

In Italia dal 15 novembre la nuova S.W. Rover Ecco la 400 Tourer un «viaggiatore» sicuro e brillante



La Rover Tourer 416 Gal.

Con la 400 Tourer, in vendita dal 15 novembre in Italia, la Rover ha un modello in ogni segmento del mercato. La nuova station wagon di medie dimensioni sarà disponibile subito nelle motorizzazioni benzina 1.6 16v da 122 cavalli e 1.8 Turbodiesel, offerte allo stesso prezzo: 32.307.000 lire, chiavi in mano. Rinvio di qualche settimana il lancio della 416 SLi da 111 cv. Meccanica e motori Honda. Airbag al volante di serie.

DALLA NOSTRA INVIATA

■ PALO LAZIALE. La 400 Tourer, in vendita dal prossimo 15 novembre in Italia, viene a colmare l'unico vuoto nell'offerta Rover. Dopo la Montego, infatti, la Casa inglese non ha più avuto una famiglia nella propria gamma.

Derivata dalla Serie 400 berlina, la Tourer - significa «viaggiatore» - è una piacevole station wagon di medie dimensioni (è lunga 4,365 metri, larga 1,68 m., alta 1,38 m. e con un passo di 2,550 m.), ben rifinita e con un bagagliaio molto capiente (da 430 a 1410 litri) nascosto agli sguardi indiscreti da una copertura rigida pieghevole di facile uso.

Forse proprio la volontà di fornire alla clientela spazio per bagagli e attrezzi per lo sport ha un po' penalizzato la distanza fra i sedili anteriori e il divanetto posteriore. In complesso, però, il comfort a bordo è garantito da sedili ben imbottiti, e da una dotazione di serie «importante»: airbag al volante, cinture pretensionate, tetto apribile, pacchetto elettrico per alzacristalli anteriori e chiusura centralizzata (con comando a distanza), sedile posteriore frangente, antenna radio. Ma l'elemento determinante è senza dubbio l'adozione di sospensioni a quattro ruote indipendenti (posteriori multilink) con barre antirullo avanti e dietro che - come abbiamo constatato nella nostra prova tra Palo Laziale e il lago di Bracciano - assicurano un efficiente controllo di marcia su ogni terreno e un buon ammortamento.

Il servosterzo è preciso così come il cambio, docile e veloce nelle risposte. Efficace e progressivo, l'impianto frenante misto dischi-tamburi, in tutta onestà, non fa sentire la mancanza dell'Abs. Questo dispositivo è disponibile solo in opzione ad un prezzo francamente molto alto: 2,6 milioni di lire. La ragione, spiegano, sta nel fatto che l'Abs è prodotto in Giappone (e richiede di più carni freni a disco anche dietro). L'Abs, come tutta la meccanica e i motori a benzina, sono infatti forniti da Honda in base agli accordi intercorsi dopo l'acquisizione della Marca inglese da parte della Bmw.

I motori Honda, tarati secondo le specifiche Rover, sono dei quattro cilindri plurivalvole di 1590 cc ad accensione e iniezione (multipoint) elettronica. Il primo, un monoblocco da 111 cavalli di potenza, equipaggia la 416 SLi la cui commercializzazione, al prezzo di lire 29.727.000 chiavi in mano, è rinviata di qualche settimana. L'altro è un brillante bialbero da 122 cv in grado di far raggiungere alla 416 GSi, cui è riservato, i 195 km l'ora e i 100 orari con partenza da fermo in 9,8 secondi. Questa e la 418 SLDT (motore Psa 1.8 Turbodiesel da 88 cv), saranno vendute allo stesso prezzo: 32.307.000 lire. □ R.D.

Continuo saliscendi

Madeira è un'isola portoghese, di origine vulcanica, vicina al Marocco. Clima temperato tutto l'anno (in media 20° C). 739 kmq «occupati» da una catena montuosa, ricca di acqua e vegetazione. Famosa per i vini da desert, ha 280.000 abitanti; 160.000 vivono a Funchal. Oltre 400 km di strade tortuose, strette ma ben tenute.



La Civic 5 porte 1.6i LS e, in secondo piano, la sportiva SR Vtec.

