



Panda Regimental per neopatentati Più controvalore

Da venerdì il mercato delle Panda si arricchisce di una nuova serie speciale, la Regimental, a posto con il nuovo codice della strada in materia di guida per i neopatentati (raggiunge una velocità massima di 135 km/h) e caratterizzata da una completa dotazione così da migliorarne il controvalore. La Panda Regimental (nella foto) costa chiavi in mano 10.865.305 lire. Nei colori metallizzati verde Malta e blu dark, è fornita di serie di portapacchi integrale, fasce parapacchi laterali con mostrine che riportano i colori del tessuto interno (a bande diagonali rosse, verdi e blu come le cravatte inglesi Regimental, da cui il nome), doppi retrovisori, tergicristallo lunotto termico. Mossa da un motore catalizzato di 899 cc, con accensione elettronica breakerless integrata con l'iniezione (elettronica single-point), che sviluppa 40 cv a 5500 giri e una coppia di 6,7 kgm a 3000 g/m. Il cambio è a 5 marce, e i freni servosistemi.

Marbella «cat» ritocca l'estetica della Special

Anche la piccola Seat Marbella Special catalizzata (motore quattro cilindri di 903 cc, 39 cv) può essere acquistata tutta tranquillità da chi ha appena acquistato la patente. Caratteristica del dispositivo antinquinamento (catalizzatore a tre vie con sonda lambda, controllata dal carburatore elettronico Marelli-Weber) è il segnalatore acustico che avvisa di non usare lo starter quando il catalizzatore ha raggiunto la giusta temperatura di funzionamento (ultimo d'inverno quando si ricorre spesso all'arricchimento della miscela aria-benzina). Ora la Special viene aggiornata con piccoli ritocchi estetici-funzionali come due nuovi colori, griglia in tinta carrozzeria, nuovi interruttori quadro strumenti, specchietto di cortesia nell'alletta parasole. In vendita in questi giorni, la Special costa lire 9.995.000.

Opel Campo raddoppia e diventa «per cinque»

Il pick-up fuoristrada Campo della Opel offre ora due versioni distinte. Al già noto Sportcab con cabina allungata a due porte si affianca la nuova versione con carrozzeria Crewcab a 4 porte laterali e pianale posteriore accorciato di 34 cm per offrire 5 comodi posti in abitacolo. Restano uguali la trazione integrale inseribile e la motorizzazione Diesel di 2,5 litri, cambia invece la portata utile che è di 770 kg per la versione Crewcab, e 800 kg per la Sportcab. Le dotazioni per il comfort sono quelle di una berlina. Lo sterzo è servosistito, i freni anteriori a disco autoventilati e posteriori a tamburo autogrestranti. I prezzi chiavi in mano sono, rispettivamente: 30.093.000 e 25.370.000 lire.

Concessionaria Mirani/Ford di Piacenza compie 70 anni

Festa grande alla Mirani di Piacenza. La concessionaria Ford compie infatti 70 anni. Un compleanno importante per quella che è una delle pioniere della storia commerciale dell'automobile in Italia e in Europa. Il capostipite Enrico Mirani iniziò l'attività nel 1922 vendendo trattori agricoli Fordson e dopo pochi anni con la celeberrima Ford T detta anche Ridolini (il comico la usava spesso nei suoi film). Il «boom» della Mirani si ebbe sotto la gestione della moglie Luisa che guida la concessionaria dal 1930.

Dati convincenti dalla Volkswagen Allacciati ovvero sicuri

DALL'INVIATO

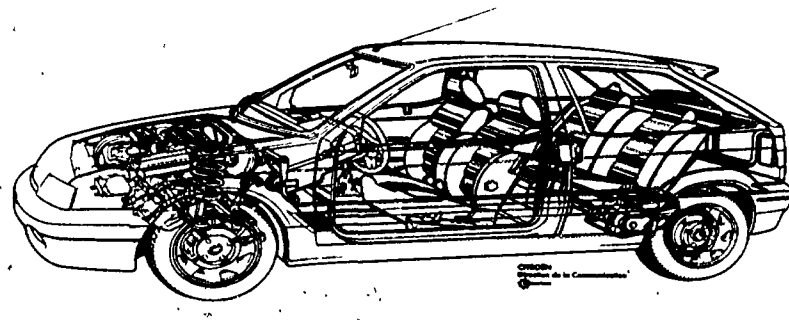
VERONA. Le cinture di sicurezza salvano la vita. Meglio ancora se abbinate all'air-bag, il cuscino ad aria compressa che si espande automaticamente in caso di urto frontale. Di questo è assolutamente convinto il professor Ulrich Seiffert, membro del consiglio di amministrazione del Gruppo Volkswagen per il settore Ricerca e Sviluppo. La necessità di diffondere l'uso dei dispositivi di ritenzione ha portato il docente tedesco anche a Verona, nella sede della Autogerma (filiale del Gruppo) dove si è tenuto il convegno «iniziative di sicurezza».

