

In tutta Europa attenti ai limiti di velocità

Chi sta per imboccare la strada delle vacanze farà bene a tenere presenti i limiti di velocità. In Italia, infatti, tutti gli uomini in servizio di pattugliamento su autostrade e arterie di maggiore traffico hanno ricevuto ordine di essere molto severi con l'automobilista trasgressore. Ma basterebbe il buonsenso per capire che in questo periodo di traffico più intenso è meglio prevenire un maggior lasso di tempo per raggiungere la meta delle soppilate ferie.

Non rano severi e rigorosi nel far rispettare i limiti di velocità sono i vigili e poliziotti degli altri paesi europei. Chi intende trascorrere le proprie vacanze in Europa farà bene dunque a guardare con attenzione i cartelli indicatori delle velocità massime ammesse (qui sotto ne riportiamo alcune) posta a ogni passaggio di frontiera.

COSÌ IN EUROPA

nazione	città	strada	autostrada
GERMANIA	50	100	-
BELGIO	50	90	120
DANIMARCA	50	80	100
SPAGNA	50	90	120
FRANCIA	50	90	130*
GRECIA	50	80	80
IRLANDA	50	90-110	90-140
ITALIA	50	90-110	110-130*
LUSSEMBURGO	50	90	120
OLANDA	50	80	110
GRAN BRETAGNA	48	97	113
AUSTRIA	50	100	130
FINLANDIA	50	80	120
NORVEGIA	50	80	90
SVEZIA	50	70	110
SVIZZERA	50	80	120

* in Germania 130 consigliati in autostrade; in Francia 110 km/h quando piove; in Italia, a seconda della cilindrata variano i limiti

Peugeot rinnova e amplia la gamma della sua «media» 405 si rifà il look

La Peugeot 405 si sottopone ad una operazione rinnovamento. La gamma che verrà commercializzata ai primi di settembre sarà più ampia, moderna, elegante, funzionale e solida. Sette le motorizzazioni, tutte ecologiche. Quattro sono inedite: a benzina «verde» nelle cilindrata di 1761, 1998 e 1998 16 valvole, ed ecodiesel con turbocompressore e intercooler di 1905 cc «pulito all'origine».

ROSSELLA DALLÒ

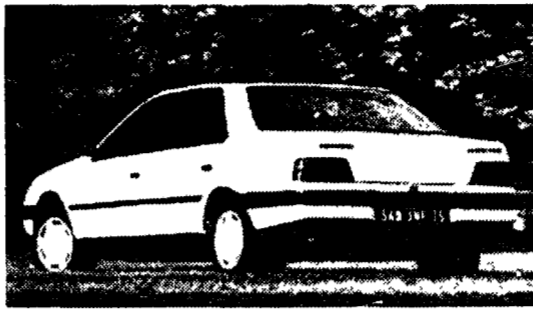
Operazione rinnovamento, così potremmo sintetizzare l'impegno della francese Peugeot per ridare slancio alla sua «405», la media del segmento C che viene prodotta in dieci diversi Paesi oltre che in Francia. In realtà, pur non modificando in modo sostanziale il design esteriore, si potrebbe parlare di una completa rivisitazione del modello, soprattutto negli interni e nelle motorizzazioni, tanto da farlo sembrare un «nuovo non nuovo».

La «nuova» 405 che sarà commercializzata nel prossimo settembre sia nelle versioni berlina sia in quelle station wagon si presenta infatti più vicina al gusto «rigente» nell'utenza europea che vuole ritrovare nell'automobile una decisa personalità, prestazioni e sicu-

rezza, ma nel contempo non rinuncia a una certa eleganza degli interni «sposata» con la funzionalità e la solidità. E su tutti questi elementi ha lavorato Peugeot per offrire una 405 davvero rispondente alle esigenze d'oggi. Questo almeno sulla carta, ma già nei prossimi giorni saremo in grado di verificarne la veridicità vedendo e provando la vettura sulle strade di Francia. Vediamo comunque quali sono le novità annunciate dalla Casa.

