

Alla Citroen ZX il premio Uiga «auto europea»

La Citroen ZX è l'«Auto Europa» per il 1992. Lo hanno deciso i soci dell'Unione italiana giornalisti dell'automobile riuniti nei giorni scorsi a Torino. Il premio Uiga è certamente il più ambito dei riconoscimenti italiani alle Case costruttrici europee perché viene assegnato in base ad una serie di parametri di valutazione che tengono conto di tutti gli aspetti che compongono il prodotto vettura. Tra le novità presentate lo scorso anno la ZX è stata scelta in particolare modo per le sue doti di sicurezza, affidabilità, per il comfort di guida e di viaggio e soprattutto per l'innovazione tecnologica introdotta su questa vettura che ne

migliora in modo determinante la stabilità in curva e la sicurezza attiva: il sistema di ruote sterzanti (un effetto analogo a quello delle quattro ruote motrici) studiato appositamente e brevettato dalla Citroen. Per l'elezione dell'«Auto Europa» il regolamento prescrive che si debba scegliere tra le vetture prodotte in serie presso uno stabilimento europeo in almeno diecimila esemplari l'anno, e che questi siano destinati alla vendita nella maggioranza dei Paesi della Comunità europea (grazie a questa formula lo scorso anno è andata un'auto giapponese, la Nissan



La ZX è stata venduta in Italia già in 12.762 esemplari di cui 5.766 Aura 1.4 (nella foto), la più apprezzata dagli italiani

Prima, prodotta in Inghilterra si era aggiudicata il titolo). Sotto questo profilo la ZX non ha avuto dunque alcuna difficoltà in quanto in soli sette mesi di commercializzazione in Italia ne sono state vendute ben 12.762 unità - con una netta preferenza per la versione Aura nella cilindrata di 1.4 litri,

di cui sono stati consegnati 5706 esemplari; in Francia, terra patria, in dieci mesi (dal 1 Aprile 1991) la quota di vendita è arrivata alla bella cifra di 52.881 e nello stesso periodo in Spagna a 15.474. Ma anche in un mercato in netta contrazione come quello britannico la ZX ha avuto un notevole successo raggiungendo le 8.036 unità vendute in undici mesi.

La Citroen del resto non è nuova a tali exploits. Già nel 1990 infatti si era aggiudicata il premio Uiga con l'ammiraglia XM. Di questa vettura verrà presentata il prossimo mese in Italia l'attesa versione Break.

La Casa di Arese presenta oggi a Barcellona la nuova 155, catalizzata di serie. Continua l'impegno antinquinamento: 164 TD e Sport Wagon 1.3 4x4 in veste ecologica

L'Europa «verde» vista da Alfa

Il grande rilancio dell'Alfa Romeo si concretizza oggi a Barcellona dove viene presentata ufficialmente la nuova 155. Quattro le motorizzazioni iniziali, tutte provviste di catalizzatore trivalente e sonda Lambda. L'impegno ecologico di Arese si è però già arricchito di altre due versioni «Europa»: la 164 Turbodiesel e la Sport Wagon 1.3 4x4, a trazione integrale inseribile in marcia.



Emissioni pulite sono il nuovo imperativo Alfa Romeo: per la 164 TD Europa da poco in commercio (a sinistra) e anche per la nuova 155 (sotto) che viene presentata oggi a Barcellona



