

In produzione la 618i della Serie 600

Alla Rover stanno «lavorando per noi»

In Inghilterra stanno lavorando per noi. La Rover ha infatti accettato la richiesta di costruire per il solo mercato italiano una berlina della Serie 600 con propulsore di 1.850 cc. Il motore è derivato dal 2 litri 16 valvole Honda ed eroga una potenza di 115 CV, sufficienti a consentire alla Rover 618i una velocità massima superiore ai 195 km/h. Esce dalla gamma italiana la 620i, ma a primavera arriverà una nuova versione con motore turbodiesel.

FERNANDO STRAMBACI

MILANO Salvatore Pistola amministratore delegato della Rover Italia l'ha spuntata. In Inghilterra, squadre di operai lavorano per costruire una berlina destinata soltanto al nostro mercato. E' cominciata così la commercializzazione in Italia (il prezzo, chiavi in mano, è stato fissato in 32.326.000 lire) della Rover 618i, che si distingue dalle altre berline della Serie 600 per essere equipaggiata di un motore di 1.850 cc, al di sotto quindi di quei due litri che rappresentano una soglia che pochi automobilisti italiani intendono superare.

Nonostante l'assenza di questa versione, le vendite in Italia delle Rover 600 non erano andate per niente male, 15.500 esemplari venduti contro i 4.500 programmabili. Hanno infatti contribuito non poco a quell'aumento del 28 per cento delle immatricolazioni (totale 34.324 unità) registrato lo scorso anno dalla Rover sul nostro mercato. Con l'arrivo della 618i le cose dovrebbero andare ancora meglio.

visto che alla Rover Italia prevedono di venderne tra le 1.800 e le 2.000 unità, che dovrebbero ripiazzare largamente l'uscita di gamma della 620i.

Il motore 16 valvole di questa nuova berlina Rover è stato realizzato riducendo la cilindrata del motore Honda di 1.997 cc. Alimentato con un sistema di iniezione a gestione elettronica e, naturalmente, corredato di marmitta catalitica trivalente e sonda Lambda per ottimizzare consumi, prestazioni ed emissioni di sostanze inquinanti, questo propulsore a quattro cilindri eroga una potenza massima di 115 CV a 5.500 giri ed una coppia di 158 Nm a 4.800 giri/minuto, più che sufficienti per assicurare prestazioni adeguate alle caratteristiche della vettura. Grazie alle performance del motore e anche all'ottimo Cx (0,31) la Rover 618i può superare i 195 km/h e coprire il chilometro in 34,5 secondi con partenza da fermo, con consumi che restano sempre contenuti se-

condo i dati di omologazione, infatti, alla velocità costante di 90 km/h bastano 6,9 litri per coprire 100 chilometri, mentre ai 120 ne servono 8,1 e nel ciclo urbano 10,5.

Con questa vettura come «modello d'ingresso», con la disponibilità che rimane della 620i, della 620i Lusso e della Rover 620i da 200 CV e 230 km/h e con l'arrivo a primavera, di una versione turbodiesel, la Rover Italia conta di vendere quest'anno 6.500 Serie 600 mille in più dell'anno scorso.

La Rover 618i, che abbiamo avuto modo di saggiare su un tracciato tra Milano e l'alto lago di Como, non dovrebbe deludere coloro che desiderano ad un prezzo ragionevole un'auto di classe e molto confortevole e sicura. La 618i è dotata di serie di airbag per il conducente, cinture di sicurezza anteriori regolabili, barre antir intrusione e sedili anti-affondamento ai quali si possono aggiungere, a richiesta, dotazioni come l'ABS e l'impianto di aria condizionata. La 618i, che si distingue esternamente dalle altre Serie 600 soltanto per il logo, ha gli stessi allestimenti, di gusto spiccatamente inglese, nello spazio abitacolo e dispone di dotazioni di serie (dalla chiusura centralizzata con comando a distanza al volante regolabile) proprie di vetture di gamma superiore. Anche per questa versione due piccoli nei posacenere anteriori inadeguato e pulsantera degli alzacristalli un po' scomoda da raggiungere.



La Mitsubishi Carisma, sarà lanciata nella seconda metà dell'anno

Mitsubishi, Carisma europeo

Mitsubishi ha iniziato la sua storia di produttore «europeo» a Born, dove ha sede lo stabilimento NedCar - frutto della joint-venture paritetica tra la Casa giapponese, la Volvo e lo Stato olandese - è nata «Carisma», una moderna berlina due volumi e mezzo 5 porte, studiata appositamente per il mercato europeo e presentata in anteprima al Salone di Amsterdam la scorsa settimana.