Carrozzeria. Il «tema» stilistico è quello originale, ma la parte posteriore della berlina è stata rivisitata per abbassare di 136 millimetri la soglia del bagagliaio. Anche le luci posteriori sono state ridisegnate in linea con quelle dell'ammiraglia 605.

Interni. Qui si è messa ma-



La «nuova» 405: soglia bagagliaio più bassa, nuove le luci

no abbondantemente andando a modificare lo stile della plancia, il disegno del quadro strumenti - che incorpora almeno 4 o 5 indicatori analogici o digitali -, i pannelli delle porte e i rivestimenti. In particolare, per dare una sensazione di maggiore eleganza, la plancia è stata rivestita di una pellicola in PVC simile al cuoio.

Solidità. L'attenzione si è accentrata sulla scocca, che ora ha lamiere più robuste. Questo lavoro ha portato ad un aumento di 15 chili del peso complessivo della vettura a tutto vantaggio anche di un mi-

glior rapporto peso/potenza.

Motori. Qui lo sforzo per ampliare la scelta è notevole: sette diversi propulsori, tutti catalizzati, fra i quali quattro inediti. Si tratta dei motori a benzina di 1761 cc (103 cv), 1998 cc (125 cv), 1998 cc di distribuzione 16 valvole (155 cv) e ecodiesel con turbocompressore e intercooler di 1905 cc (92 cv) che, assicura la Casa, è «pulito all'origine». Le altre motorizzazioni riguardano i propulsori a benzina verde di 1360 cc (75 cv) e 1580 cc (90 cv), e l'ecodiesel aspirato di 1905 cc (70 cv).

AX Ten ora anche «verde»

Finalmente anche Citroën pensa alla gran massa di utenti delle piccole cilindrato sotto il litro, offrendo loro due AX catalizzate e a posto con le normative Cee. Si tratta della già nota AX Ten, finora concepita nella sola versione «brown» (benzina super), e della serie speciale AX Ten Ten entrambe offerte con carrozzeria a 3 o 5 porte. Le due neonate «verdi» della piccola francese montano il collaudato propulsore TU di 954 cc a cui sono state apportate modifiche che ne hanno aumentato la potenza da 45 a 50 cavalli a 6000 giri/minuto. Decisamente «risparmiose» nei consumi e ora anche «pulite», le due nuove AX si differenziano essenzialmente per l'equipaggiamento di serie, più ricco sulla versione speciale. La Top Ten, infatti, offre in più la predisposizione impianto radio, il tetto apribile e i vetri azzurrati. Con uno sforzo encomiabile, Citroën Italia ha assorbito gran parte del costo della catalizzazione rilocando molto poco i prezzi della AX Ten (+ 323 e + 600.000) che viene venduta a lire 11.960.000 e 12.763.000, chiavi in mano. La Top Ten costa invece 12.420.000 (3 porte) e 13.144.000 (5 porte).

Croma Turbo la più pulita tra 1600 e 2000 in Germania

Prestigioso riconoscimento tedesco per l'ammiraglia Fiat La Croma 2000 i.e. Turbo è stata giudicata la meno inquinante delle vetture di cilindrata compresa fra i 1600 e i 2000 cc. Questo è il risultato dell'indagine condotta dall'autorevole rivista «Auto Bild» che ha messo a confronto i dati dell'Ufficio federale della motorizzazione sulle emissioni nocive di 30 vetture europee e giapponesi vendute in Germania. In particolare la Croma 2000 i.e. Turbo è risultata la migliore per quanto riguarda le emissioni di ossido di carbonio: 0,24 grammi/km contro i 2,1 previsti dalla normativa Usa '87. Decisamente inferiori anche i valori di idrocarburi (0,13) e ossido d'azoto (0,12).

La Cinquecento si impone per i consumi: premio «Goccia d'oro»

premiere le aziende che con i loro prodotti contribuiscono alla conservazione dell'energia e alla difesa dell'ambiente. La qualificata giuria per la prima volta ha premiato il «concetto globale» della piccola Fiat, riconoscendo come elementi qualificanti i consumi ridotti, il controllo delle emissioni, la completa riciclabilità della vettura, l'attenzione all'ambiente in tutto il processo produttivo.