ROSSELLA DALLO

La presentazione di un nuovo modello di automobile è per ogni Casa costruttrice un momento di grande apprensione. Piacerà, sarà all'altezza delle aspettative del pubblico? Sono i quesiti classici che si pone anche l'Alfa Romeo presentando oggi a Barcellona alla stampa specializzata la sua nuova creatura: la 155. Berlina di classe media, destinata a raccogliere col tempo l'eredità della 75 ma ad un livello più alto, costituisce il trampolino di rilancio di Arese e l'introduzione definitiva - per tutti i modelli futuri del Biscione - della trazione anteriore. Già ora sappiamo che verrà fornita inizialmente con quattro motorizzazioni (le perfezionate Twin Spark 1.8 e 2.0, V6 2.4 e Turbo 2.0 16 valvole a trazione integrale permanente), cui si aggiungerà in breve un inedito turbodiesel. Sportiva e potente (va da 130 a 190 cv), la 155 pur mantenendo inalterate le caratteristiche corsivole che hanno reso famosa l'Alfa Romeo in tutto il mondo, stavolta fa un egregio sforzo antinquinamento, tant'è che nasce esclusivamente in versione catalizzata. Del resto, l'impegno per un maggiore rispetto ambientale sta caratterizzando da tempo

le produzioni di Arese. Meno di un mese fa, ad esempio, l'Alfa Romeo ha posto in commercio nuove versioni ecologiche della 164 e della Sport Wagon. In particolare, la 164 TD Europa (sostituisce la TD) è mossa da un inedito propulsore turbodiesel quattro cilindri di 2500 cc con intercooler, studiato appositamente per abbattere al massimo gli inquinanti del gas di scarico. Le soluzioni adottate hanno portato ad una nuova configurazione della precamera con conseguente alto contenimento delle emissioni di particolato; all'adozione di una valvola di riciccolo dei gas di scarico EGR, che contribuisce al più efficace abbattimento degli ossidi di azoto; e infine al ricorso ad una pompa d'iniezione controllata elettronicamente per contenere al massimo la fumosità allo scarico. L'operazione di «pulizia» non altera comunque i consumi e le prestazioni della 164 TD Europa che restano quelli della precedente versione: 117 cv di potenza a 4200 giri/minuto, coppia di 26,3 kgm a 2500 giri, 200 km/h di velocità massima e accelerazione da 0 a 100 km/h in 10,8 secondi. Il prezzo è stato fissato in 36.622.250 lire, chiavi in

mano. Stessa operazione «green» anche per la Sport Wagon 1.3 IE 4x4 Europa, che ha seguito a ruota la commercializzazione delle versioni catalizzate della 33 berlina e Sport Wagon 1.3 a trazione anteriore. Anche per la versione a trazione integrale inseribile in marcia, il motore boxer 1.3 (90 cv a 6000 giri, velocità di 174 km/h) è stato dotato di catalizzatore a tre vie con sonda Lambda, e di un avanzato sistema di gestione elettronica integrata che controlla sia l'alimentazione a iniezione multi-punti, sia l'accensione di tipo digitale. Il rendimento ottimale ha consentito un notevole contenimento dei consumi: con un litro di benzina «verde» la 4x4 Europa percorre 16 km (12,3 a 120 km/h e 10,3 nel ciclo urbano). Il prezzo chiavi in mano è di 23.068.150 lire comprendente tra l'altro una dotazione di serie molto interessante in cui spiccano l'idroquida, le tendine copribagagli, il volante regolabile in altezza e l'impianto di climatizzazione con funzione di riciccolo dell'aria (condizionatore, lavafari, fendinebbia, tappo alettrici, ruote in lega leggera e vernice metallizzata sono in opzione).

Il nuovo Coupé - si legge in una nota della Mercedes - è un modello con design ed estetica personalizzati. La sua provenienza tecnica è comunque da ricondursi ai corrispondenti modelli di berlina. Costi, dunque, «motori, cambi automatici, aggregati ed impianti elettrici sono completamente identici, come pure assi, volanti, spondoni, freni, gomme e cerchi». Per quel poco che ci è dato sapere in questo momen-

Stesso motore ma diversi livelli di allestimento Due 405 station wagon 1.4 per il rush finale Peugeot



La nuovissima Peugeot 405 GLX 1.4 S.W. (nella foto) ha nei bassi consumi uno dei suoi maggiori punti di attrazione

