e che non è cambiato, dopo cinquantacinque anni, soltanto il nome, in omaggio alla decisione della Opel di identificare tutti i suoi modelli con nomi che finiscono con la lettera A. Astra, dunque, come le stelle, e con il compito di brillare di luce particolarmente vivida nel firmamento delle auto di grande diffusione.

Non lo dicono esplicitamente, ma l'obiettivo dei dirigenti della General Motors Europa, di cui la Opel fa parte, è quello di togliere alla Golf lo scettro di

auto più venduta in Europa. Impresa difficilissima, visto che a Wolfsburg non sono stati ad aspettare e che la Golf III (ne parliamo a parte) è cresciuta in dimensioni, in prestazioni, in confort e in sicurezza.

Su questa Astra la Opel ha puntato molto (1.300 miliardi di lire di investimento) e vuole «rientrare» alla svelta. Ecco dunque che l'obiettivo è di produrre, già nel prossimo anno, 700.000 Astra nei cinque stabilimenti europei già in funzione e di arrivare a 800.000 unità non appena entreranno in attività le fabbriche di Eisenach, in Germania orientale, e di Szentgotthard in Ungheria.

Il ventaglio di versioni proposte, le caratteristiche dell'A-



La strumentazione delle Astra è molto funzionale e ben raccolta. A sinistra la versione station wagon «Estete», che si prevede sarà la più venduta in Italia

stra e il momento magico che sta vivendo il mercato tedesco, indicano che l'obiettivo può essere raggiunto.

Le Astra saranno disponibili (dal 12 ottobre sul mercato italiano, dove saranno lanciate con lo slogan «sinceramente tua») nelle versioni berlina a due volumi a 3 o a 5 porte, berlina tre volumi a 4 porte e station wagon a 5 porte. Per tutte: quattro livelli di allestimento. Al potenziale cliente non resta che l'imbarazzo della scelta, anche se si prevede già - lo ha detto a Vienna Sergio Mia, presidente della GM Italia - che il

60 per cento delle Astra vendute in Italia saranno station wagon.

La spiegazione di questo tipo di scelta è semplice: le Astra SW hanno una capacità di carico di 1.630 litri, che rappresenta un record nella categoria. Ma anche le berline non scherzano, con il loro mezzo metro cubo di spazio a disposizione per i bagagli.

L'imbarazzo della scelta resta per le motorizzazioni, disponibili con potenze che partono dal 57 cv del 1400 cc non catalizzato che consente di viaggiare ai 160 orari e che ar-

rivano ai 150 cv del 2 litri della GSI 16 valvole, che consente - pur essendo catalizzato come tutte le altre versioni della gamma - velocità prossime ai 220 km/h.

Salendo a bordo delle Astra si ha subito la conferma che non hanno più nulla a che fare con le Kadett, sia per la loro abitabilità (i passeggeri dei sedili posteriori hanno a disposizione 5 cm in più in senso longitudinale) che per gli allestimenti e gli accessori. Ma i miglioramenti ci sono, e ragguardevoli, anche là dove non si vede.

Come avevamo già avuto modo di sottolineare qualche settimana addietro, in sede di anticipazioni, i tecnici delle Opel hanno fatto sulle Astra un gran lavoro in tema di sicurezza. A parte le cinture di tipo attivo che sono regolabili sia anteriormente che posteriormente e le particolari caratteristiche di ritenuta di quelle anteriori, c'è da ricordare che la rigidità torsionale della scocca è stata aumentata del 34 per cento e che nelle portiere sono state realizzate due rotule di protezione che le prove hanno dimostrato essere particolarmente efficaci nella protezione dagli urti laterali. L'adozione di sospensioni di nuova progettazione, con una retrotreno a camera negativa, garantisce la massima sicurezza di marcia ed una eccellente tenuta di strada.