Prima foto ufficiale della berlina media Subaru '93

In occasione della presentazione ad Asolo della coupé sportiva SVX, in commercio in Italia da pochi giorni, Subaru Italia ha voluto diffondere la prima foto ufficiale e la prima scarse notizie sulla sua novità per il 1993. Al momento si chiama in via provvisoria N55 e sarà proposta nelle versioni berlina e «compact wagon» (nella foto sopra) con motorizzazioni benzina di 1.6 e 1.8 litri. In uscita tra febbraio e marzo del prossimo anno, si collocherà tra la Justy e la Legacy (che non sostituisce).

Uno Rap Up aumenta: 1.4 cat allo stesso prezzo della Fire 1000

In vendita solo da pochi giorni, la Fiat Uno Rap Up con motore Fire 1000 trova già una «sorella maggiore». Si viene ora ad affiancare anche una versione con motore ecologico (catalitico trivalente e sonda lambda, dispositivo antievaprazione carburante) di 1.4 litri a iniezione elettronica. Il motore di 1372 cc eroga una potenza di 71 cv a 6000 giri e una coppia di 11 kgm a 3000 g/m. La velocità massima è di 165 km l'ora. Della Fire ha le stesse dotazioni di serie ed esattamente lo stesso prezzo «chiavi in mano» 14.309.155 lire la tre porte e 15.189.755 la cinque porte.

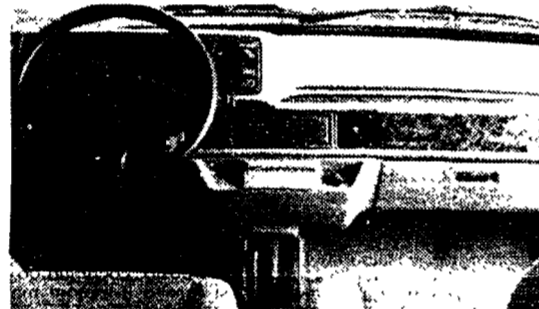
Auto 4x4: è la Panda la più gettonata nei cinque mesi

Nella speciale classifica delle vetture a trazione integrale più «gettonate» nei primi cinque mesi dell'anno si è imposta la piccola Panda Fiat 4x4. Da gennaio a fine maggio ne sono state consegnate 10.500, due volte e mezzo in più rispetto allo scorso anno. Panda ha distanziato, nell'ordine, Lancia Delta (2959), Alfa Romeo 33 (829), Ford Sierra (714), Citroen AX (670), Subaru Justy (653), Autobianchi Y10 (553), Subaru Legacy (553), Mitsubishi Space Wagon (529) e Volkswagen Passat (478). Da solo il Gruppo Fiat ha dunque conquistato i tre quarti di tutte le vendite (20.679 unità) di 4x4 del periodo.

Nuove proposte da Rover Italia: una Mini 1.3 British Open Classic e... Cambio automatico per la 114



La Mini British Open Classic col tetto apribile in tessuto



La 114 Sli adotta il cambio automatico a variazione continua

Il nuovo slancio che si è dato la britannica Rover trova continue conferme anche sul nostro mercato. In questi giorni infatti Rover Italia ha dato il via alla commercializzazione di due nuove versioni della classissima Mini e della «114».

La piccoletta Rover arricchisce la propria gamma con la British Open Classic proposta nel solo colore British Racing Green metallizzato e con interni in Stone Beige. Dispone di un propulsore quattro cilindri

di 1275 cc che eroga una potenza di 50 cv a 5000 giri/minuto e che le consente di raggiungere una velocità massima di 140 km l'ora con consumi abbastanza contenuti (oltre 13 km/litro nell'uso urbano). È provvisto di catalizzatore trivalente e di sistema di recupero dei vapori di benzina. La British Open Classic, senza dimenticare le tante cromature della tradizione Mini, si caratterizza per il tetto apribile in tessuto nero, i cerchi in lega di tipo sportivo, i vetri atermici, e al-

l'interno per i sedili e il volante in pelle, il tessuto specifico dei rivestimenti, l'impianto stereo R552 con due altoparlanti. Prezzo chiavi in mano: lire 13.700.000.