La nuova vettura si colloca per dimensioni (è lunga 4435 mm, larga 1695 e alta 1405 mm, passo «lungo» di 2250 mm e carreggiate generose di 1455 mm davanti e 1475 dietro, che garantiscono un assetto ideale in ogni condizione di marcia) tra la Galant e la Lancer commercializzate nel nostro paese dal Gruppo Koelliker. Il lancio commerciale sui mercati continentali è previsto a partire dalla seconda metà di quest'anno con una gamma che si articola su cinque versioni.

Carisma si propone con tre diversi motori a benzina, plurivalvole, a combustione magra - questi sono importati dal Giappone come l'innovativa trasmissione

automatica «intelligente» Invecs II - di 1600 cc monoalbero da 88,5 cv, 137 Nm di coppia massima, 180 km/ora e consumi compresi tra 5,2 e 8,5 litri ogni 100 km (calcolati a 90 km/ora costanti e nel ciclo urbano) 1800 cc monoalbero da 114 cv 162 Nm e 200 km/ora, con tempi di accelerazione 0-100 km/h in 10,2 secondi, e consumi compresi tra 5,4 e 8,7 litri/100 km. I più esigenti in fatto di prestazioni possono contare sul 1800 bialbero che con 138 cv di potenza e 167 Nm di coppia massima consente la velocità di 215 km/ora e un'accelerazione 0-100 km/h in 9,2 secondi, senza penalizzare troppo i consumi da 5,2 a 9 litri/100 km.

Concepita secondo i più efficienti standard di sicurezza attiva e passiva - scocca rigida e rinforzata in vane parti, sospensioni anteriori tipo McPherson e posteriori multilink a bracci trati - offre Abs, doppio airbag, cinture di sicurezza pretensionate e regolabili in altezza, sistemi anti-ghigliottina per gli alzacristalli elettrici e il tetto apribile con comando elettronico, airbag imbottito e altre mille dotazioni che rendono la vita a bordo più che sicura e confortevole.

Per la Golf un motore 1.6 da 101 cavalli

Da alcuni giorni è in vendita in Italia la Volkswagen Golf 1.6 da 101 cavalli di potenza che arricchisce di sei versioni la già ampia gamma Equipaggiata con il nuovo propulsore di 1595 cc, che consente di sfiorare i 190 km/ora, la 1.6 viene offerta con carrozzeria a tre o cinque porte negli allestimenti base (lire 25.051.930 e 25.997.980) dotato di serie di servosterzo alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, sedile guida regolabile in altezza, antifurto elettronico e cinture pretensionate GL (lire 27.051.130 e 27.997.180) che in più contempla il climatizzatore a regolazione manuale, volante regolabile in altezza, retrovisori esterni elettrici riscaldabili, sedile posteriore frazionato e infine GT (lire 28.502.930 e 29.496.580) caratterizzata da elementi interni ed esterni che ne sottolineano la vocazione sportiva come lo spoiler posteriore, il telaio ribassato i sedili contenitivi e inoltre quattro alzacristalli elettrici, computer di bordo, predisposizione radio e climatizzatore manuale (Abs e doppio airbag solo su richiesta).

