

Il Diesel sfida Amato

Da sempre ritenute vetture per grandi utenti della strada in grado di macinare 40-50mila chilometri l'anno - per pareggiare le maggiori spese di acquisto e le superpassate - oggi le auto con motore a gasolio vengono proposte dalle Case costruttrici come veicolo ideale in città, ecologico e a bassi consumi. Ovviamente data la destinazione d'uso si abbassa la cilindrata che - come vediamo in questa pagina, parte dai 1400 cc. Per queste motorizzazioni in

fatti la superpassata per i Diesel è molto contenuta e tale da essere assorbita con brevi percorrenze grazie al minor costo del gasolio e appunto ai consumi da superutilitaria. In questo modo i costruttori europei contano di ridare fiato soprattutto nel nostro Paese a un motore ingiustamente penalizzato da imposte varie e da vecchi pregiudizi (luminosità e cattivo odore si combattono con una buona manutenzione). La sfida al governo Amato riparte da Rover e da Peugeot

Italia fanalino di coda

Siamo alla vigilia del fatidico 1993 anno in cui l'Europa apre le porte alla libera circolazione di cittadini, professioni, monete e quant altro. Ma è anche l'anno in cui ci si è dati l'obbligo di avere un parco vetture - almeno quelle che verranno immatricolate per la prima volta a partire dal 1 gennaio 1993 - in regola con le normative antinquinamento.

Molto si sta facendo da parte delle Case costruttrici per quanto concerne le auto a benzina con catalizzatore e quelle Diesel con o senza marmita catalitica ma comunque «ecologiche» grazie a interventi sul motore e all'adozione di dispositivi vari di «pulizia». Ben poco invece si sta adoperando il nostro governo per incentivare quella che da qualunque tecnico è considerata la propulsione meno inquinante per le produzioni in grande serie il motore Diesel.

Con la moderna generazione di motori a gasolio tutti i parametri considerati sono stati notevolmente abbassati, anche sotto le soglie limite imposte dalle più severe normative europee e californiane. Certo si può fare di più - soprattutto per quanto riguarda i contenuti di zolfo delle emissioni allo scarico. Al proposito i tecnici di Rover Italia ci assicurano che i petrolieri sarebbero in grado di fornire un gasolio «ecologico» che costerebbe solo 13 lire il litro più di quello attualmente in commercio ma da parte del governo ci vorrebbe l'aiuto di un agevolazione fiscale. Allo stato attuale ci sembra una soluzione improbabile.

Il fatto è che il motore Diesel non piace al governo tanto che continua a mantenere la assurda superpassata - unico Paese in tutta Europa - nonostante le promesse estive di ripresentare un apposito decreto di abolizione.

Come possiamo vedere nelle tabelle di questa pagina l'Italia è il fanalino di coda fra i maggiori mercati automobilistici del continente quanto a vendite di auto a gasolio. Ma era bastata la decisione di febbraio di Andreotti per ridare fiato all'altissimo bilancio del Diesel. A dimostrazione che l'italiano non è contrario a questa motorizzazione (bensì alle imposte aggiuntive come si è visto non appena è decaduto il decreto di sospensione del suo peribolo).



La 114 SLD monta un motore PSA di 1360 cc potenziato a 52 cv

MAREMMA Non c'è che dire. In Rover Italia sono davvero degli «inquinabili ottimismo» come essi stessi amano definirli. Tanto ottimisti da mettersi a combattere contro il governo Amato presentando di questi tempi un'intera gamma di vetture Diesel 114 218 418 che vanno ad aggiungersi alla 825SD Turbo già a listino della gamma a gasolio, anche questo tabù è destinato a cadere.

La novità più rilevante è costituita dal motore di 14 litri della 114. Il propulsore di 1360 cc che eroga 52 cv a 5000 giri

Con questa iniziativa già dimostrata vincente in altre nazioni europee dove il Diesel ha ben altro seguito che da noi - si sfata anche la vecchia convinzione secondo la quale il motore a gasolio diventa competitivo solo se di medio alta cilindrata e se utilizzato in maniera «intensiva». Da una settimana con la commercializzazione della gamma a gasolio, anche questo tabù è destinato a cadere.

