



Le qualità stradali della berlina medio-superiore della Citroën in commercio in aprile, esaltate sulla 2000 otto valvole

# Sterzo-freni-sospensioni i primati della Xantia

Ampia, confortevole, sicura e tecnologicamente avanzata. La nuova berlina medio-superiore della Citroën, la Xantia, tenta l'avventura in un settore agguerrito sfoderando una linea classica in controtendenza rispetto allo stile curvilineo dominante di matrice giapponese...



Sulla Xantia (sopra) il passo portato a 274 cm concede un abitacolo (a sinistra) spazioso per ampiezza e comfort

SIVIGLIA. È bella la Xantia. Elegante, filante, classica. Anche più bella proprio perché non è l'ennesima copia da quel cliché nipponamericano che sta inondando le strade europee di auto «spionette»...

Ma veniamo alle qualità stradali, che abbiamo potuto verificare sulle strade prececcamente primaverili dell'Andalusia. Anzitutto molte lodi, comuni ai tre modelli, 1800, 2000, e 2000 16 valvole che abbiamo provato e che arriveranno ad aprile sul mercato italiano...

Rispetto alla Bx, cui succede con la pretesa di occupare un gradino più su nella scala del prestigio, la Xantia è stata allungata e allargata. È il passo già lungo, portato ora a 274 centimetri, concede oggi occupanti un abitacolo davvero spazioso per ampiezza e comfort, come qualche ammiraglia non ha. Normale, non certo gigantesco il bagagliaio di 480 dmc. Normale le finiture interne, con una qualità dei materiali crescente rispetto al passato, e allineata ai progressi della concorrenza.

Continuando con le lodi, se ne possono fare al cambio, più lito e preciso, ai freni, efficaci e potenti, e forse più dosabili rispetto ai vecchi standard della Casa. Se ne possono fare ai motori, soprattutto al 2000 otto valvole, il più pieno ed elastico del 1800, pur soddisfacente e rispettabilissimo per un uso turistico, è un filo pigro per la massa della vettura, cresciuta di 200 chili rispetto alla Bx del 2000 16 valvole, potente e brillante dall'alto dei suoi 155 cavalli, richiede però, per essere sfruttato a dovere, d'esser tenuto alto di regime, come molti 16 valvole. Tutti e tre un po' rumorosi alle alte velocità, dispongono un piccolo neo sui comfort, altrimenti perfetti, della Xantia come vettura per lunghi tragitti autostradali. Complessivamente, una bella interpretazione del tema berlina medio-superiore di qualità, forse senza la maniacale cura del particolare delle tedesche, forse senza le esasperazioni motoristiche sportive di qualche concorrente latino, forse meno ricca di gadgets delle ultime giapponesi, ma con dei primati tecnologici sostanziali sul tema sterzo-freni-sospensioni che garantiscono dei livelli assoluti di sicurezza attiva e di comfort.

Ora molto dipenderà dagli allestimenti e dai prezzi. A un mese e mezzo dall'uscita in Italia niente è ancora deciso per via dell'instabilità del cambio, che fa seguito a tanti anni di cambi fissi. Non si sa dunque ancora se i centomila franchi circa della berlina base 1800 sul mercato francese diventeranno per l'Italia qualco-

sa più o meno di ventisette milioni. Non si sa ancora se le versioni più curate saranno dotate del climatizzatore di serie. Un po' più care della Lancia Dedra, un po' meno delle Audi 80, potrebbe essere la parola d'ordine, con l'ambizione di imitarsi sul nostro mercato 15 000 vetture per l'anno in corso, con una stabilizzazione a 20 000 per i successivi. E sarà battaglia, perché la recessione europea non favorirà questa fascia di mercato, che ha superato il 20% del totale ma ora tende a comprimersi. Chi sa che non abbia indovinato Citroën, decidendosi a lanciare questa vettura classica mentre la moda va ad un'altra parte. D'altronde, ragionano sempre così, e a molti piacciono per quello.



## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

### Se il veicolo si ferma sui binari

Il nuovo codice della strada interviene due volte sui «passaggi a livello»: la prima (art.44) per definire i dispositivi di segnalazione, la seconda (art.147) per precisare quale comportamento debba tenere l'utente della strada.