In Italia la Seat Ibiza 1.8 16 valvole

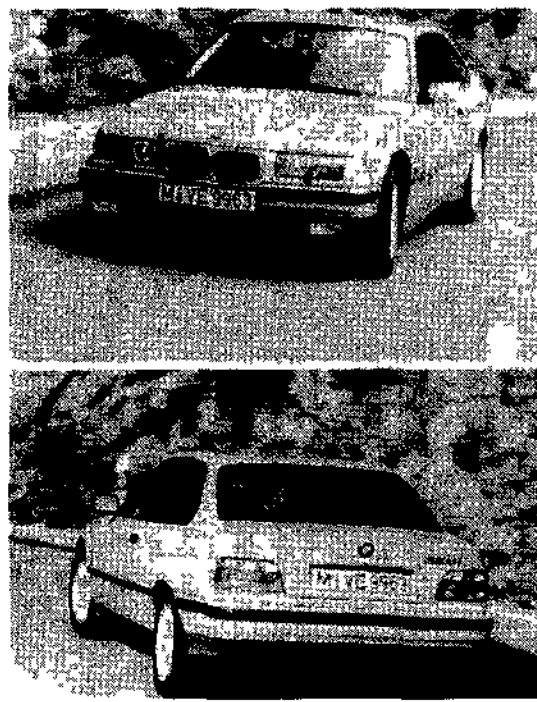
Presentata allo scorso Motor Show di Bologna, è finalmente pronta al lancio in Italia la Seat Ibiza 1.8 16 valvole dal carattere prettamente sportivo 129 cv di potenza, 218 km/ora di velocità massima e un'accelerazione 0-100 km/h in poco più di 8 secondi. Ciò nonostante, i consumi dichiarati sono molto contenuti a 120 km/h costanti percorre quasi 13 km con un litro di benzina verde. Già ordinabile presso le concessionarie Seat (Gruppo Autogerma) è equipaggiata di serie con doppio airbag antibloccaggio Abs e antistartatore Eds. Fra le altre dotazioni si trovano servosterzo chiusura centralizzata vetri elettrici autoradio, sedile guida e volante regolabili in altezza. Il tutto per lire 26.657.000 «chiavi in mano», che diventano 27.389.000 con l'aggiunta del tetto apribile, e 28.608.000 lire con il climatizzatore.

Montecarlo Incentiva l'auto elettrica

Il programma anti-inquinamento lanciato lo scorso anno nel Principato di Monaco entra nel vivo. Dopo le campagne per l'uso dei mezzi pubblici, il governo di Ranieri III ha promosso un incontro internazionale sul tema «prospettive dell'auto elettrica» durante il quale ha lanciato la proposta di incentivare l'acquisto di tali vetture a propulsione alternativa e inquinamento zero. Agli acquirenti di auto elettriche infatti, il governo monegasco garantirà un contributo pari al 30 per cento del prezzo di listino, oltre ad alcune agevolazioni nei parcheggi pubblici. Nel corso dell'anno, con la collaborazione dell'Automobile Club verrà inoltre organizzata una manifestazione «Monaco rendez-vous des véhicules électriques» con ammissa esposizione in cantiere anche un rally dedicato alle vetture elettriche.

Sparita l'ise Bmw approfitta e lancia la 328i

Sparita la «cassa sul lusso», l'ise, Bmw Italia è stata premiata ad approfittare dell'occasione. Sul nostro mercato la Casa bavarese propone dall'inizio della primavera nuove versioni della Serie 3 berlina, coupé e cabrio con motore di 2.9 litri che sostituirà l'attuale 328i. La Bmw 328i dispone del nuovo propulsore a 8 cilindri, 24 valvole, di 2793 cc, interamente in lega di alluminio, più leggero di 31,5 kg rispetto al precedente 2494 cc. Grazie al minor peso e ad alcune modifiche e innovazioni, la 328i dispone di una potenza di 193 cv a 5300 giri/minuto - di poco superiore al valore erogato dal 2.5 litri - ma soprattutto di una coppia massima aumentata del 15% (200 Nm) già a 3900 g/min. Ancora più interessanti sono i risultati conseguiti nel consumo di carburante: è inferiore del 3% nella media Din (8,5 litri ogni 100 km) e del 6% viaggiando alla velocità costante di 90 km/ora. In linea con la tradizione Bmw le prestazioni 236 km/h, solo 7,3 secondi per raggiungere i 100 orari con partenza da fermo.



Due viste della nuova Bmw 328i

Poco più di 26 milioni per la nuova Advantage della Citroen ZX Break è anche 1600

DALLA NOSTRA INVIATA

FORTE DEI MARMI Una nuvolosa giornata invernale ha tenuto a battesimo la prova su strada della nuova motorizzazione 1600 con la quale Citroen Italia completa il ventaglio di offerte per la gamma ZX Break. La famiglia compatita ha già dato molte soddisfazioni ai dirigenti della filiazione Citroen contribuendo in modo determinante al buon risultato del 1994 (2,9 per cento del mercato totale) il gradimento dimostrato a questa station wagon dall'utenza italiana (70% del mix di vendite ZX, un raddoppio esatto della quota di penetrazione nel segmento passata dal 3,1 del 1993 al 6,2 del '94) fa addirittura da monsieur Calvet, presidente del Gruppo PSA Peugeot-Citroen, di guardare al nostro mercato '95 con molte ambizioni. Il raggiungimento della quota del 3,2 per cento del mercato totale, peraltro previsto in crescita rispetto allo scorso anno, sarebbe reso possibi-