Provata a Madeira la berlina 5 porte «inglese» della Honda Civic per la famiglia europea

Per la Civic 5 porte, in vendita dal 20 gennaio '95, un test coraggioso, da parte Honda, sulle strade di Madeira. Saliscendi veriginosi, lunghi tratti lastricati che mettono a dura prova sospensioni e motori. Pregi e difetti in massima evidenza. Ma alla fine vale la ragione: ottime qualità d'insieme, consumi assai ridotti e prezzi, probabili, da 23 a 32 milioni. Non per niente è stata realizzata in funzione delle esigenze di un'utenza familiare.

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

■ FUNCHAL (Madeira). Per far provare in anteprima un modello - nel nostro caso la Civic 5 porte - nessuno aveva ancora pensato, prima di Honda, all'isola portoghese di Madeira. E forse una ragione di fondo c'è. Con i suoi continui su e giù dai circa mille metri dell'altipiano alle poche decine di metri della strada costiera, un test a Madeira esalta le prestazioni dei motori più potenti, ma ne mette anche allo stesso modo in risalto le eventuali peccche. Ebbene, Honda Europe che alla Civic 5 porte assegna un ruolo strategico per la crescita sui mercati europei (il prossimo anno si conta di produrre 60.000 nello stabilimento inglese di Swin-

don, e di venderle tutte) ha avuto questo coraggio. Accettando il rischio di vedere penalizzate vetture peraltro concepite più per impieghi urbani e autostradali che per corse in montagna. Pensate per accattivarsi le simpatie di un'utenza familiare, attenta ai consumi e ai costi di gestione, le Civic 5 porte ci saranno proposte con quattro diverse motorizzazioni - tutte con propulsore quattro cilindri plurivalvole e iniezione elettronica multipoint - due delle quali si avvalgono della tecnica Honda Vtec (albero a camme a fasatura variabile). Si tratta del 1.5 Vtec-E da 90 cavalli di potenza, realizzato per ottenere il massi-

mo risparmio energetico, tanto che in media percorre quasi 16 km con un litro di benzina «verde» e sfiora addirittura i 21 km al 90 orari costanti. L'altro è il 1.6 Vtec, che equipaggia la versione SR al top della gamma per prestazioni (126 cv, 197 km/h, 9,9 secondi per passare da 0 a 100 km l'ora) e allestimento.

Sono proprio queste due le versioni che abbiamo provato a Madeira. I motori, come sempre sulle Honda, dimostrano grande elasticità di funzionamento grazie a curve di coppia molto piatte in un ampio range di giri. Ma per avere la potenza bisogna sempre sfruttare al massimo le marce fin quasi al limite del fuorigiri. In questo ha gran parte di colpa la rapportatura del cambio troppo lunga nelle marce alte e con evidenti «buchi» tra i 2000 e i 4000 giri. Decisamente marcati sulla Vtec-E, meno sulla più prestante SR, che però non difetta in rumorosità del motore (forse non bastavano lo spoiler posteriore e gli audaci interni, con inserti di finta radica grigiocura e tessuti fiammati in rosa shocking, per far capire che si è a bordo di una vettura sportiva).

L'altra faccia della medaglia è la straordinaria mancanza di vibrazioni anche sui lunghi tratti lastricati - in piccoli cubetti di roccia lavica - che caratterizzano la strada costiera settentrionale. Merito, soprattutto, delle nuove sospensioni posteriori a doppi bracci trasversali, che oltretutto migliorano viepiù la tradizionale tenuta di strada delle Honda.

I pregi restano. I difetti, con tutta probabilità, sulle nostre strade, anche quelle in salita, saranno decisamente ridimensionati. Giustamente più che legittimo l'obiettivo di Honda Italia di 6000 Civic 5 porte vendute nel 1995 (il lancio commerciale avverrà il 20 gennaio). Tanto più che anche i prezzi sembrerebbero molto competitivi per una berlina del segmento C. Verranno ufficializzati soltanto dopo la presentazione al grande pubblico in occasione del Motor Show bolognese (3-11 dicembre). Ma dalle prime anticipazioni bisbigliate a Madeira si parla di 23 milioni circa per la versione d'attacco 1.4 (90 cv, 172 km/h), 24-25 milioni per la intermedia 1.5 Vtec-E, fino ad arrivare ai 31-32 milioni, chiavi in mano, della 1.6 SR Vtec.