Nella malaugurata ipotesi in cui il veicolo si arresti proprio sui binari e comunque nell'area del passaggio a livello il conducente deve cercare di portare il veicolo rapidamente al di fuori di essa, o se ciò non gli fosse materialmente possibile, deve fare tutto il possibile per evitare ogni pericolo per le persone nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotta siano avvisati in tempo utile dell'esistente pericolo. Questa disposizione impone al conducente una particolare attività per garantire l'incolumità degli altri, il mancato rispetto della norma (le azioni compiute vanno rigorosamente provate) comporta non soltanto il pagamento di una sanzione amministrativa da 100 000 a 400 000 (se si ripete nei due anni è disposta anche la sospensione della patente di guida da un anno a tre mesi), ma anche il concorso nei reati di lesioni o di omicidio colposo ove l'inosservanza produca lesioni o la morte di terzi.

## Bmw Automobili: in libreria la storia della Casa dell'elica

La storia dell'automobile si arricchisce di un nuovo prezioso strumento di conoscenza. In libreria a firma di Halwart Schrader, si può ora trovare la versione aggiornata in lingua italiana di «Bmw Automobili» (nella foto la copertina) edito dalla Semelfin srl di Milano. In 511 pagine l'autore ripercorre la storia della Casa tedesca dell'elica biancazzurra partendo dalla prima Dux fino a giungere alle Bmw del futuro. Prezzo di copertina: 130 000 lire. Il volume può essere richiesto anche alla segreteria del Bmw Auto Club Italia (via Volterra 5 Milano - tel. 02/4692582).

## Al debutto in Giappone nuova versione Honda «Today»

La Honda Motor Company ha annunciato il lancio in Giappone dell'ultima versione della «Today», la minicar lunga 3295 mm prodotta dal settembre 1985 e venduta in più di 710 000 unità. L'ultima generazione dell'utilitaria giapponese è equipaggiata con un motore di 656 cc, 3 cilindri 12 valvole dotato di iniezione elettronica che eroga una potenza di 48 cv a 6300 giri e consente di percorrere 30,2 km con un litro di carburante a 60 km/h. È disponibile anche una versione Xi più potente (58 cv a 7300 giri/minuto) mossa da un motore derivato dalle ricerche in F1.

## Premio «Made in Italy» per la seconda volta alla Ducati

La terza edizione del premio «Made in Italy» promosso dalla rivista «La Moto», è stata vinta dalla Ducati. La giuria composta da dodici giornalisti in rappresentanza di dieci testate (più due freelance) di sette Paesi - Italia, Francia, Olanda, Gran Bretagna, Spagna, Belgio e Usa - ha indicato la Ducati «Mostro» M 900 quale miglior prodotto italiano del 1992. La Casa motociclistica italiana si era già aggiudicata il premio relativo al 1991 con l'«S 750 SS».

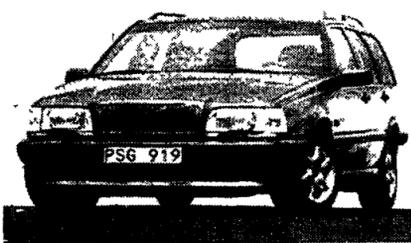
## Pneumatici: controllo qualità dalla Kléber

Da una nota della agenzia di stampa automobilistica Asa Press veniamo a sapere di una coraggiosa iniziativa della Kléber italiana in favore del consumatore. Il costruttore di pneumatici, scoperto che una cinquantina di gomme 225/50 R 16 aveva mostrato una durata limitata, ha infatti deciso di richiamare tutta la partita in cui è stato riscontrato il «difetto» e di sottoporla ad adeguati controlli di qualità. In questo modo Kléber italiana dimostra il proprio impegno a difesa del cliente che va ben oltre il momento della vendita, continuando nel tempo per tutto il ciclo vitale del prodotto.

Anteprima su strada della Volvo 850 S.W in arrivo a settembre

# Sicura già dagli «stop»

Arriverà in Italia a settembre la versione Station Wagon della Volvo 850, provata in anteprima sulla costa francese. Al solito, interni curati nei particolari e dotazioni (di serie e a richiesta) di gran classe. Il comfort è di livello superiore per cinque persone ma la priorità assoluta va alla sicurezza, attiva e passiva. Ancora top secret il prezzo di commercializzazione, con tutta probabilità da 44 milioni chiavi in mano.