Gran lavoro anche per quel che riguarda il rispetto dell'ambiente. L'adozione dei ca-

lizzatori, anche per l'Astra con motore turbodiesel da 82 cv, è generalizzata; soltanto per i Paesi - e tra questi c'è purtroppo il nostro - dove la marmitta catalitica stenta a prendere piede, c'è una motorizzazione di 1,4 litri senza catalizzatore. Sempre nell'ambito della difesa ambientale: abolizione, a partire dal prossimo anno, per contingente difficoltà di approvvigionamento del refrigerante R134a senza CFC, del clorofluorocarburi per l'impianto di condizionamento; possibilità di riciclare quasi completamente le Astra quando usciranno di circolazione.

A Vienna non si sono potute avere notizie precise sui prezzi delle Astra. In Italia aumenteranno del 3 o 4 per cento rispetto a quelli delle Kadett, ma il controllore è sicuramente maggiore, vista anche la ricchezza di equipaggiamento ed accessori di serie.



L'evoluzione delle Volkswagen Golf dal 1974 ad oggi è evidente soprattutto nei frontal. Le dimensioni sono aumentate di 33 mm in lunghezza, di 58 in larghezza e di 11 in altezza, a tutto vantaggio dell'abitabilità

MONACO. Tre Volkswagen Golf, affiancate nella Kleine Olympiahalle di Monaco di Baviera, danno subito un'idea precisa delle differenze esistenti tra le Golf di prima, seconda e terza generazione. Queste ultime sono riconoscibilissime per il frontale che ha abbandonato i fari circolari, ma le novità che non si possono notare ad una sola occhiata sono numerosissime e molto

importanti. Lo sottolineano i tecnici della Casa di Wolfsburg, felicitissimi di farsi «intervistare», ad uso e consumo della stampa italiana e danese, da una annunciatrice della televisione tedesca, che accompagna a gradevoli lineamenti una evidente incompetenza tecnica.

Non si fa, tuttavia, fatica a cogliere quanto di importante c'è nelle nuove Golf che si ap-

prestano a consolidare il successo (12.700.000 esemplari venduti dal 1974 ad oggi) ottenuto in Germania e sui mercati europei. Innanzitutto c'è da rimarcare che queste Golf di terza generazione sono molto più sicure. Nei test di urto hanno largamente superato le più severe norme Usa e possono essere definite le vetture più sicure della loro classe. Aumentate di peso in conseguenza del più

consistente equipaggiamento di sicurezza, grazie alle soluzioni aerodinamiche e agli interventi sui motori possono vantare riduzioni dei consumi che arrivano sino ad un litro ogni cento chilometri.

Altro punto forte delle nuove Golf - la cui commercializzazione in Italia comincerà l'8 novembre a prezzi che partiranno dai circa 16 milioni del modello base e che saliranno

(in conseguenza del carico fiscale) ai circa 40 milioni della versione con motore a sei cilindri (proposta assolutamente nuova per vetture di questa categoria) - è rappresentato dal fatto che sono completamente riciclabili.

Per sottolineare l'impegno ecologico della Volkswagen (la Casa tedesca si è impegnata al ritiro in proprio di tutte le Golf di terza generazione

quando saranno vecchie), l'Autogermana ha annunciato che le prime tremila nuove Golf che arriveranno in Italia (per qualche tempo rimarranno in commercio anche le Golf di seconda generazione) saranno tutte catalizzate.

Per il momento, la gamma delle Golf di terza generazione viene offerta con sette motorizzazioni (cinque a benzina e due Diesel) da 1,4 a 2,8 litri di cilindrata, con potenze che vanno da 60 a 174 cv. Tutti i propulsori hanno una coppia più elevata sia a basso che a medio regime e la conseguenza è che le nuove Golf, oltre ad essere più parsimoniose, consentono di viaggiare con maggiore regolarità e richiedono un minore uso del cambio. Sono comunque disponibili, su tre versioni, moderni cambi

automatici a quattro rapporti a gestione elettronica-idraulica.