La novità più rilevante è costituita dal motore di 14 litri della 114. Il propulsore di 1360 cc che eroga 52 cv a 5000 giri

Il diesel in Europa e previsioni al 2000

	1990	1991	1992	1995	2000
AUSTRIA	74 196	67 245	70 376	74 560	81 600
% del mercato	25 7	22 1	22 0	23 3	24 0
BELGIO	161 842	153 019	154 375	166 650	171 600
% del mercato	31 5	30 2	30 0	33 0	33 0
FRANCIA	762 055	780 544	827 764	871 200	910 000
% del mercato	33 0	38 4	39 0	38 0	35 0
IRLANDA	11 694	9 979	10 111	13 880	15 980
% del mercato	14 3	14 8	15 0	18 5	17 0
ITALIA	147 770	112 000	188 977	278 000	425 000
% del mercato	6 1	4 8	8 0	12 0	17 0
OLANDA	53 733	53 453	51 171	65 825	66 250
% del mercato	10 7	10 6	11 0	12 5	15 0
PORTOGALLO	10 886	12 534	14 397	17 082	24 892
% del mercato	5 2	5 5	5 8	7 2	9 8
SPAGNA	131 577	109 047	137 988	168 140	218 700
% del mercato	13 4	12 3	13 0	14 2	18 2
GERMANIA	352 984	497 700	498 707	540 175	673 570
% del mercato	10 8	12 0	13 0	15 5	17 5
GRAN BRETAGNA	128 167	139 788	198 081	330 000	434 520
% del mercato	8 4	8 8	12 0	15 0	18 0

FONTE: Adam-Opel

Diesel in Italia

Anno	Vetture	Quota
1980	138 000	8 0
1984	426 350	26 1
1985	440 250	25 1
1986	453 000	24 8
1987	468 150	24 7
1988*	406 250	18 6
1989	295 250	12 5
1990	147 700	6 1
1991	112 000	4 8
Gennaio 92	12 915	5 5
Febbraio 92	12 912	5 7
Marzo 92	15 460	6 4
Aprile 92	17 981	7 3
Maggio 92	18 154	7 9
Giugno 92	20 386	9 0
Luglio 92	19 313	8 6
Agosto 92	8 155	9 2
Settembre 92	13 786	8 5
Totale 9 mesi '92	138 962	7 4

FONTE: Unrao - *entra in vigore la superpassata

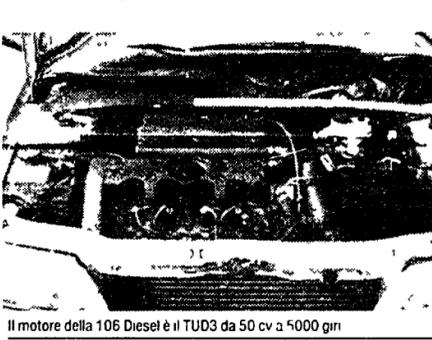
In vendita la nuova gamma Diesel della Casa inglese: 114 SLD 218 e 418 GSD Turbo. Consumi contenuti, rispetto per l'ambiente Rover a gasolio per la città

Un Diesel anche per la città. Questo il principio ispiratore alla base della nuova gamma Rover a gasolio in commercio in Italia 114 SLD, 218 e 418 GSD Turbo. Propulsori Peugeot adattati alle specifiche Rover. Ottima prova della 14 litri sul «mixto» dell'entroterra maremmano. Consumi supereconomici: 21,7 km con un litro di gasolio nel ciclo urbano. In meno di 6000 km pareggiato il costo del superbollo

52.900 lire ogni mille chilometri mentre quella a benzina 121.000 lire. Dato il risparmio di 68.100 lire si raggiunge l'ammortamento del superbollo dopo soli 5691 km. Inoltre il costo totale di «esercizio» di una vettura a gasolio è generalmente inferiore del 25% rispetto a quello di un'auto a benzina. Detto questo il comportamento su strada della vettura inglese è davvero piacevole e sufficientemente brioso per assicurare sorpassi veloci. Il percorso del nostro test - che si è sviluppato da Roma lungo l'autostrada per Civitavecchia e quindi nel tortuoso entroterra maremmano fino a Scansano - a bordo della 114 SLD molto ben accessoriata, ci ha consentito di apprezzare la perfetta taratura delle sospensioni, la tenuta di strada e il preciso e veloce innesto delle marce. L'unico fastidioso difetto riscontrato è l'elevata rumorosità del motore: ci dicono essere stato corretto con una patina fonoassorbente che sulla

nostra vettura una presenza non era ancora stato montato. Ovviamente più potente 88 cv a 4300 giri è il motore di 1770 cc sovralimentato con turbo compressore e intercooler con cui vengono equipaggiate la 218 e la 418. Entrambe riconoscibili dalla sigla GSD. Identiche le prestazioni: 172 km l'ora di velocità e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 11,8 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h. Molto equilibrati nel rapporto peso/potenza è una vettura che privilegia il comfort in tutte le condizioni di marcia. Nel nostro test - a ritroso da Scansano a Roma - la 218 ha superato egregiamente anche un lungo tratto di strada sterrata dove le sospensioni corrette di barre antirullo (una addizionale al retrotreno) ci hanno consentito di mantenere una discreta andatura senza eccessivi scuotimenti.