Al via la Cinquecento Sporting

Con il tradizionale «porte aperte» lo scorso week end ha preso avvio la commercializzazione della Cinquecento Sporting. Come traspare dal nome, è una versione «grintosa» della piccola berlina torinese. Mossa da un motore Fire di 1100 cc da 54 cavalli a 5500 giri/minuto, la city-car è in grado di superare i 150 km l'ora ed è dotata di un nuovo cambio. Il suo look esterno denota subito il carattere sportivo: paraurti e retrovisori verniciati nel colore della carrozzeria, cerchi in lega. Anche l'allestimento interno non lascia

dubbi: sedili anatomici ricoperti da tessuti specifici, volante e pomello del cambio rivestiti in pelle, contagiri. La Cinquecento Sporting viene venduta al prezzo di 14.400.000 lire, chiavi in mano. I più esigenti, possono poi «personalizzare» la Sporting facendo ricorso agli optional: Iva compressa, 200.000 lire per il sedile posteriore sdoppiato; 270.000 la vernice metallizzata; 370.000 l'antifurto elettronico; 540.000 l'autoradio e relativo impianto; 430.000 lire il tetto apribile manualmente.



Anche i cerchi in lega sulla Cinquecento Sporting.

VM Motori diventa americana

La VM Motori di Cento, maggior costruttore europeo indipendente di motori Diesel, sta per diventare americana. Nei giorni scorsi la stessa azienda italiana ha infatti annunciato il passaggio di proprietà - oggi detenuta dalla Montagu Private Equity della Hong Kong e Shanghai Banking Corporation con sede a Londra - alla Detroit Diesel Corporation. La transazione con il noto Gruppo industriale americano verrà completata all'inizio del 1995. Azionista di maggioranza della Detroit Diesel (fatturato '93 1,6 miliardi di dollari, utile netto 20,7 milioni di dollari) con il 46 per cento è la Penske Corp. Un altro 20% è della Daimler-Benz. La VM di Cento, che fornisce motori a gasolio per auto (famoso è il Turbotronic super ecologico) e impieghi industriali esportati in tutto il mondo, chiuderà l'anno con un fatturato superiore ai 200 milioni di dollari.

Ricerca Renault per il Diesel non inquinante

Renault e Rhone Poulenc hanno firmato un accordo quadro per sviluppare nuove tecnologie tese a permettere una forte riduzione del livello di emissioni inquinanti dei motori Diesel. Una nota della Renault specifica che la ricerca si orienterà in particolare sull'uso di prodotti chimici capaci di neutralizzare i gas di scarico. Gli interventi riguarderanno il controllo del particolato che si otterrà «con la messa a punto di un filtro la cui rigenerazione sarà assicurata da un additivo catalitico realizzato dalla Rhone Poulenc».

Joint venture Mazda - Ford per una compatta

Per la fine dell'anno andrà in porto, dopo cinque anni di trattative, l'accordo di cooperazione tra Mazda e Ford per la costruzione in Europa di una nuova vettura compatta. Lo assicurano dal quartiere generale giapponese i dirigenti della Mazda. Il costruttore nipponico è particolarmente interessato a stringere i tempi visto il progressivo calo delle vendite nel nostro continente: dalle 320.000 consegne alla fine degli anni Ottanta, lo scorso anno Mazda ha venduto in Europa 280.000 vetture.

Auto d'epoca in sabato a Padova

Le «vecchie signore» della strada tornano a Padova, che dedica loro il prossimo fine settimana. Sabato e domenica, infatti, nel quartiere fieristico è di scena la 11ª edizione di «Auto e Moto d'epoca». La manifestazione, come di consueto, è divisa in diversi settori, con spazi riservati ai collezionisti privati e padiglioni specializzati che ospiteranno i commercianti di vetture d'altri tempi. Un'altra area è dedicata ai ricambiisti: annunciati pezzi rari, giocattoli e modellini. Due le mostre a tema: una retrospettiva della Lancia e una rassegna di sidecar prodotti a partire dal 1900. Ultima novità, una «galleria» dedicata ai disegni dei Designer italiani e stranieri.

Peugeot 106 cresce con le 1.5 Diesel

■ Nuove versioni a gasolio si sono aggiunte da alcuni giorni alla già ricca gamma 106 della Peugeot. Con le nuove Diesel 3 e 5 porte di 1.5 litri negli allestimenti XND e XRD, in vendita rispettivamente a - prezzo di - 17.830.000 e 20.020.000 lire chiavi in mano, la famiglia della «piccola» francese arriva a ben 21 versioni diverse.