È curioso scoprire che fra le motivazioni dell'acquisto di un'automobile d'oggi non vanno poste al vertice la sicurezza. Curioso - ma anche criminale e autolesionistico - perché poi, alla prova dei fatti, elude quella regola primaria di allacciarsi le cinture in barba persino alla legge. È un po' come i limiti di velocità: tutti sono d'accordo che gli eccessi costituiscono un rischio per la propria e altrui vita, ma nessuno li evita.

Premesso che la sicurezza di tutta la vettura riveste un ruolo importantissimo tanto che l'evoluzione in questo campo è continua e sempre più accentuata - e sarebbe bene che i costruttori dotassero di Abs di serie «tutte» le vetture! -, la variabile indipendente e spesso «impazzita» resta l'uomo. Quello stesso, guidatore o passeggero, che in caso di incidente frontale o tamponamento va a sfondare con la testa il parabrezza e si accartocchia sul volante. Quando va bene sono lesioni, anche gravi. E sia ben chiaro che non sono immuni da conseguenze fisiche pesanti neppure i passeggeri posteriori: già con un urto a 50 km/h, se il sedile anteriore è vuoto, il trasportato non allacciato «vola» fino al parabrezza.

Ora è appurato da prove di crash - in Volkswagen ne fanno di trenta tipi diversi con bordo sofisticatissimi manichini elettronici - al ritmo di quattro auto sfasciate al giorno, che su una Golf 3 provvista di air-bag lanciata a 80 km orari contro un'altra vettura ferma guidatore e passeggero anteriore restano illesi purché ritenuiti dalle normali cinture di sicurezza a tre punti. Queste infatti sono studiate per resistere a un urto a velocità di 40 km/h. Oltre è indispensabile l'abbinamento del cuscino d'aria che, grazie a una serie di sensori, entra in funzione (ma basta un urto a 25 km l'ora per azionarlo automaticamente), protegge e respinge il corpo in soli 150 millesimi di secondo.

Per restare alla sola Germania, i dati del 1989 dicono che ci sono stati 8000 morti per incidenti stradali; e che la tipologia delle collisioni vede in testa quella frontale (21% dei casi). Da noi, purtroppo, le statistiche non sono molto diverse. E allora sarebbe bene incominciare dal correttivo più semplice: allacciare le cinture sempre. □R.D.



Subito sul mercato tre nuovi modelli top della «media» Citroën ZX tre porte piene di sprint

Tre nuove ZX piene di grinta si affacciano nella famiglia della «media» Citroën. La 16V, 220 km l'ora, costituisce il nuovo vertice della gamma. Per i giovani dinamici la «Furio» con un inedito motore 1800. Innovativa e superecologica la 1.9 Turbo Diesel Aura. Ancora migliorati i livelli di sicurezza attiva e passiva. Dotazioni complete. A richiesta solo «veri optional». Prezzi fermi «nell'immediato».

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

GRADO. Non è certo un momento economico favorevole per l'allargamento o il completamento delle gamme. Ma le leggi commerciali e le decisioni prese prima del ribaltone valutario non possono essere fermate. Così a Grado (Città) Italia ha presentato in questi giorni tre nuovi modelli della famiglia ZX, «auto europea 1992», subito disponibili sul nostro mercato. Due sono coperchini grintosi: la ZX 16V che si pone al vertice della gamma, e la ZX Furio con motore di 1,8 litri (inedito per Citroën) pensata per un'utenza

giovane e dinamica. Il terzo modello è la ZX 1.9 Turbo Diesel Aura che porta nella motorizzazione a gasolio nuovi concetti di affidabilità, prestazioni e comfort tali da costituire un nuovo standard cui tutti i Costruttori dovranno fare riferimento (ne spieghiamo il perché nell'articolo qui sotto, «rd»). Tutte e tre le ZX non sono, infatti, semplici derivazioni di vetture in gamma.