L'altra novità Rover è la 114 Sli Automatica che introduce nella Serie 100 la trasmissione CVT a variazione continua. Per questa vettura - che viene venduta a 17.300.000 lire chiavi in mano - è stato scelto il cambio automatico VT-1, ultima generazione di quelli prodotti dalla belga Volvo Car Sint-Truiden,

accoppiato ad un motore da 1.4 litri della Serie K a iniezione single-point dotato di serie di catalizzatore. Un impianto di raffreddamento aria/olio è stato aggiunto al radiatore per garantire temperatura e livelli costanti di efficienza del CVT VT-1 nelle più disparate condizioni climatiche e di guida. La 114 Sli Automatica è accreditata di una velocità massima di 160 km/h e di consumi estremamente contenuti anche in città: 16 km con un litro di benzina «verde». □ R.D.

In Italia la Frontera Opel La Sport sotto i 30 milioni



Frontera è offerta in versione Wagon e Sport (con hard-top)

L'offerta di fuoristrada europei si è arricchita in questi giorni di un nuovo prodotto che porta la firma di Opel: la Frontera, a trazione integrale inseribile, proposto nelle versioni passo corto Sport a tre porte e passo lungo Wagon a 5 porte. Con questa operazione, dunque, Rover e Mercedes non saranno più sole a contrastare lo strapotere nipponico in questo specifico settore.

A dire il vero Frontera non è proprio totalmente europea in quanto viene prodotta negli

stabilimenti inglesi dell'Ibc, frutto della joint-venture tra la General Motors e la giapponese Isuzu, e perché di fabbricazione nipponica sono le trasmissioni, parte delle sospensioni anteriori, freni e plancia portastrumenti. Per il resto, l'etichetta (a struttura separata, sostengono la carrozzeria e gli organi meccanici), alcuni componenti delle sospensioni e le parti dell'assale posteriore sono costruiti in Gran Bretagna da aziende specializzate, mentre i motori sono prodotti dalla

Due nuove 1200 cc nella gamma Seat Ibiza

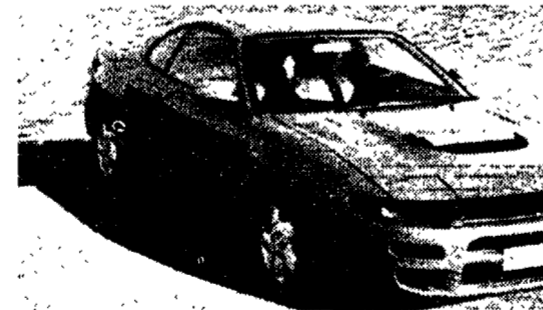
La Seat Ibiza si è da poco arricchita di due nuove versioni. Si tratta della 1200 Crono Sporty Look e della 1200 Special, ambedue destinate a soddisfare - spiega Seat Italia - specifiche esigenze dell'utenza, e ambedue catalizzate con il più sofisticato dispositivo antinquinamento: il catalizzatore a tre vie e sonda lambda.

La Crono Sporty Look, come afferma il nome richiamato sulle fiancate e il portellone posteriore, vuole appunto conferire un'immagine sportiva alla «compatta» spagnola. Non per niente questa nuova versione è caratterizzata, esteriormente, dai due specchietti laterali, dallo spoiler aerodinamico sul portellone e dai copripneu integrali. Anche l'allestimento ha subito variazioni, adottando tessuti specifici per la selleria, poggiatesta anteriori imbottiti, e un inedito volante di tipo sportivo a quattro razze. I prezzi chiavi in mano vanno dai 13.540.000 lire della versione a 3 porte ai 14.490.000 della 5 porte.