CARLO BRACCINI

CANNES. Questa è probabilmente la Station Wagon più sicura presente oggi sul mercato. Le parole, scandite in inglese, sono di Stellan Fliedner, presidente del «Progetto 800» della Volvo e l'occasione è la prima presa di contatto con l'ultima nata della Casa svedese. La 850 Station Wagon A quarant'anni esatti dalla capostipite delle famigliari Volvo, la Duetti del 1953, la nuova 850 SW ha alle spalle almeno cinque generazioni di Station Wagon di successo e si propone soprattutto come una vettura di classe, versatile e polyvalente. Nessuna concorrenza interna con la S.W. della serie 900 perché i volumi di carico sono decisamente più contenuti (a divano abbattuto 1580 dm contro quasi 2000 della 940/960). Direttamente derivata dalla versione berlina, la 850 a cinque porte ne ripropone immutata la meccanica con due motorizzazioni, cinque cilindri ventitré valvole a benzina, da due litri e due litri e mezzo, con potenze rispettivamente di 143 e 170 cavalli. Dopo la rinuncia alla trazione posteriore sulla gamma alta che ha caratterizzato la «evoluzione» 850, sulla Station Wagon trova spazio anche la tecnologia del sistema Delta-Link abbinato al tradizionale asse rigido posteriore e che combina i vantaggi delle ruote inter-

connesse (stabilità e omogeneità di risposta in rettilineo e su fondi regolari) a quelle delle ruote indipendenti (comportamento in curva o sullo sconnesso). Volvo è da sempre sinonimo di qualità costruttiva e di meticolosa attenzione al problema sicurezza, ma per capire meglio la premessa di Stellan Fliedner bisogna cercare nella 850 Station Wagon qualche elemento di novità. A cominciare dalla particolare disposizione «verticale» dei gruppi ottici posteriori con le luci di stop a un'altezza insolita (la stessa dell'utilissimo terzo stop centrale, ancora fuorilegge in Italia) e che in certe circostanze può rivelarsi preziosa. Del tutto inedita, all'interno, la soluzione del divano posteriore abbattibile separatamente ma dotato di tre cinture di sicurezza autoavvolgenti con punti di attacco integrati nello schienale. Come già sulla 940/960 è possibile richiedere il comodo sedile di sicurezza per bambini ricavato nel bracciolo centrale posteriore e addeintura una coppia di sedili supplementari per bambini di peso fino a 40 kg ricavato nel vano bagagli. L'airbag a richiesta anche per il passeggero e il sistema di protezione dagli urti laterali SIPS (Side Impact Protection System) completano le dotazioni della sicurezza passiva. Parlare di sicurezza attiva significa invece valutare il comportamento dinamico della vettura, soprattutto in condizioni limite. Le tortuose strade della costa francese hanno consentito di mettere a dura prova le qualità stradali della 850 S.W. roba elevata a causa della taratura morbida delle sospensioni, ma il controllo sempre assoluto e reazioni prevedibilissime. Grazie alla leggera autosterzata del ret-



La sicurezza è al primo punto del progetto 850 S.W (accanto, in una vista di tre quarti anteriore), come dimostrano anche le tre cinture autoavvolgenti integrate nel sedile posteriore

Due nuove versioni disponibili in Italia da marzo

# Il turbo corre in aiuto dell'ammiraglia Peugeot

Quando gli automobilisti apprezzano le «ammiraglie» ma stanno attenti al fisco, c'è il rischio che le lascino ai costruttori. A meno che non soccorra il turbocompressore per mantenere le cilindrata sotto i due litri pur assicurando buone caratteristiche di motore. E' quanto hanno pensato alla Peugeot che, visto il calo di richieste della «605», da marzo la propongono anche in due versioni turbo a benzina.