Il piccolo coupé tre porte denota tutta la sua specifica personalità già dalla carrozzeria, con spoiler posteriore nero e «minigonne» in color «inter-

grati». Segni distintivi sono il profilo inferiore del vetro laterale, le maniglie verticali scavate nel profilo della portiera, il taglio originale dei passaggi ruota posteriori. Anche all'interno i sedili contenitivi a più regolazioni riprendono «l'esprit de coupe» dell'esterno. Con tutto ciò, la linea ZX resta raffinata grazie anche ai colori sobri delle vernici metallizzate e all'azzeccato abbinamento dei tessuti interni.

Che non sia solo una 5 porte così sono stati tolti due accessi, si capisce anche dal lavoro di rinforzo operato per rendere ancora più sicura la già eccellente struttura della ZX: numerosi longheroni, associati a un tunnel centrale rinforzato per tutta la sua lunghezza, uniti tra loro con molle trasverse ostaco-

lano la deformazione in seguito a urti violenti e, impedendo l'arretramento della pedaliera, proteggono allo stesso tempo gli arti inferiori del guidatore.

Massima sicurezza attiva e passiva sono del resto una costante della «famiglia ZX». Ricordate l'innovativo sistema dell'assale posteriore «a effetto autodirezionale programmato» (fa sterzare le ruote posteriori nella stessa direzione delle anteriori)? Ebbene anche qui per la «tre porte» si è proceduto ad alcune invisibili modifiche che hanno portato a livelli superlativi la tenuta di strada, specie nelle curve strette.

Il percorso stradale fra le colline di San Daniele (patria del prosciutto crudo ma anche circondata da splendidi castelli medievali) ha messo a dura

passionati del mondo motoristico: i propulsori e le prestazioni. Il «cuore» della ZX 16V è un motore quattro cilindri di 1998 cc, due alberi a camme in testa, distribuzione 4 valvole per cilindri, iniezione elettronica multi-point. È il risultato del meglio preso dai motori dell'ammiraglia XM 24V e della BX 16V. Anche in questo caso, il propulsore - che eroga 155 cv a 6500 giri/minuto, consente una velocità massima di 220 km l'ora e accelera da fermo a 100 km/h in 9,4 secondi - beneficia del dispositivo Acav (sigla di aspirazione a caratteristica acustica variabile) già adottato dalla XM. In parole semplici, esso «corregge» la caratteristica dei 16 valvole di dare potenza «in alto», ovvero permette una maggiore immissione di aria nei cilindri a bassi regimi, favorendo l'erogazione della coppia. Questa, che ha il suo valore massimo in 19 km a 3500 giri/minuto, è infatti disponibile per oltre 17 km in tutta la fascia da 2500 a 6500 giri. Cioè un motore molto elastico e potente.

Solo di poco inferiori le prestazioni della «Furio» che monta motore a benzina di 1761 cc. La potenza erogata è di 103 cv a 6000 g/m. Dispone di una coppia di 16,6 kgm a soli 3000 giri, una fra le più alte della sua categoria. Notevole anche la velocità massima, 188 km/h, e l'accelerazione da 0 a 100 km/h in 10,2 secondi.

Fornite di dotazioni di serie davvero complete - a scelta solo veri optional come il condizionatore o il tetto apribile, e per la Furio e la TD Aura anche l'Abs - la tre porte 16V costa 27.299.790 lire, 19.950.350 la Furio. Interessante anche il prezzo della 1,9 Turbo Diesel Aura fissato in lire 21.992.390, chiavi in mano. Prezzi che «almeno nell'immediato» non saranno ritoccati.

Nelle foto in alto, una vista di tre quarti della ZX 16V e lo spaccato della «tre porte».