Agli sgoccioli del 1991 la francese Peugeot ha avuto ancora la forza - dopo un anno denso di avvenimenti e di novità - di presentare un nuovo modello station wagon per la gamma 405 proposto in due diversi allestimenti. Proprio mentre l'anno finiva, sono costate le 405 GL e GLX 1.4 S.W. equipaggiate con il nuovissimo motore TJS 2.2 di 1360 cc, un propulsore capace di grande elasticità e soprattutto di consumi decisamente contenuti. Senza penalizzare le prestazioni - con una potenza di 75 cv le nuove famiglie raggiungono una velocità massima di 166 km/h - la tabella dei consumi fornita dalla Casa parla di 5,7 litri ogni 100 km ad una velocità costante di 90 chilometri

l'ora, che salgono a 7,8 litri per 100 km ai 120 orari. Questo significa che con un litro di carburante può percorrere, rispettivamente, 17,5 e 12,8 chilometri. Avendo la stessa motorizzazione, le due vetture si differenziano per il livello di finiture e di equipaggiamento. La GL, infatti, è stata concepita dalla Casa francese come vettura di «piglio pratico e deciso», mentre la GLX vuole essere «elegante e raffinata». La prima ha fra le dotazioni di serie volante e cinture regolabili in altezza, secondo specchio retrovisore esterno regolabile dall'interno, segnalatore acustico di luci accese che entra in azione quando l'auto è in sosta, predisposizione al

l'autoradio, copriuota aerodinamica. L'arredamento e le finiture degli interni sono studiate per assicurare un buon livello di comfort. Nella versione GLX le dotazioni di serie si arricchiscono del volante sportivo a tre razze, dei vetri azzurrati, degli alzacristalli anteriori a comando elettrico e della chiusura centralizzata. In questo caso i rivestimenti degli interni sono più curati e realizzati in tessuto sportivo «Cote Relief». Per il mercato italiano, i prezzi stabiliti da Peugeot Italia sono rispettivamente di 19.863.000 lire per la 405 GL 1.4 S.W. e di 21.079.000 lire per la versione GLX. Naturalmente si intende che i prezzi sono «chiavi in mano».

Mercedes presenta a Detroit i Coupé 500 e 600 SEC

Gli Stati Uniti sono un mercato privilegiato per la Mercedes-Benz. Non per niente, pur con le difficoltà attuali di quel mercato, la Casa tedesca investe notevoli quantità di dollari nella promozione delle sue vetture e non per niente ha scelto proprio il primo salone internazionale dell'automobile in terra americana - appena conclusosi a Detroit - per presentare due dei suoi «gioielli» per l'anno 1992: i Coupé 500 SEC e 600 SEC. Come è tradizione per il marchio della stella a tre punte, anche questi due coupé rappresentano il top della gamma e completano la prestigiosa Serie S. «Sportivamente eleganti», come

amano definirle alla Mercedes, queste vetture sono ovviamente caratterizzate da un elevato contenuto tecnologico, da alte prestazioni e dalla raffinatezza di allestimento. Il nuovo Coupé - si legge in una nota della Mercedes - è un modello con design ed estetica personalizzati. La sua provenienza tecnica è comunque da ricondursi ai corrispondenti modelli di berlina. Costi, dunque, «motori, cambi automatici, aggregati ed impianti elettrici sono completamente identici, come pure assi, volanti, spondoni, freni, gomme e cerchi». Per quel poco che ci è dato sapere in questo momen-

Prevista anche con cambio automatico

La Y10 Avenue si sposa con l'ecologia

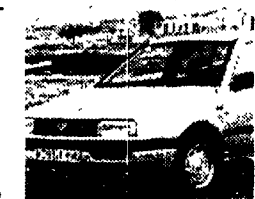


Fedele alla sua linea originale, la Y10 si aggiorna negli allestimenti, sempre più esclusivi e raffinati. È in commercio in questi giorni la nuova «Avenue»: interni in Alcantara, ricche dotazioni e catalizzatore trivalente di serie. Motorizzata con il collaudato Fire 1100 Spi a iniezione elettronica, è disponibile anche con cambio automatico Selectronic. Prezzo chiavi in mano: 15.078.490 lire.