La Ibiza 1200 Special, anch'essa disponibile nelle due versioni di carrozzeria a 3 e 5 porte - offerte rispettivamente a lire 12.700.000 e 13.650.000 chiavi in mano -, nasce invece da una precisa scelta di innalzamento della motorizzazione di base. Infatti occupa ora il primo gradino della gamma, sostituendo la precedente «Special 903».

Prova. Entusiasmante sotto ogni profilo la Toyota Celica 4WD Turbo versione Carlos Sainz Aerodinamica fino alla provocazione

La Toyota Celica 4WD Turbo nell'edizione limitata Carlos Sainz è una super-sportiva di lusso dedicata a chi non ha timore di farsi notare. Tecnologia sofisticatissima in funzione di un effetto di guida leggerissimo, preciso. Prestazioni d'eccellenza, ma è il design tutto curve e prese d'aria il suo principale biglietto da visita. Le note «pesanti» dal listino prezzi: da 53 a 60 milioni di lire.



La Celica 4WD Turbo-Carlos Sainz offre prestazioni da capogiro in assoluta sicurezza. Studiata fin nei minimi particolari, è fatta per chi vuole farsi notare e non ha problemi economici

In edizione limitata, cinquemila esemplari, con il numero progressivo, come le litografie, la Toyota Celica 4WD Turbo versione Carlos Sainz (costi intitolata al campione di Rally), è una automobile che si nota probabilmente più di qualunque altra sua contemporanea. Se, scegliendo la propria vettura, uno si preoccupa, innanzi tutto, di non farsi notare, secondo le regole di ferro dello snobismo più puro, farà bene a orientarsi altrove, perché se si gira su una Celica-Sainz si costringe la gente a fermarsi, a guardare lo spoiler, lo snorkel, le decine di curve, infossamenti e arrotondamenti che hanno portato l'aerodinamica fino alla provocazione. Dentro e fuori, questa sportiva di lusso, sembra uscita da un film di Ridley Scott che cerchi di anticipare l'evoluzione dell'automobile attraverso la fantasia dei designers giapponesi.

Inutile descrivere gli estremi tecnici che le danno una potenza ed una elasticità di prestazioni - più di duecento cavalli, una velocità che a duecento orari dispone ancora di

un allungo di una buona cinquantina di km/h, una sofisticatissima distribuzione della potenza tra le quattro ruote -, perché tutta la tecnologia è in funzione di un effetto di guida leggerissimo, preciso, una generazione più in là della comune esperienza del viaggiatore. La posizione di guida è molto bassa e allungata, ma di facile accesso, il sedile avvolgente e regolabile al millimetro in tutti i sensi, il volante si sposta automaticamente su e giù togliendo la chiave dell'avviamento e innestandola. Tutti i comandi sono raccolti ad anfiteatro ed a portata delle dita del guidatore, quasi senza staccare le mani dal volante. Il comfort è quello di un'auto da rally, quindi non sono sensati i confronti con le berline tre volumi. I viaggiatori sui sedili posteriori sono ovviamente sacrificati. L'auto è concepita in funzione di lunghi spostamenti a due (e si intende due che amino proprio l'auto) con pochi bagagli, anche se si intrinsece facilmente la possibilità di convertirla a scopi di esibizione per trasferimento casa-bar

del proprietario di una Celica. Il quale sarà, indubbiamente, ricco e con una forte vocazione a una scelta non convenzionale, almeno per il momento. Infatti questa straordinaria 2000 sembra condensare i caratteri che stanno facendo il successo della produzione automobilistica giapponese, che appare in grado di modellare il prodotto sui gusti di un design avanzatissimo, con predilezione per le forme organiche, che vediamo affermarsi anche nei modelli più correnti e accessibili, delle medie e piccole cilindrato. Se questa è, come sembra, una tendenza del gusto dei consumatori, soltanto le misure protezionistiche della Cee possono rallentare la marcia della nuova ondata «made in Japan» a quattro ruote, dal momento che il vantaggio nella tecnologia e negli stili produttivi sembra per ora difficilmente colmabile.