Mercato diesel (segmento B) in Europa nel 1991

PAESE	SEGMENTO B	DIESEL	MIX %
Germania	987.259	114.427	11,6
Gran Bretagna	535.324	40.431	7,5
Francia	517.542	209.957	40,6
Italia	479.711	30.103	6,3
Spagna	279.739	41.090	14,7
Paesi Bassi	162.166	19.277	11,9
Belgio	147.765	44.434	30,1
Austria	112.236	24.113	21,6
Svizzera	88.770	1.196	1,3
Grecia	66.765	127	0,2
Portogallo	62.524	2.700	4,3
Svezia	49.130	548	1,1
Finlandia	41.333	406	1,0
Danimarca	33.975	354	1,0
Irlanda	26.818	5.747	21,4
Norvegia	20.506	1.506	7,3
Lussemburgo	10.474	1.909	18,2
Totale	3.822.037	528.215	14,9

Un motore a gasolio turbocompresso, da 92 cv non fa rimpiangere la guida dell'auto a benzina

FERNANDO STRAMBACI

A Grado, dove la Citroën Italia ha organizzato per la stampa la prova delle tre nuove versioni della ZX, i vecchi ricordano ancora un'antica leggenda. Dice la storia che tra i tanti demoni che affliggono l'umanità, c'è anche quello responsabile della grandine. Per impedire che commetta malefatte basta collocare, sui sagrati e davanti alle abitazioni di Grado, seggiole e sgabelli con le gambe rivolte al cielo. Contro le malefatte del nostro governo, in particolare in tema di motorizzazione, non ci sono, purtroppo, seggiole o sgabelli che tengano.

Così ci troviamo ancora a non sapere quale sorte fiscale sarà riservata in Italia ai possessori di vetture con motore Diesel e l'incertezza vanifica gli sforzi dei costruttori test a costruire motori a gasolio sempre meno inquinanti, con ren-

dimenti termici sempre più elevati e, di conseguenza, con consumi sempre più bassi.

Il discorso è tornato d'attualità a Grado, quando, appunto, si è parlato dell'N2-F5, il nuovo turbodiesel (un propulsore simile equipaggia anche la 405 Peugeot) che la Citroën ha sviluppato per la ZX Aura sulla base del Diesel atmosferico di 1905 cc presente sulla ZX Avantage. In Francia, infatti, dove sotto questo aspetto almeno, grandina poco, nell'ambito di questo segmento di automobili i Diesel aspirati rappresentavano, nel 1991, il 39 per cento del totale e quelli turbocompressi erano a quota 31,4 per cento. Da noi, grazie alla sovrattassa sui Diesel, eravamo soltanto, rispettivamente, al 5,6 e al 13,6 per cento e una leggera ripresa avvenuta quest'anno s'è afflosciata per l'incertezza sulle intenzioni del

governo a proposito delle auto con propulsori a gasolio.

È un vero peccato, perché il turbodiesel che equipaggia questa nuova versione della ZX Aura consente prestazioni da auto a benzina, con minori consumi e con livelli di inquinamento che già oggi, senza ricorrere a dispositivi supplementari, sono più bassi di quelli previsti dalle normative per il 1995.

Questo nuovo motore, infatti, eroga una potenza di 92 cv a soli 4.000 giri/minuto (30 per cento in più rispetto all'aspirato) ed offre una coppia di 20,5 kgm a 2.250 giri (65 per cento in più) che gli consente di vantare, nel suo segmento, la migliore coppia al più basso regime.

Della validità di questo motore (lasciamo perdere la velocità massima che consente di raggiungere 185 km/h, che è la più alta tra le vetture concor-

renti) testimoniano le doti di accelerazione e di ripresa eccezionali e la parsimonia dei consumi.

La Citroën 1,9 TD Aura, infatti, copre i 400 metri con partenza da fermo in 17,6 secondi, passa da 0 a 100 km/h in 11,1 secondi, copre il chilometro con partenza da fermo in 32,8 secondi, 14 secondi le sono sufficienti per passare da 80 a 120 km/h in quinta. Anche i consumi sono a livello di eccellenza per la categoria, tanto che i dati di omologazione dicono di 4,3 litri per 100 km ai 90 orari, di 6,2 litri ai 120, di 7,2 litri nel ciclo urbano e di 5,9 litri di media.