Oggi, stilisticamente parlando, le automobili sono generalmente tutte belle, ma anche tutte... molto simili. La ricerca di una più efficace penetrazione aerodinamica (o meglio, di una minore resistenza all'aria) capace di migliorare le prestazioni e diminuire i consumi, è contemporaneamente la necessità, economicamente, di una ottimizzazione produttiva anche attraverso lo sfruttamento dello stesso pianale per più modelli, hanno infatti portato ad una certa uniformità di linea. Ciò nonostante, anche questa nuova regola ha la sua eccezione: la Y10. Caso stilistico a se stante, la vettura della Lancia Autobianchi continua infatti ad imporsi sui mercati internazionali proprio grazie alla sua originalità di forma, ancor più che per le sue doti di maneggevolezza, comfort, buone prestazioni e bassi consumi. Non per niente - e la Lancia fa bene a sottolinearlo - nei suoi sette anni di vita, dal lancio nel 1985, non è mai stata sottoposta a restyling. Fino alla fine di ottobre dello scorso anno ne sono stati venduti 777.000 esemplari, più di centomila l'anno, a conferma del gradimento costante. L'unica operazione di ammodernamento ammessa dalla Lancia per questa vettura ha riguardato sempre e soltanto il livello di allestimento, l'aggiornamento dei colori di carrozzeria e dei materiali per i rivestimenti interni. Fedeli a questa legge di marchio, la Lancia ha immesso sul mercato in questi giorni una «nuova» Y10 che porta il nome «Avenue». Dedicata ancora una volta all'utenza femminile - che compone il 52% degli acquirenti di Y10 - la «Avenue» si

caratterizza per l'elevato controvalore (prezzo chiavi in mano lire 15.078.490). Come già per la «Mia», commercializzata da soli sei mesi e che ha calcolato il 30% della domanda globale di Y10 - anche la «Avenue» punta i suoi assi sulla raffinatezza e sulla completezza delle dotazioni di serie e la vasta gamma di optional esclusivi. Ma ha un «di più» estremamente importante in questo momento: è provvista di serie di catalizzatore trivalente con sonda Lambda. Motorizzata con il collaudato Fire 1100 Spi a iniezione elettronica single-point, la «Avenue» dispone di una potenza di 51 cv a 5250 giri/minuto, può raggiungere i 150 km/h ed ha una accelerazione da 0 a 100 km/h in 15,8 secondi. È disponibile, su richiesta, anche in versione Selectronic, con cambio automatico a variazione continua (prezzo chiavi in mano lire 15.929.340). Esternamente si caratterizza per quattro nuovi colori di carrozzeria: tre metallizzati (Perla, Zaffiro, Giada) e uno metallizzato (Rubino); per il portellone posteriore in colore coordinato con quello della carrozzeria; e per le nuove coppe ruota. L'interno è dominato dall'Alcantara con cui sono rivestiti i sedili, i pannelli porta e gli sportelli della plancia. L'elenco delle dotazioni di serie è piuttosto lungo: cinture di sicurezza regolabili in altezza, e l'impianto di climatizzazione con funzione di riciccolo che consente, soprattutto in coda ferma, di escludere l'immissione di aria esterna carica di gas nocivi. □ R.D.