La capacità di plasmare l'auto, che questa Celica-Sainz

dimostra al massimo grado, sembra consentire ai giapponesi di recuperare vecchi moduli stilistici, almeno nella carrozzeria, della produzione europea, riempiendo però le antiche forme (della storica Jaguar E, della vecchia Saab 900, o di certe preistoriche berline britanniche) di contenuti tecnici completamente nuovi.

Le note pesanti, naturalmente, vengono con i prezzi, da 53 milioni fin verso i 60, a seconda degli optional, che collocano la Celica leggermente al di sopra delle sue consorelle, la Nissan Sunny 2.0 GTI-R, pure giapponese, e la italiana Delta 2.0 i.e. turbo 16 valvole HF integrale. La voce corrente vuole poi che un'auto così inconsueta abbia vita più difficile nel campo dell'usato. Ma il titolare di una Celica-Sainz si potrà sempre consolare pensando che, se si libera un posto all'ultimo piano del Museum of Modern Art di New York, questo toccherà a lei.



Da Sarnico il Rio 700 Fish per appassionati della traina

La linea slanciata e piacevole, la carena a V profonda stabilizzata dai classici pattini Hunt, la struttura aperta protetta da un robusto tettuccio rigido, il bordo libero piuttosto basso, tutto rivela la classica barca concepita per la pesca sportiva. Infatti il Rio 700 Fish è l'ultima novità con la quale il noto costruttore di Sarnico - il cantiere Rio, appunto - entra di slancio nel settore del fisherman medio-piccolo, finora di concezione quasi esclusivamente americana.

È una barca pensata per gli appassionati della traina, e di quella d'altura in particolare, che il cantiere - quanto ad attrezzature peculiari - ha pensato di affidare a un pescatore sportivo di provata esperienza. Scelta decisamente oculata, perché le soluzioni presentate risultano molto funzionali e anche piuttosto originali.

Il pozzetto è sufficientemente ampio per tre o anche quattro canne ciascuno, oltre alle più varie attrezzature. Sul cofano motore, allo pchì centimetri e apribile a scorcimento, si trovano le poltrone di pilota e di co-pilota, a poppavia delle quali sono piazzati altri portacanne a riposo e una capace ghiacciaia che funge anche da comodo sedile.

Nella plancetta, incorporata nello scafo e a cui si accede attraverso una «tuna duno» (porta apribile), sono ricavate la vasca per le esche vive e quella per il pescato. Una carucola può essere piazzata sulla robusta paratia della cabina, tale da facilitare l'imbarco delle grosse prede. La poltrona da combattimento è collocata sul ponte di prua, dato che i passaggi laterali sono comodi e protetti da una solida battagliola, e non richiede necessa-

namente il classico poggiatesta di solitamente piuttosto ingombrante. Quattro portacanne sono incassati nei trincanni.

La cabina è piccola ma ben organizzata (wc, frigo, cucina, lavello, tavolino, gavoni, ecc.) e può ospitare due persone per la notte. Sia all'interno sia all'esterno, peraltro, si trovano parecchie rifiniture in teak che non guastano.

L'esemplare da noi provato in acque lacustri montava un Volvo Penta turbo diesel da 200 HP Risposta immediata ai comandi, planata pronta, il Rio 700 Fish (lunghezza scafo m. 6,80, fuon tutto m. 7,20) fila veloce e stabile oltre i trenta nodi, ha una virata pronunciata e decisa, un tempo di arresto quasi immediato. Naturalmente, la stabilità in virata non è paragonabile a quella di scafi di dimensioni superiori, data la ridotta portanza della parte prodiera. Insomma, un piccolo fisherman con i fiocchi

Il Rio 700 Fish è perfettamente accessoriato per la pesca, con soluzioni funzionali e anche originali. Lunga m. 7,20 fuon tutto, monta motor entrobordeo Yanmar o Volvo Penta TD da 150 a 200 HP.