Le 106 1.5 Diesel introducono per la prima volta nella gamma dei modelli Peugeot un inedito motore, prodotto dalla Casa francese (peraltro ben nota in tutto il mondo per i suoi propulsori a gasolio che fornisce a diverse Marche europee). In gergo si chiama TUD5. È un quattro cilindri di 1527 cc in parte derivato dal motore a benzina TUD5 (ne prende il blocco in ghisa a pareti sottili e a camicie integrate) tramite la diminuzione dell'alesaggio (-1,5 mm).

Rispetto al precedente propulsore Diesel (TUD3), il 1527 cc dispone di una coppia massima di 9,7 kgm - cioè superiore di 1,3 kgm - ottenuta a soli 2250 giri/minuto e per l'80 per cento disponibile in un range di giri da 1200 a quasi 3500. Anche la potenza erogata aumenta di 8 cavalli e raggiunge il valore massimo di 58 cv a 5000 giri/minuto. L'incremento di coppia e potenza assicurano al motore prestazioni brillanti in velocità e ripresa dai bassi regimi, senza penalizzare i consumi. Questi, grazie anche all'adozione di pneumatici «verdi» a bassa resistenza al rotolamento, consentono infatti una percorrenza media di oltre 20 km con un litro di gasolio.

La nuova gamma della berlina inglese, rinnovata nello stile e nei motori. L'esaltazione del comfort Jaguar XJ, la prima volta di un sovralimentato

DALLA NOSTRA INVIATA



La Jaguar XJR con motore sovralimentato.

■ ERBUSCO (Brescia). Il nome Jaguar evoca da sempre immagini di élite, di comfort alle stelle. Ora aggiunge anche uno stile ringiovanito, più al passo con i tempi, senza però rinnegare i tratti originali «old british» che ne hanno fatto la fortuna. Anzi, il connubio tra nuovo e vecchio ha dato vita a una Serie XJ di grande eleganza, che non lascia spazio alle nostalgie per il passato. E alla modernità regala, anche, un evidente miglioramento sia nelle prestazioni motoristiche, sia nell'area del comfort, sia nella qualità globale. Basti dire che nei controlli mondiali sulla soddisfazione del cliente i motivi di reclamo sono diminuiti lo scorso anno del 45 per cento e che con la nuova Serie XJ il livello di affidabilità è tale che è stato abolito il primo tagliando di controllo, e gli altri si effettuano

ogni 16.000 km o 12 mesi. Il che in «soldoni» significa un risparmio immediato dei costi di manutenzione di 650.000 lire. Anche se questa cifra può far sorridere in vetture che costano, chiavi in mano, full optional e lse compresa, dagli 81 milioni della XJ6 3.2 ai 165 milioni dell'esclusiva Daimler Double Six.

La Serie XJ, dunque, non si avvale solo di migliorie estetiche - anche se ogni pannello esterno della scocca, in acciaio zincato sui due lati, è stato modificato; la griglia radiatore è più snella e i paraurti sono in colore carrozzeria - ma soprattutto di motori potenziati e più brillanti ai bassi regimi (in media 10 cavalli in più e maggiore coppia in basso) e persino meno esosi in fatto consumi carburante. Novità assolute della gamma sono infine l'introduzione del dispositivo elet-

tronico di controllo della trazione (sulle versioni 4.0 litri) e un motore sei cilindri di 3980 cc, bialbero a camme in testa, 24 valvole, interamente in alluminio, sovralimentato con compressore volumetrico (più elastico e immediato del turbo) e intercooler che eroga la superpotenza di 325 cv a 5000 giri/minuto pari a 82 cv litro, e dispone di una coppia massima di 516 Nm a soli 3050 giri (ma è già in gran parte disponibile sotto i 2000 g/min). Questo motore equipaggia la XJR che alla completezza delle dotazioni, alla raffinatezza degli interni ultra ovattati e lussuosi aggiunge un «tocco» sportivo - ed è dire poco - che si esprime in una velocità massima di 255 km l'ora e in un'accelerazione 0-100 km/h in 6,3 secondi, senza il minimo strappo. □ R.D.