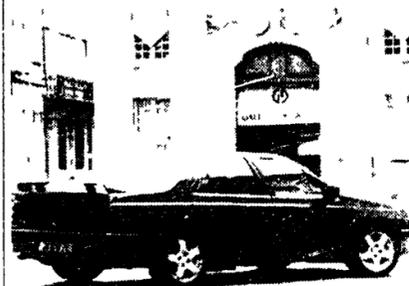
I prezzi delle Rover 114 SLD 218 GSD Turbo e 418 GSD Turbo sono rispettivamente di lire 16.650.000, 25 e 26,4 milioni chiavi in mano. Provatela sulle strade e sulle autostrade intorno alla città che fir - dal 1309 al 1411 - se del papato prima e degli antipapi poi, la 405 a trazione integrale 116. La cui sigla indica la presenza del turbocompressore e delle 4 valvole per cilindro ha dimostrato di essere in grado di assolvere al compito che le è stato affidato. Non stupirebbe anzi se alla Peugeot dovessero rivedere i piani impostati prevedendo una produzione annua di un migliaio di 34 mila unità mentre è la filiale italiana scalpita per la «misere» duecento in quanta 116 destinate al nostro mercato.



Il motore della 106 Diesel è il TUD3 da 50 cv a 5000 giri

Concarsi un po' di lato nelle curve strette per la velocità. Per quanto riguarda in specie la versione cinque porte in Peugeot sono riusciti a dare un ampio angolo di apertura alle portiere posteriori così da facilitare al massimo l'accesso ai posti posteriori. Dove peraltro dobbiamo dirlo non è che i tre passeggeri previsti stiano troppo comodi. Anche se in questo la 106 non è certo peggio di tante altre vetture della sua categoria. Ottimi sono invece i consumi dichiarati dalla Casa per la 106 Diesel. Secondo i dati for-

Un «purosangue» nella scuderia Peugeot: la T16



La 405 T16 a trazione integrale si avvale del turbocompressore Garrett e della distribuzione a 4 valvole per cilindro. Raggiunge i 235 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi. 220 cv la sua potenza

La Peugeot ha affidato alla versione a trazione integrale con motore turbo 16V della 405 il compito di «fare l'immagine» del marchio del Leone. La 405 T16 ci riesce davvero molto bene, grazie non soltanto alla potenza che può arrivare a 220 cv ma anche al comfort di guida. Al «purosangue» è affiancata una integrale più tranquilla, la 405 SRX4. La commercializzazione in Italia prevista per il prossimo anno

FERNANDO STRAMBACI

AVIGNONE. Abbandonate in pratica le competizioni («costano troppo e certe soluzioni tecniche come le sospensioni alternative interessano sì e no una quarantina di tecnici in tutto il mondo e non entrano mai nella produzione di serie») ha detto Corrado Provera, direttore dell'informazione della Peugeot (la Casa del Leone punta su una berlina di grande serie che sia l'immagine della marca. Ecco così nascono le versioni a trazione integrale permanente SRX4 e T16 della 405. La berlina di gamma medio alta che la Casa francese vende ad un ritmo di 300 mila unità l'anno.

Provatela sulle strade e sulle autostrade intorno alla città che fir - dal 1309 al 1411 - se del papato prima e degli antipapi poi, la 405 a trazione integrale 116. La cui sigla indica la presenza del turbocompressore e delle 4 valvole per cilindro ha dimostrato di essere in grado di assolvere al compito che le è stato affidato. Non stupirebbe anzi se alla Peugeot dovessero rivedere i piani impostati prevedendo una produzione annua di un migliaio di 34 mila unità mentre è la filiale italiana scalpita per la «misere» duecento in quanta 116 destinate al nostro mercato.

