

Automobilismo D'EPOCA

* **JAGUAR E-TYPE**

BELLISSIMA E... IN CRESCITA

* **BMW 319**

SEI CILINDRI ALLA RISCOSSA

* **RENAULT 12 GORDINI**

LA SPORTIVA DI FAMIGLIA

* **FIAT RITMO 130 - LANCIA DELTA HF**

A OGNUNO LA SUA "BOMBA"

* **BANDINI 750 VS GIAUR 750**

"ETCETERINI" MANIA

* **MARCH 711**

LA PRIMA F1 DI LAUDA

TRATTAMENTO DI BELLEZZA **Peugeot**
205 CTI



* **MANUALE D'USO**
RENAULT 5

* **IL RITORNO DEL MOTOR SHOW**
L'HERITAGE DELLE CASE

* **HONDA COLLECTION HALL**
IL SOGNO DI SOICHIRO

31/01/2017 ISSN 1723-4549



AUTOMOBILISMO D'EPOCA FEBBRAIO 2017

205 Il lungo inverno... caldo

BRILLANTE, VELOCE E CABRIOLET:

PICCOLA SPORTIVA, SA ANCORA

IL FATTO SUO

BASTA SAPERLA PRENDERE

E CURARE A DOVERE

È ANCHE IN INVERNO SCALDERÀ

I CUORI DEGLI APPASSIONATI

DI FRANCESCO PELIZZARI

FOTO CRISTINA PERTILE E CLAUDIO CORTEMIGLIA

CAPOTE

La Peugeot 205 CTI del Club Storico Peugeot lanciata tra i grattacieli della città. Il freddo dell'inverno non spaventa, grazie alla capote robusta e impermeabile. Così si può godere appieno delle prestazioni fornite dal 1.6 da 115 CV.





L'inverno del nostro scontento sta per finire e finalmente tra poco potremo riportare fuori dai garage le nostre amate auto. O no? Chissà, finora la stagione è stata senza neve, con punte di gelo ma tutto sommato temperature sopra la media, così qualcuno si è comunque avventurato in brevi uscite. La voglia è tanta e anche chi ha una cabrio sportiva è indotto a uscire dalla città e spingere verso le strade di collina o montagna, sfidando l'aria frizzante per tirare due marce e prendere qualche bella "esse" in velocità. Tutte caratteristiche della nostra Peugeot 205 CTI, un modello ormai d'epoca a tutti gli effetti (il debutto è del 1986) ma un'auto moderna nella con-

cezione. A suo tempo era la tipica utilitaria di lusso, potente e molto ben rifinita, con un prezzo adeguato: a inizio 1987 costava 19.630.000 lire su strada (contro 16.610.000 lire della 205 GTI da 115 CV e 8.880.000 lire della 205 XE alla base della gamma); quando fu provata dalla nostra consorella Automobilismo, nell'Agosto 1991, il prezzo era salito a 25.229.000 lire. Negli anni '80 tutti i principali Costruttori avevano versioni di prestigio usate per fare da traino al resto della gamma: succede anche oggi, ma gli allestimenti base e top dei vari modelli sono molto più vicini tra loro di quanto non fossero all'epoca, quando una Peugeot 205 GTI (1.6, 115 CV), era quasi un'altra auto rispetto alla Peugeot

205 XE (950 cc, 45 CV): una differenza che serviva a valorizzare progetti industriali estremamente innovativi, che tutte le grandi Case avevano e su cui si facevano una concorrenza spietata.

Vere sportive

La 205 CTI deriva proprio dalla GTI, di cui è la versione cabriolet realizzata in collaborazione con Pininfarina, a cui si deve lo stile dell'intero progetto 205, all'epoca innovativo per forme e contenuti: lo spazio a bordo è ottimo per un'auto lunga soltanto 3,71 metri, la linea piacque moltissimo e le prestazioni erano sempre quanto meno briose. Dal 1984, Pininfarina, che realizza già per PSA le Talbot Sam-

ba Cabriolet, comincia a lavorare alla trasformazione della 205, lavorando sulle scocche provenienti dalla Francia fino a Torino dove si aggiungono i rinforzi al telaio, i componenti specifici come i parafranghi posteriori, si montano gli interni, i vetri e ovviamente la capote. Nelle cilindrate 1.6 e poi addirittura 1.9 diventavano realmente sportive. La 205 ebbe un successo enorme, aiutato anche dalle vittorie nelle competizioni, nel trofeo organizzato dalla Casa che vide protagonisti centinaia di esemplari in pista come nei Rallye e nelle Salite; le varie 205 GTI e 205 Rallye erano dei veri miti per i ventenni di allora. I quarantenni di oggi ancora ti fermano per strada, chi per complimentarsi, chi per dire che ne ha una anche lui, o che l'aveva e si è pentito di averla venduta.