Si tratta, in pratica, di consumi inferiori del 25 per cento rispetto a quelli di un analogo motore a benzina - differenza che sale al 35 per cento nella marcia in città - e che, ai 90 orari, consentono a questa Citroën, che ha un serbatoio di 56 litri, un'autonomia di 1.300 chilometri.

L'architettura di questo propulsore è stata affinata con l'ausilio del computer ed ogni sua parte, dal carter cilindri in ghisa alla testata in lega di alluminio, è stata studiata per assicurare il massimo rendimento ed è stata realizzata con tolleranze minime. L'albero motore in acciaio, ad esempio, reca un ammortizzatore di torsione per sopprimere le vibrazioni. Il circuito di alimentazione comprende un filtro aria a secco con filtro acustico integrato. Uno scambiatore aria-aria della Valeo consente una riduzione di 60 gradi della temperatura del motore. Il turbocompressore assicura una pressione massima di sovralimentazione regolata a 0,9 Bar ed il suo inserimento senza bruschi contraccolpi.

Un motore, insomma, che consente alla Citroën di parlare, a buona ragione di «Diesel come piacere».

Chiuso a Torino il salone del plein air. La «guerra» degli sconti. Poche, interessanti novità

Vento di crisi, avanti il caravan trainato

STEFANO RIGHI RIVA

che si è chiuso ieri, nel quale gli espositori, stavolta in gran parte esteri, si sono confrontati più sul fronte degli sconti e dei prezzi ultrafavorevoli che su quello delle novità tecniche e commerciali.

Naturalmente qualche lodevole eccezione c'è stata, come quella rappresentata dalla Ci, che con il 25% del mercato italiano, cerca ora di consolidare la sua posizione di leader: la Ci ha portato al salone un'intera nuova gamma di mezzi su motorizzazioni Fiat Ducato e Ford Transit per acquisire clienti anche sulla fascia medioalta, e ha inaugurato, in controtendenza, il suo terzo stabilimento in Toscana dove costruirà anche le nuove roulettes «Serena».

Qualche novità, interessante sul piano tecnico, è venuta dallo sfruttamento crescente della motorizzazione e della scocca del nuovo Volkswagen Transporter, il piccolo mezzo che ha raccolto l'eredità del glorioso Transporter a motore posteriore. Finalmente infatti



«Gioco» della Campertre, su motorizzazione Volkswagen Transporter

di larghezza che permette di sfruttare il box e di muoversi nel traffico urbano. Sempre che si voglia impegnare una cifra sopra i 40 milioni.

Tornando al salone vanno rievocate due novità in netto contrasto tra loro: la prima, assai positiva, è che finalmente Torino ha offerto al settore tempo libero gli ampi spazi dell'area espositiva del Lingotto, con relativi parcheggi e servizi ultraefficienti. La secon-

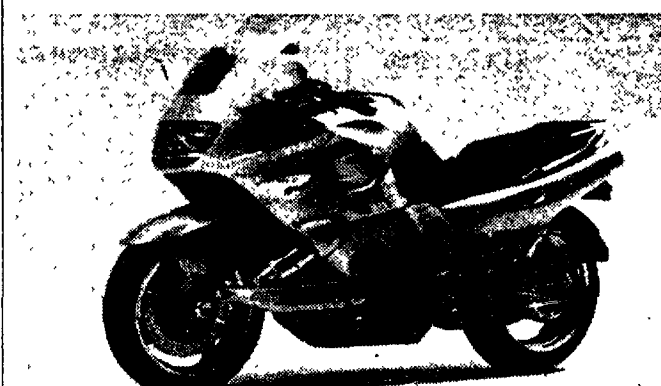
da è che invece si è approfondita la divisione tra i produttori, tanto che quest'anno la gran parte delle aziende toscane, mezza produzione nazionale, hanno disertato Torino preferendo l'esposizione quasi contemporanea di Firenze.

Con il risultato che adesso il consumatore si trova costretto a girare mezza Italia per vedere, da una parte, a Torino, la produzione estera e quella artigianale nazionale, dall'altra a

Firenze quella di alcune grosse case come Rimor, Arca o Laka. Nulla di più facile che detto consumatore, già in forte dubbio per le proprie angustie finanziarie, finisca per disertarli entrambi. E qualcuno più curioso potrebbe, perché no, unificare viaggio e spese per andarsene a Essen, dove dall'anno prossimo potrà lustrarsi gli occhi con una completissima vetrina internazionale. Facciamoci sempre del male!