Equipaggiata di serie con servosterzo, 11.105.116 monta quattro freni a disco con dischi anti-rullo e ventagli ed un sistema addizionale a 4 sensori di antibloccaggio delle ruote. All'interno la climatizzazione con regolazione dell'umidità e l'investimento in cuoio ed alta dotazione di sedili e dei pannelli delle portiere danno un tono molto accogliente al habitacolo che non contrasta con il livello delle prestazioni. Dall'esterno la T16 si riconosce a prima vista dalle altre vetture della gamma recente: mente per lo spoiler specifico posizionato sul cofano di bagagli e per i cerchi in lega leggera di diametro più grande che montano pneumatici ribassati

Festa di compleanno per la piccola Peugeot con due nuove versioni: Diesel di 1,4 litri già in vendita, e «5 porte» prevista per dicembre

Il successo corre con la 106

La 106 Peugeot festeggia il primo anno di vita con due nuove versioni: la 14 Diesel in tre livelli di allestimento, e la 106 cinque porte (benzina e Diesel). Quest'ultima sarà presentata al Motor Show di dicembre e subito commercializzata. Già in vendita sul nostro mercato a prezzi chiavi in mano da 14.565.000 a 16.125.000 lire, abbiamo provato in Francia la piccola Peugeot a gasolio

DAL NOSTRO INVIATO

AVIGNONE. Un anno di vita una ampia scelta fra motorizzazioni anche catalitiche e allestimenti un discreto successo di vendite in Francia (72.000 unità) e negli altri mercati europei. Questo il bilancio delle sue linee essenziali della Peugeot 106. In Italia solo con la tre porte a benzina - dice Michel Van de Putte, direttore generale della filiale italiana - ne sono state vendute nei dodici mesi dal

lancio (fine settembre 1991) circa 56.000 unità «un successo pari alle previsioni» quasi la metà di tutte le 106 vendute fuori della Francia (122.000). Per l'anno prossimo il «nuovo uno» di Peugeot Italia conta di raggiungere le 70.000 consegne grazie alle nuove versioni 14 Diesel in rete da qualche settimana e 106 cinque porte (benzina e Diesel) che verranno commercializzate a dicembre subito dopo la

presentazione al Motor Show di Bologna.

Della 106 Diesel già in vendita e che noi abbiamo provato nella versione cinque porte solo pochi giorni fa sulle strade della Provenza alla direzione milanese della Peugeot pensiamo che se ne venderanno solo 3500 esemplari nel corso del prossimo anno. Ma a nostro avviso questa vettura meriterebbe maggiore ottimismo: ancora più se verrà mantenuta la promessa di dotarla anche di servosterzo (purtroppo solo in opzione) dalla metà del 1993. Innanzitutto perché la 106 è una vettura di moderna concezione molto spaziosa, ben rifinita e dalla linea simpatica e personale che piace certamente ai giovani e all'utenza femminile (la cura nell'allestimento ne tiene conto). Poi in particolare perché il motore a gasolio studiato e costruito da PSA esalta la piacevolezza di

guida senza penalizzare troppo la grinta. La velocità raggiungibile è di 149 km l'ora.

Nella progettazione del propulsore TUD3 di 1360 cc - lo stesso quattro cilindri in lega leggera che viene venduto a Rover per la sua 114 ma con due cavalli in meno di potenza - 50 cv a 5000 giri/minuto - i tecnici di Mulhouse hanno in fatti badato soprattutto a fornire una discreta elasticità di funzionamento provvedendo a far raggiungere il valore massimo di coppia (8,4 kgm) a soli 2500 giri. In questo modo e con un uso limitato del cambio a 5 marce si può viaggiare sempre al massimo senza affaticare il motore e senza stressare il guidatore. Come è con suetudine negli ultimi prodotti Peugeot ottima è la frenata efficace e progressiva e altrettanto buona la tenuta di strada nonostante la vettura tenda a

Moto. Free, novità nei senza targa Libero il primo scooter a ruote alte della Piaggio

Prima presa di contatto col primo scooter a ruote alte della Piaggio. Nel mirino del Free adulti, principianti e pubblico femminile per avvicinare nuove fasce di utenza al boom cittadino dei senza targa. Un buon compromesso tra dimensioni esterne e abitabilità: qualche riserva su comfort e sospensioni ma soprattutto un convincente rapporto qualità/prezzo. Da 2.450.000 lire chiavi in mano