Partendo dall'ippodromo di Monaco-Riem abbiamo potuto effettuare un primo «assaggio» delle nuove Golf in autostrada e sulle strade provinciali intorno alla capitale bavarese. Naturalmente, la prova della Golf VR6 (225 km/h la velocità massima, 7,6 secondi per passare da 0 a 100 km/h) è stata la più entusiasmante, perché alle prestazioni brillantissime si accompagnano una tenuta di strada ed un confort eccezionali. Ma anche l'aggiogamento delle altre versioni (in particolare della Diesel catalizzata con motore di 1896 cc e 75 cv) ha dimostrato che i tecnici della Volkswagen hanno fatto, ancora una volta, un buon lavoro. □ F.S.

## La grande berlina Saab insiste sulle doti di sicurezza

## Restyling per la 9000

Entra nell'orbita della General Motors, la Saab non rinuncia alla sua immagine. La sicurezza è sempre stata il fiore all'occhiello della Casa svedese e su questa strada continua a muoversi. Lo ha confermato il restyling, dopo sei anni, della 9000, la sola «tre volumi» di lusso con portellone. In Italia sarà importata con motorizzazioni di 1985 e 2290 cc con o senza turbocompressore.

Salone di Francoforte.

Definire restyling questo che i tecnici della Saab hanno riservato al loro modello di punta è limitativo. In effetti molto è stato innovato, soprattutto dal punto di vista della sicurezza, che è stata sempre il fiore all'occhiello della casa svedese e che continuerà ad esserlo anche ora che con gli svedesi «cooperano» - come ha detto il presidente della Saab Automobile AB, David J. Herman - gli americani della General Motors. La compartecipazione della GM, anzi, garantisce - come ha assicurato il vice presidente Stig-Göran Larsson - la realizzazione di un programma decennale che, su una gamma di tre modelli, prevede



Una vista laterale della nuova Saab 9000 CS 2.3 Turbo

TROLLHÄTTAN. Una visita al Museo Saab, quasi a rimarcare la continuità dell'attività dell'azienda, oltre 200 chilometri di statali per trasferirsi, ai 90 orari di velocità massima, all'autodromo di Anderstorp dove le Saab 9000 CS hanno primere tutta la potenza del loro 200 cv, altri 120 chilometri

di strada per raggiungere l'aeroporto di Göteborg. Così si è svolta, in mezza giornata (senza affaticamento... se gli ospiti non avessero avuto alle spalle altri cinque giorni di guida e di trasferimenti in cinque nazioni europee) la prova delle Saab che faranno il loro debutto ufficiale, la prossima settimana, al

una novità ogni anno. Questa prima novità rappresentata dalle 9000 di seconda generazione è la conferma che alla Saab intendono fare le cose sul serio. Si pensi, ad esempio, che la Saab era stata giudicata, dall'ente americano per la sicurezza, come la più sicura tra le grandi auto, migliore sotto questo aspetto, del 35 per cento rispetto alla seconda classificata; ebbene, le 9000 di seconda generazione hanno

una tenuta di strada aumentata (più bisogna stare attenti a non scaricare troppo rapidamente il 25 per cento, una resistenza laterale agli urti che è superiore del 25 per cento rispetto al più rigoroso standard Usa (si è ridotta di circa 80 mm la deformazione laterale del corpo vettura) e che sempre del 25 per cento più elevata è ora la rigidità della scocca, con conseguente maggiore sicurezza

anche nel caso si venga tamponati.

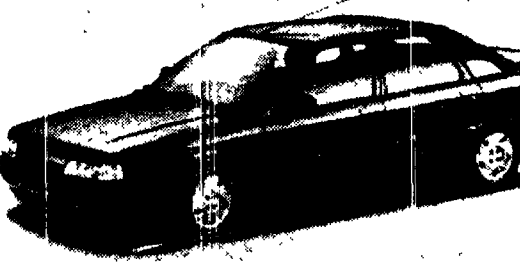
Tutti questi risultati sono stati ottenuti aumentando di soli 3,5 kg il peso della scocca, con conseguenze irrilevanti sui consumi, comunque compensati dalla nuova linea di carrozzeria di questa davvero unica tra volumi con portellone.