Moto. Anteprima sulla GTS 1000

Una Yamaha granturismo regina supertecnologica



La Yamaha GTS 1000 è innovativa nella estetica, meccanica e ciclistica. In arrivo a gennaio, costerà intorno ai 22 milioni di lire.

Calano i veli sulla novità più attesa del 1993, la Yamaha Gts, granturismo d'élite degli anni Novanta. L'eredità della Morpho, moto da studio esposta al Salone di Tokyo, nell'estetica innovativa e nelle raffinate soluzioni di meccanica e ciclistica. Solo 100 cavalli per non sfidare la legge e tanto comfort per viaggiare in coppia. Un sogno lontano ma non irraggiungibile: 22 milioni, in vendita da gennaio.

CARLO BRACCINI

MARBELLA (Spagna). Sarà la regina del 1993, la moto dell'anno, quella a cui tutti faranno riferimento per styling, tecnologia, prestazioni globali. Ma la nuova Yamaha Gts 1000 non sarà irraggiungibile: la quota di commercializzazione, ancora sconosciuta ma presumibilmente vicina ai 22 milioni, la pone in diretta concorrenza con granturismo blasonate come la Bmw K100, la Honda Cb 1000 o, sempre in casa Yamaha, la FJ 1200. La Gts 1000 segna inoltre una tappa importante nella lotta tutta giapponese per il primato tecnologico della produzione di serie. Un anno fa era stata la n-va Honda a monopolizzare l'attenzione degli appassionati traducendo in realtà il progetto della Nsr 750 a pistoni ovali. Quasi novanta milioni di lire e poche centinaia di esemplari in tutto il mondo, dieci dei quali in Italia. Con la nuova Yamaha la supertecnologia diventa più accessibile.

In attesa di metterla alla prova in un test dinamico (arriverà in Italia solo a gennaio prossimo) dove promette di rivelarsi come una delle più confortevoli ed efficaci maximoto per il turismo veloce, sono soprattutto le caratteristiche innovative a far parlare della Gts 1000, figlia legittima della «dream-bike» Morpho e Morpho II, veri e propri laboratori su due ruote presentati al Salone di Tokyo del 1989 e del 1991. L'estetica, innanzitutto, con le linee morbide e sinuose e l'originale soluzione della carenatura spezzata dal profilo del telaio, per poi riprendere verso il basso con una nuova carenatura sottocarter di diverso colore. Con la meccanica interamente nascosta alla vista, è compito della ciclistica catturare lo sguardo, in particolare il vistoso monobraccio anteriore con ruota montata a sbalzo che sostituisce la tradizionale forcella telescopica. Lo schema adottato dalla Gts (un braccio scatoolato sul lato sinistro e il manubrio collegato meccanicamente alla ruota per mezzo di una articolazione

sulla testa di sterzo) garantisce una reazione sempre piuttosto «diretta» alle sollecitazioni del pilota, mantenendo tutti i vantaggi della soluzione monobraccio: più efficace risposta ammortizzante, facilità di regolazione in frenata o in accelerazione. L'altra chicca della ciclistica è rappresentata dal telaio «Omega» in lega leggera, in pratica due gusci a mezzaluna a cui sono attaccati i bracci oscillanti delle sospensioni; dalla struttura principale partono due telai supplementari che sostengono la parte anteriore e quella posteriore della carrozzeria. Alla frangente provvedono due dischi, mentre il dispositivo antibloccaggio elettronico è disponibile come optional.

Sotto il vestito, il quattro cilindri in linea di 1000cc della Gts si fa apprezzare per la distribuzione a cinque valvole e il raffinato sistema di iniezione elettronica a gestione computerizzata. La potenza massima è limitata ai 100 cavalli, in linea con le normative in vigore in molti Paesi europei e soprattutto con la imminente autoregolamentazione decisa dai costruttori giapponesi. Di prestazioni pure ancora non si parla, ma la favorevole aerodinamica dovrebbe consentire esplorazioni velocistiche di tutto rispetto (oltre 220 km orari). Scatta: infine la presenza di un impianto di scarico con catalizzatore a tre vie, immancabile tributo all'ecologia che anche le regine devono pagare.