FERNANDO STRAMBACI

Commercializzata in Francia nel settembre del 1989, la Peugeot «605», ammiraglia della Casa del Leone, non ha avuto la fortuna che meritava. Sull'onda della novità, nel 1990 era stata prodotta e venduta in 80 824 unità. Ma già nel 1991, nonostante la gamma si fosse estesa con l'introduzione delle versioni SPDT, SRI ed SV Automatica, la produzione era calata a 46 913 pezzi. Nuovo calo l'anno scorso con 30 637 «605» prodotte, tra versioni a benzina (16 868 pezzi) e versioni a gasolio (13 769 unità). Alla Peugeot devono essere giunti alla conclusione che la disaffezione per l'«ammiraglia» dipendeva dal fatto che, essendo molti dei potenziali clienti costretti a rinunciare per motivi fiscali alla versione con motore sei cilindri di tre litri, la versione con il normale motore 4 cilindri aspirato di 1998 cc non consentiva prestazioni soddisfacenti non tanto per la velocità massima (199 km/h) quanto per le accelerazioni (quasi 11 secondi per passare da 0 a 100 km/h). Ecco, dunque, la decisione di ricorrere alla sovralimentazione e di estendere la gamma con l'introduzione di due nuove versioni turbocompresse. Le «605» con il turbocom-

pressore saranno proposte sul mercato italiano dal prossimo mese di marzo anche se la versione SRI con l'aspirato di 122 cv non uscirà di scena, disporranno di 145 cv di potenza a 4 400 giri e soprattutto di una coppia di 23 kgm a 2 200 giri, contro i 17,5 kgm dell'SRI. Le sigle disattive delle «ammiraglie» con il turbo sono SRI e SVI, ma le due versioni si differenziano soltanto per gli allestimenti, eguali la loro velocità massima (210 km/h) i tempi di accelerazione (9,1 secondi per passare da 0 a 100 km/h) ed i consumi, simili a quelli della SRI e, addirittura, lievemente inferiori nel ciclo urbano. Per la precisione, i dati di omologazione riportano 7,1 litri per 100 km ai 90 orari costanti, 8,9 litri ai 120 e 12,7 litri nei percorsi cittadini.

Alla Peugeot Italia precisano che l'impiego del turbocompressore non è stato pensato solo per dare alla vettura maggiore potenza (145 cv contro i 115 cv di base) ma anche per un vanabile secondo dal regime di 4 400 giri fino a 6 200 giri al minuto una caratteristica che conferisce alle «605» con motore «turbobenzina» un comfort di guida particolarmente in pratica - ammettono i portavoce della Casa - i tecnici Peugeot hanno fatto di necessità virtù «dovendo lavorare alla ricerca di una maggiore potenza» in maniera di collocare la nuova motorizzazione tra le due esistenti, lo hanno fatto cercando di ottimizzare il rendimento. Il risultato conseguito permette di affermare che l'obiettivo è stato pienamente raggiunto.

Il motore turbocompresso della «605» è alimentato da un impianto di iniezione elettronica multipoint, gestita, assieme all'accensione, da una centralina Bosch Motronic MP 3.2. La distribuzione è a due valvole per cilindro comandate da albero a camme in testa. La pressione massima di sovralimentazione è di 0,7 bar. Una valvola a monte dell'intercooler consente una grande dolcezza di funzionamento.

Per queste due nuove «605» è stato adottato un cambio a cinque marce ad innesti facilitati. La SRI ha sterzo servoassistito mentre la SVI dispone di un servosterzo ad assistenza variabile secondo la velocità, oltre ad un sistema di correzione automatica della funzione degli ammortizzatori. Sulla SVI c'è anche il sistema di controllo della frenata ABR e il climatizzatore in luogo del condizionatore.



Quantità non trascurabile del rumore dell'auto. Ma P 200 Chrono innova anche nel materiale metallico impiegato. Una nuova cordicella a tre fili avvolta in cintura consente di avere da questo pneumatico un'area di impronta a terra di maggior superficie che influisce su comfort di marcia, tenuta di strada e regolantità di consumo. Chronos in greco significa «tempo». Anche nel caso d'una gomma per auto sarà il tempo il giudice migliore. Scegliendo quel nome si è accettato anche quel verdetto.