le proprio dalla commercializzazione della nuova ZX Break 1.6 - avvenuta in questi giorni - oltre che della monovolume Evasion. A concorrere all'obiettivo finale amveranno poi con lancio il prossimo autunno, la Xantia Activa (con l'antirullo intelligente) e l'attesa Xantia Break. Dalla seconda metà dell'anno, dunque, Citroen Italia si farà forte di ben tre station wagon in tre diversi segmenti di mercato. Ma non c'è dubbio che la ZX Break avrà ancora un ruolo preminente. E all'interno della gamma - che conta già sulle 1.4 e 1.8 benzina 1.9 Diesel aspirato e turbo - la motorizzazione centrale 1600 sarà con tutta probabilità la più richiesta. Per filosofia costruttiva Citroen, anche la nuova versione, con i suoi 90 cv di potenza, non è particolarmente spinta tant'è che l'accelerazione 0-100 km/h è indicata dalla Casa in 13,8 secondi. In compenso con-

senza una buona velocità di crociera (172 km/h) nella guida autostradale bassi consumi (in media 7,6 litri ogni 100 km), e una ridotta usura del motore grazie alla grande elasticità di funzionamento determinata dalla coppia di 130 Nm (13,5 kgm) a 2600 giri, disponibile quasi totalmente (95%) a un regime di rotazione ancora più basso 2000 giri/minuto.

La 1.6 ZX Break è offerta a 26.110.000 lire «chiavi in mano», nell'allestimento Advantage, ovvero con dotazioni di serie abbastanza complete: servosterzo, tergicristalli elettrici anteriori chiusura centralizzata, cinture di sicurezza anteriori regolabili in altezza e pretensionate, sedile posteriore frazionato e ribaltabile, tergicristallo, volante regolabile in altezza. Sono invece lasciate alla discrezione del cliente gli optional Abs, airbag lato guida (non è previsto quello per il passeggero), condizionatore d'aria, allarme antifurto e vernice metallizzata.

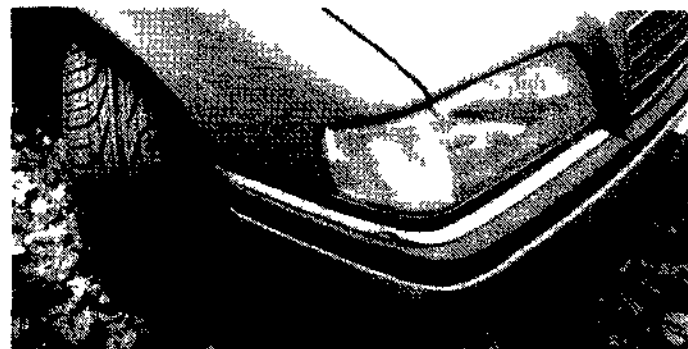
Lanciata una nuova linea di pneumatici Pirelli ribassati della «terza generazione» Le alto di gamma viaggiano in P6000

DALLA NOSTRA INVIATA ROSELLA DALLO

LISBONA La competizione commerciale sprona i Costruttori a migliorare continuamente i loro prodotti. Così nel settore dei pneumatici la Pirelli - ormai fuori dalle panie della recente crisi economico-finanziaria - punta decisa all'attacco del mercato con un programma che vedrà nel triennio '95-'97 il lancio di 30 nuove linee di prodotto. Il primo di questi - per il quale sono stati investiti circa 80 miliardi di lire - è il P6000 destinato entro breve a sostituire il «vecchio» P6000 nel 1° equipaggiamento e nel ricambio per vetture alto di gamma. La linea consente una vasta scelta di coperture di cui sono già disponibili quelle da 15, 16, 17 e 18 pollici. All'inizio del prossimo anno verranno commercializzate anche le gomme da 14 pollici, con le quali potranno essere equipaggiate vetture di segmento medio-alto. I prezzi di un «treno» di quattro gomme varerà dunque fra i 2.000.000 e 2.750.000 lire più Iva. Completamente progettato e realizzato con l'ausilio dell'informatica più avanzata il P6000 dà avvio alla «terza generazione» di pneumatici ribassati. Grazie ai calcoli e alle simulazioni al computer e a un sapiente uso delle nuove mescole a base di silice e carbon black, la nuova copertura segna nuovi standard in fatto di prestazioni, comfort e sicurezza. In particolare si cura «attiva» nella guida sul bagnato.