Le 9000 CS misura in lunghezza 4761 mm; 94 mm più lunga della 9000 cinque porte e 19 mm più corta della 9000

CD. Cofano, mascherina, paraurti, proiettori e parafranghi anteriori sono completamente nuovi e il frontale più basso accentua il profilo cuneiforme della vettura. Anche tutta la zona posteriore al terzo montante (parafranghi, portellone, paraurti e fanaleria) è stata ridisegnata e le nuove 9000 sono riconoscibilissime, se viste di dietro, per la presenza, in alto sul portellone, del ripetitore di «stop», una soluzione utilissima per ridurre il pericolo di tamponamenti ma che non è ammessa in Italia.

Di altissimo livello, naturalmente, gli allestimenti interni. In Italia verranno importate, dopo il Salone di Francoforte, anche le Saab con motore di 2,3 litri che sono state utilizzate per la prova, ma il grosso del mercato (circa 4.000 unità l'anno) sarà rappresentato dalle 2 litri che in versione turbo fanno «saltare» i 220 orari e in versione aspirata «soltanto» i 195, contro i 230 e i 200 delle versioni con motore di maggiore cilindrata. □ F.S.

## Più valore ai soldi: le tre R21 Limited nascono catalizzate



Ecco la versione berlina tre volumi R21 Limited iniezione elettronica. Come l'altra berlina e la station wagon è dotata di serie di condizionatore d'aria e marmitta catalitica trivalente

Sono in commercio in Italia da pochi giorni tre nuove Renault 21: le Limited a iniezione elettronica. Si tratta di due berline a due e tre volumi e di una station wagon dall'esotico nome Nevada. Principio ispiratore delle Limited è quello di dare maggiore «valore al denaro» secondo un'espresione tipicamente americana, ovvero maggior valore all'investimento per l'acquisto di queste vetture. Una nota starry di Renault Italia afferma infatti che, a fronte di prezzi di lancio che vanno da 22.430.000 lire per la berlina a 23.900.000 lire per la famiglia, le 21 Limited i.e. «fornono un valore oggettivo facilmente riscontrabile, un valore di prodotto pressoché unico, tale da far classificare questo prodotto del segmento medio-alto tra le automobili ai più alti livelli quanto a dotazioni di serie».

E in effetti tutte le Limited sono equipaggiate già al fonte con condizionatore d'aria, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con comando a distanza integrato nella chiave, servosterzo, nuovi interni in velluto di Scozia e per quanto riguarda le berline anche con volante a tre razze con inserti

in cuoio. Già da questo primo elenco risulta evidente come le 21 Limited siano automobili adatte alle lunghe percorrenze e, conformemente alla nuova filosofia Renault, «costruite per essere vissute pienamente sia sotto il profilo del comfort, sia sotto quello della soddisfazione di guida». Lo stesso si evince considerando il motore e le prestazioni. Tutte e tre le nuove versioni della 21 sono dotate di propulsore di 1721 cc a iniezione elettronica multi-point, che sviluppa una potenza di 95 Cv a 5200 giri al minuto e una coppia di 14,6 kgm a 3000 giri/minuto. Ragguardevoli anche le velocità massime raggiungibili che toccano i 185 km/h con le due berline e i 179 orari sulla station wagon.

Ultima novità delle tre nuove Renault 21 - ma non certo di minor importanza in un mondo automobilistico tuttora abbastanza sordo alle esigenze di maggior rispetto ambientale - è che esse nascono già equipaggiate con marmitta catalitica trivalente corredata di sonda lambda capace di ridurre le emissioni nocive «al di sotto» - assicura Renault - dei più severi limiti internazionali. □ R.D.