Volkswagen «Vento» in anteprima a Bruxelles



Si alza il sipario sulla nuova vettura di classe media che andrà a rilevare la sfortunata Jetta. Si chiama «Vento». È una berlina quattro porte (nella foto, il particolare della parte anteriore) ture più complete e innovative. Per la prima volta nella sua classe, è disponibile in opzione l'airbag per il conducente e il passeggero anteriore (lo stesso dispositivo verrà offerto anche per le Golf e le Passat a partire da metà anno). In Italia verrà importata da Autogerma in cinque motorizzazioni: quattro con propulsore a benzina (dal più piccolo di 1.8 litri e 75 cv, al potente 6 cilindri di 2.8 litri e 174 cv) e un Turbodiesel di 1.9 litri (75 cv) anch'esso catalizzato. Molto vasta infine la scelta per allestimenti ed equipaggiamento di serie.

Pirelli e Bmw sponsor della Winter Marathon dolomitica

Venerdì, sabato e domenica prossimi sulle impervie strade dolomitiche, da Madonna di Campiglio al Passo Pordoi (il punto più alto con i suoi 2200 metri di quota), si svolge l'edizione 1992 della ormai classica Winter Marathon per auto d'epoca prodotte tra il 1930 e il 1967, tutte a trazione posteriore. 1450 chilometri di strade ghiacciate e innevate saranno percorsi dagli oltre 140 equipaggi nell'arco di una sera e una notte (tra venerdì e sabato). Nel pomeriggio di sabato la suggestiva prova finale sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio. Tra gli sponsor della manifestazione - organizzata dal M.W. Veteran Car Club - figurano Pirelli e Bmw. La Casa automobilistica tedesca, inoltre, sarà presente anche fra i contendenti con una propria vettura ufficiale: la 507 con motore 8 cilindri a V (150 cv e 200 km/h di velocità massima), regina degli anni Cinquanta. Sarà presente in modo ufficiale anche la Volvo.

Revisioni a 3 anni Nasce in Francia il controllore tecnico

GIANCARLO LORA

NIZZA. In Francia con il 1992 è nata una nuova professione: quella del controllore tecnico, che riguarda il mondo dei veicoli. Il patentino è conseguibile dopo sole 35 ore di corso per coloro che hanno lunga pratica di meccanica, dopo 900 ore per i principianti. Tutto è legato alle nuove norme che prevedono una revisione ogni tre anni per i freni, le sospensioni, le gomme, gli impianti di segnalazione di tutte le autovetture in circolazione da più di cinque anni. Ne sono interessate 16 milioni di automobili e due milioni di «camionettes». Nel 1992 si comincerà con il controllare gli automezzi posti in circolazione da nove e sette anni e più di nove anni, per un totale di 5 milioni di veicoli. E si andrà così, via via, a scalare. In assenza del contrassegno di controllo avvenuto, si può incorrere in una multa di 900 franchi, pari a circa 200 mila lire italiane. Quando l'auto alla verifica viene ritenuta non in ordine, il proprietario ha tempo due mesi per provvedere. Il controllo costa dai 275 ai 320 franchi,

come dire dalle 60 alle 70.000 lire. Per mettere in cantiere una simile operazione e renderla veloce ed efficace, e per quanto la Motorizzazione abbia dovuto diluire i tempi, necessitano molti tecnici specializzati. È nata così la nuova professione del controllore tecnico, al quale non mancherà certo il lavoro. Il controllo triennale, peraltro, viene ad aggiungersi a quello già esistente, quinquennale. «Per garantire la circolazione di auto in buono stato ed evitare o diminuire il numero degli incidenti stradali», è stato detto. A questo scopo, tra l'altro, in Francia operano ormai da tempo i «Tribunali bordo strada» con tanto di funzionari della Prefettura, della Motorizzazione e della Gendarmeria autorizzati a «punire» seduta stante l'automobilista indisciplinato. Particolarmente presi di mira sono quanti non rispettano i limiti di velocità imposti dal codice. Per loro i Tribunali arrivano fino alla sospensione immediata e al ritiro della patente di guida.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Massima prudenza pure in autostrada