«La qualità è uno dei grandi campi di battaglia in tutti i settori», esordisce il direttore generale della Pirelli Pirelli Giuseppe Benigni, presentando il P6000 nella insolita cornice del centro congressi ricavato nel monumento agli scopritori a Lisbona. E infatti se fino allo scorso decennio si pensava di più a «fare volume», oggi l'imperativo è la ricerca del prodotto ottenibile solo con prodotti ad alto valore aggiunto. E quindi altra verso la qualità a partire dai prodotti di vertice. Per fare ciò i quattro Centri ricerca e sviluppo della Pirelli lavorano sempre più a stretto contatto con i Costruttori di automobili i fornitori di materiali (in continua evoluzione come dimostrano i nuovi polimeri che aprono diverse possibilità di applicazione), e con le Università di varie parti del mondo. Il bilancio ottenuto con il P6000 è notevole. Rispetto al P600 il nuovo pneumatico garantisce sensibili miglioramenti nel campo della bassa resistenza al rotolamento (20%) della aderenza sia sul bagnato che su asfalto asciutto (+10%). Persino nel pericoloso aquaplaning il P6000 guadagna un prezioso cinque per cento di tenuta in più grazie alla nuova mescola e soprattutto all'originale disegno «a onde» del battistrada che facilita l'espulsione rapida dell'acqua. Passando dalle dichiarazioni della casa milanese alla concretezza della guida il risultato non cambia. Lo abbiamo appurato nelle prove in pista sul circuito di Formula 1 dell'Estoril dove per l'occasione abbiamo scelto una coppia di Volvo 850 S W gommate sia con i P6000 sia con i P600. Sul tracciato opportuna-

mente ridisegnato con variazioni atte a limitare i punti più pericolosi ma anche a costringere a brusche frenate e veloci cambi di marcia e abbondantemente bagnato in un lungo tratto misto rettilineo-curva a gomito, il P6000 ci ha consentito velocità superiori, un facile mantenimento delle traiettorie impostate, decise accelerazioni in uscita dalle curve. In generale quindi una migliore tenuta di strada e guidabilità in tutte le condizioni rispetto alla «gemella» con le «vecchie» P600. Ma il miglioramento più sensibile si avverte nelle frenate su asfalto viscido: abbiamo potuto guadagnare qualche metro prima di schiacciare a fondo il pedale del freno senza che la Volvo accennasse alla minima sbandata (cosa invece accaduta con le P600). Una riprova della superiore aderenza del P6000 ci è poi stata fornita da un collaudo tecnico strumentato a 80 km/ora sul bagnato: fatto 100 la decelerazione e lo spazio di frenata con i P600 la stessa vettura equipaggiata con i nuovi ribassati migliora i valori del 7 per cento, ad esempio riducendo lo spazio di frenata a 28,54 metri contro i 30,45 ottenuti con i P600. Su strada la qualità del P6000 non cambia. Anzi nella prova che abbiamo effettuato su un tracciato di scartamento impegnativo e a tratti sconnesso al volante di una Lancia K 2.4 - di cui, per inciso, abbiamo molto apprezzato la facilità di guida, la docilità del cambio e l'elasticità del motore - si avvertono maggiormente la ridotta rumorosità di rotolamento e l'assenza di vibrazioni indotte dalle asperità del terreno.



Il particolare disegno «a onde» del nuovo P6000 Pirelli

Ideali le ruote a razza cava della Simi

Il «matrimonio ideale» del P6000 è con le ruote della Simi Wheels. Si tratta di innovative ruote in lega leggera - a razza cava. La scelta non è casuale. Infatti, come spiegano i tecnici della Simi, «la realizzazione delle razze cava a tenuta stagna, che collegano il mozzo direttamente al cavale della ruota, consente un notevole aumento del volume d'aria tra pneumatico e cerchio, una sensibile riduzione del peso della ruota pari a circa il 15% rispetto alla media delle ruote in lega oggi presenti sul mercato, una maggiore resistenza alle sollecitazioni meccaniche quale proprietà fisica di tutte le strutture a sezione tubolare.

Inoltre permettono di raggiungere un notevole miglioramento delle prestazioni dell'automobile in marcia ad alta velocità. Infatti, la funzione di scambiatori di calore che assumono le razze durante il rotolamento del pneumatico permette di limitare il surriscaldamento ed il conseguente aumento di pressione dell'aria all'interno del pneumatico stesso, mantenendo così inalterata l'area di impronta e la superficie di appoggio sulla strada. In questo modo la vettura acquiesce maggiore tenuta di strada su asciutto e bagnato, un incremento dell'accelerazione in curva e più sicurezza in frenata.