## Da BK il «sogno» hi-tech Mitsubishi



Chi non ha problemi economici e fiscali, e ama le vetture «supersportive» ora può prendere in considerazione anche la Mitsubishi in questi giorni, infatti, la Bepi Koelliker ha messo in commercio quel concentrato di alta tecnologia su quattro ruote, motorici, che è il coupé 3000 GT (nella foto), in grado di erogare 285 cavalli di potenza a 6000 giri. A parte gli 8 milioni di imposta erariale straordinaria, per la «modica» cifra di 87 milioni di lire, iva e messa in strada comprese, offre tutto il lusso e le innovazioni possibili (non c'è

da aggiungere nulla perché viene venduta «full option») motore V6 di tre litri, due alberi a camme per bancata, due turbocompressori, due intercooler, iniezione elettronica e accensione digitale, gestione computerizzata, triplo catalizzatore con sonda lambda, trazione integrale permanente e contemporaneamente quattro ruote sterzanti, tre differenziali autobloccanti con giunto viscoso, sospensioni a controllo elettronico, correttore aerodinamico attivo dell'inclinazione e fuoriscia degli spoiler, Abs e airbag.

## Un «ribassato» innovativo per i segmenti B, C e D P 200 Chrono in tempo record

Una nuova stagione per i pneumatici? Il P 200 Chrono della Pirelli la promette. È un ribassato, ha il battistrada asimmetrico, una mescola frutto di esperienze sulle gomme da competizione, una superficie di attrito più ampia, un'efficace tenuta anche sul bagnato. Migliorate elasticità (comfort di marcia), regolantà d'usura, durata, rumorosità. Si può montare su oltre il 60% delle auto circolanti in Europa.

ANDREA LIBERATORI

PUNTA ALTA. Dopo il niente di fatto con Firestone e il costoso «incidente» con Continental, la Pirelli ha deciso di concentrare le forze del gruppo nel settore cavì e pneumatici. È storia recente, non si può ignorarla parlando di questo P 200 Chrono, il nuovo pneumatico per auto presentato la settimana scorsa a Punta Ala. Tanto più che fra progettazione e presentazione sono passati solo 18 mesi, un tempo assai breve. Il P 200 Chrono ha goduto di una corsia preferenziale dotata di notevoli risorse tecnico-finanziarie. Stando co-

si le cose non è troppo arbitrario pensare si tratti d'uno scatto d'orgoglio, d'una risposta tesa a riconfermare valore e prestigio d'un nome che, nei settori pneumatici con 25 mila persone, stabilimenti in nove nazioni, rete commerciale attiva in 60 paesi, è il quinto produttore mondiale (4 mila miliardi di fatturato (1991). In Europa Pirelli è la seconda marca ma sale al primo posto nel segmento «premium» per vetture ad alte prestazioni. In Sud America è leader del mercato gomme, ma il 20% della produzione della grande «P» va

in Nord America. Negli Stati Uniti, recentemente, un'inchiesta della J. D. Powers ha assegnato a Pirelli la qualifica di «miglior pneumatico» per il consumatore americano. Da questa realtà nasce P 200 Chrono che s'incammina sulle strade del mondo. Nasce da una ricerca e sviluppo che assorbe il 4% del fatturato e impiega 900 ricercatori in laboratori coordinati che operano in Italia, Germania, Stati Uniti e Brasile. Obiettivi qualità ed efficienza produttiva impiegando il top della tecnologia sia di prodotto sia di processo per soddisfare tanto la richiesta di primo equipaggiamento gomme della vettura quanto quella di ricambio. Nel 1992 la produzione Pirelli è stata di 42 milioni di gomme per auto, un terzo destinato al primo equipaggiamento. P 200 Chrono, dando buona prova di sé, potrà migliorare queste posizioni soddisfacendo la richiesta di sicurezza, sportività e personalizzazione dell'auto, tenendo conto di quanto, all'estetica della vettura, contribuisce oggi il pneumatico. Il disegno asimmetrico della nuova gomma (nella foto accanto al titolo) è caratterizzato da tre solchi longitudinali che dividono in quattro parti il battistrada. Le due fasce esterne, profondamente scolpite, assicurano la tenuta in curva, delle due centrali una, fortemente incisa, è dedicata alla sicurezza per la guida sul bagnato. L'altra, piena tende ad assicurare direzionalità e sicurezza in frenata, sviluppando il massimo possibile di attrito. Quanto al prezzo, si assicura, il P 200 Chrono avrà un costo poco superiore ai normali pneumatici oggi sul mercato. Quel «poco» dovrebbe aggirarsi intorno al 10%. Compensato però da alcuni fattori: il primo il nuovo pneumatico è disponibile nello stesso codice di velocità «V» e nelle stesse misure (170 e 155 per cerchi da 13 e 14 pollici, cioè le misure omologate sul libretto di circolazione