La circolazione sulle autostrade è disciplinata da apposite norme (art 125) del codice della strada. Si tiene conto della particolarità della strada, dei maggiori limiti di velocità consentiti, del fatto che le stesse offrono margini di sicurezza maggiori perché, mancando gli incroci, non sono attraversate da altre strade. Guai, però, a ritenere che sulle stesse si possa circolare senza tener conto delle norme di prudenza e delle situazioni che possono determinarsi per eventi atmosferici o per condizioni di traffico eccezionali. È evidente che, essendo l'autostrada divisa in più corsie, si può ragionevolmente fare affidamento sulla regolarità della condotta di marcia dei conducenti e sulla imprevedibilità dell'ingombro della corsia di marcia normale da parte di altri veicoli che predono. Tutto ciò può essere vero in condizioni normali di circolazione, in relazione anche alle disposizioni previste dal suddetto articolo del codice della strada che vietano la fermata dei veicoli, salvo casi di necessità, e stabiliscono che la sosta è consentita solo sugli spazi all'uopo esistenti. Ma quando vi è scarsa o nulla visibilità per nebbia, fumo o altro, occorre regolare la propria marcia preveden-

do che possa essersi verificata qualche incidente e che la carreggiata, conseguentemente, possa anche essere ingombra. Si richiede cioè da parte dei conducenti dei veicoli il massimo della prudenza e soprattutto una velocità che consenta di poter avistare, nelle date condizioni di scarsa o nulla visibilità, con un minimo di sufficiente anticipo, la posizione irregolare del veicolo che precede. Naturalmente la velocità elevata o non adeguata potrà ricavarci anche dalla natura ed entità dei danni causati al veicolo che ingombra la carreggiata e di quelli riportati dal veicolo che ha investito l'altro. Lo ha ribadito con sentenza numero 4179 del 23 marzo 1990 la IV sezione penale della Corte di cassazione che ha condannato per omicidio colposo il conducente del veicolo sopraggiungente a velocità non moderata e che aveva causato la morte di una persona. Giova, comunque, ricordare che in caso di ingombro della carreggiata autostradale, tale ingombro va opportunamente segnalato, non soltanto con le luci di posizione, ma anche con altri mezzi: accensione di torce luminose, segnalazioni di rallentamento da parte di persona posta nella zona spartitraffico, eccetera.



Il Mercedes Coupé nella foto è il 600 SEC con motore 12 cilindri plurivalvole

Per avere questi bolidi super lussuosi, super comodi e certamente anche super costosi - per quanto di prezzi non si possa ancora parlare già si è 200 milioni di lire - i pretendenti italiani dovranno attendere l'autunno - inoltrato, periodo nel quale entreranno in commercio anche le Serie 200/300 provviste dei nuovi motori a quattro valvole per cilindro.

e la Bmw un'elettrica per gli Usa

Le severe norme antinquinamento stabilite dalla California hanno spinto la Bmw a mettere a punto una nuova vettura elettrica, diversa dalla E1 presentata a Francoforte, che è stata esposta in anteprima al salone di Detroit. La E2 - questo il nome del prototipo sottoposto al giudizio del pubblico americano - dovendo fare i conti con le differenti dimensioni del traffico e della rete stradale e autostradale statunitense, nonché con le diverse esigenze di mobilità di quella utenza, è una quattro posti più grande e potente della E1. La necessità di una propulsio-

ne capace di maggiori accelerazioni e ripresa ma anche di più ampia autonomia (e quindi di montare una batteria più ingombrante e pesante) ha determinato anche le nuove dimensioni della vettura che è lunga 382 cm (36 più della E1) e alta 145 cm (5 meno della E1), pesa a vuoto 1000 kg (100 più della E1). Secondo i dati della Casa, il propulsore di 32 kW (45 cv circa) consente una accelerazione da 0 a 50 km/h in 6,5 secondi, una velocità massima di 120 km/h (100 se lungo salite del 4%) ed ha una autonomia massima di 430 chilometri.



Il frontale della E2. L'elettrica per gli Usa ha un'autonomia di 430 chilometri