CARLO BRACCINI

MILANO. Lo scooter senza targa cerca nuovi spazi per sfruttare al meglio il vero e proprio boom del mercato (ma fino a quando durerà?). «C'è un mercato che si avvicina alla considerazione dell'utente adulto il pubblico femminile - tutti quelli che si avvicinano per la prima volta al mezzo a due ruote - spiega l'ingegner Lucio Masutti direttore tecnico della Piaggio leader italiana ed europea del settore - si la sciano talvolta intimidire dalle generose dimensioni dei moderni scooter mentre giocano un fattore importante anche la diffidenza quasi sempre motivata nei confronti delle

ruote piccole». Così il nuovo Free (dall'inglese letteralmente libero) si è convertito alla filosofia delle ruote «alte» con cerchi da 14 pollici anziché da 10. Le «ruote» degli scooter tradizionali mentre il veicolo una robusta struttura in materiali plastici antirullo riciclabili che ricopre il consueto telaio tubolare è ridotto all'osso per non generare nell'utenza la fobia tutta automobilistica di un grafico sulla carrozzeria. L'estetica è molto spesso un'opinione al Free non si può certo rimproverare la mancanza di originalità e in attesa di vedere finalmente pronte alcune interessanti pro-



Free a prezzi competitivi da 2.450.000 lire chiavi in mano

Una volta in sella si ha modo di valutare l'abbondante spazio a disposizione delle gambe e la buona protezione dello scudo anteriore, a dispetto delle compatte dimensioni esterne. La sella è piuttosto bassa per rassicurare i meno dotati in fatto di statura ma non penalizza eccessivamente gli altri. In marcia si apprezzano subito i vantaggi delle ruote alte a loro agio soprattutto sui fondi sponnessi come il fangierato pavé cittadino e la grande maneggevolezza del mezzo in ogni condizione. A prova di nicofita Peccato che la risposta troppo «secca» delle sospensioni anteriori limita per compromettere il livello di comfort in generale ma non convince

che su altre realizzazioni del Gruppo Piaggio come la Sfera o il Quartz. Senza più vincoli di potenza ma sempre con i fatti dei 40 km orari di velocità massima imposti dal codice e il Free punta tutto sullo scatto e al serafino tiene tranquillo mente testa al flusso automatico. Il pieno di super si fa con 6.000 lire e basta per superare i 150 km di percorrenza in città.

Il ruota alta infine sembra convincere anche nella battaglia dei prezzi: quella del Free in un anno di 2.450.000 lire chiavi in mano della versione base con ruote a raggi a 3.100.000 lire del modello più accessorizzato e provvisto di iniezione di benzina e di alzacristalli.

Moto. Gamma di scooter a ruote alte anche da Aprilia SR occhieggia alle 125 sport

Una gamma di scooter «senza targa» a ruote alte entra anche nell'offerta di casa Aprilia. Gli SR, però vogliono soddisfare, pur nei limiti dei 40 orari, la «voglia di moto». Grafica, colori e per la prima volta anche i pneumatici ribassati delle 125 sportive. Motore monocilindrico due tempi, trasmissione automatica e avviamento elettrico. Carrozzeria in plastica antirullo. Il prezzo 3.420.000 lire chiavi in mano



MILANO. Ruote alte anche in casa Aprilia ma con finalità completamente diverse. L'aggiornamento del diametro limitato a 13 pollici non vuole essere come sul Piaggio Free il tentativo di conciliare il gran confort e la sicurezza del ciclomotore tradizionale. La nuova gamma di scooter SR 50 (nella foto) si propone soprattutto come alternativa tout court a quanto visto finora nei «senza targa» senza patente.

Per la prima volta vengono utilizzati dei pneumatici ribassati di grossa sezione di tutto simili a quelli montati sulle moto 125 sportive e capaci a detta dei tecnici Aprilia di garantire stabilità e tenuta di strada

scoscese alla diretta concorrenza. Muoversi liberamente in città in maniera rapida ed economica togliendosi in più la «voglia di moto» ecco in sintesi la filosofia dello Sport Commuter. E per non generare equivoci il look della SR è il più motociclistico possibile con tutto il comparto sella-codone gruppo ottico posteriore che sembra preso di forza da una vera e propria «Senz» impropria anche le tre colorazioni previste dalla versione Replica che ripropone i colori delle grafiche e i colori della Aprilia 125 di Gran Premio. Campione del mondo con Alessandro Gramigni al singolo rebbin si rivela viala e giallo zolfo della Viper il neo monocromatico

re le proprie ambizioni veloci. Anche ai consumi (40 km orari previsti per il ciclomotore). Un accenno ai prezzi in Aprilia girano di aver fatto il possibile per contenere il listino e c'è da dire che l'Aprilia 3042.000 lire chiavi in mano non spaventa un po' nessuno e il nuovo conto di 1.490.000 lire chiavi in mano e la costruzione che caratterizza le realizzazioni della Casa veneta anche l'SR si inserisce senza di meno nel panorama scooteristico italiano. E ancor meglio l'arrivo in Europa del mezzo di 125 cc cittadino non sembra conoscere ancora parole come crisi e recessione. (C)