PLASTICHE
Sopra, la ricca e chiara strumentazione della 205 CTI. Inverno o estate la visibilità va garantita e le plastiche curate per evitarne il deterioramento. In questo sono utili prodotti come Aquavelox tergitristallo liquido (in alto a sinistra, crea una pellicola idrorepellente) e Trattamento Plastiche 3 in 1 (in alto a destra), entrambi di MaFra; il primo fa parte della linea Labocosmetica. Sotto, lo scudetto del Club Storico Peugeot.

Peculiarità

La 205 CTI, versione aperta di quelle piccole bombe, oggi continua a stupire per tre cose: la linea, molto piacevole anche in questa versione, con la capote sia chiusa sia aperta (cosa non scontata, quando si parla di una derivazione da una vettura nata con il tetto); le prestazioni e la guidabilità in generale; le dotazioni, che comprendono tra le altre cose sedili in pelle, capote e finestrini a comando elettrico (i primi due presenti sull'esemplare bianco delle nostre foto). È un'automobile che può essere usata senza pro-





PNEUMATICI: GUIDA AGLI "INVERNALI"

È proprio sulle auto d'epoca che le differenze qualitative tra i pneumatici si fanno più sentire: l'assenza di dispositivi elettronici di guida servoassistita evidenzia in maniera esponenziale il concetto di tenuta di strada legato agli appoggi al suolo. A maggior ragione in inverno. Quelle che un tempo erano chiamate "gomme da neve" oggi non esistono più: esse limitavano l'uso a neve e ghiaccio, sacrificando tenuta di strada, frenata, comfort e rumorosità in caso di strade fredde e bagnate, ma sgombrare da neve. Oggi i pneumatici invernali, o "winter", vanno bene con neve e ghiaccio, ma anche senza, purché a basse temperature. I produttori dichiarano una finestra d'uso da +7°C fino a molti gradi sottozero: in realtà la temperatura ottimale dei "winter" va dai +2°C in giù, e la differenza in positivo si avverte anche sul bagnato, oltre che su neve e ghiaccio. Proprio in queste condizioni una vettura priva di ABS, a volte anche di servofreno, con ruote strette, impianti frenanti e sospensioni con 30 anni di progettazione, enfatizza il concetto di "pneumatico giusto".

Come si riconoscono le coperture invernali? Per il legislatore le si individua dalla scritta "MS" o "M+S" (mud and snow) sul fianco, e ciò è quanto impone il codice della strada. Ma per l'utente più attento, le "winter" con caratteristiche prettamente invernali hanno il marchio "3PMS" (three peaks mountain snow) che raffigura una montagna a 3 cime e un fiocco di neve (sotto): queste sono le vere gomme invernali, anche e soprattutto per le vetture d'epoca. A livello tecnico il battistrada delle "winter" ha tasselli più marcati (in basso), con lamelle elastiche che hanno la funzione di creare spigoli vivi nell'appoggio al suolo per dare aderenza su neve, ghiaccio e acqua. Le speciali mescole impropriamente dette "termiche" garantiscono poi la maggiore aderenza della gomma alle basse temperature.



Estivo
(Summer)

4 Stagioni
(All Season)

Invernale
(Winter)



E quando arriva primavera, che fare con le invernali? Vanno smontate e riposte in garage, una sopra l'altra (fino a 4 unità) e conservate in un posto al riparo dai raggi ultravioletti e da fonti di calore, per essere pronte al prossimo 15 Ottobre per ricalzare la nostra "storica". (A.B.)

IMMUTATA
Sopra, anche con la capote la Peugeot 205 mantiene pressoché immutata la bella linea di Pininfarina. A parte qualche spiffero dovuto a guarnizioni un po' vissute, la tenuta all'aria è ancora buona. Con le prestazioni di cui è capace questa vettura, in inverno è tanto più importante montare pneumatici adatti alle temperature rigide.

blemi anche quotidianamente, ma oggi il suo status di auto d'epoca richiede qualche attenzione peculiare, soprattutto nei mesi freddi. Per esempio, la capote va mantenuta con cura e trattata adeguatamente durante l'inverno (anche se è idrorepellente), sia per proteggerla dal gelo nel caso di uscite anche brevi, sia in caso di ricovero al chiuso; senza dimenticare la parte interna, che infatti spesso è sporca e abbandonata a sé stessa. Lo stesso dicasi per le guarnizioni in gomma, tra cui proprio quelle della capote hanno un'importanza non secondaria nella tenuta all'aria e all'acqua. Le prestazioni di questa 205 sono molto elevate e sono rimaste tali anche dopo le percorrenze di anni: uno dei due esemplari a nostra disposizione aveva superato ampiamente i 130.000 km, ma la brillantezza sem-

brava inalterata; abbiamo voluto verificare sul banco del nostro Centro Prove e la sensazione è stata confermata dai numeri, come potete leggere nel riquadro apposito.

Prestazioni elevate, con il freddo, significano attenzione superiore al normale da riporre nella guida, tanto più con una piccola bomba come questa; e consigliamo di montare gomme invernali, in teoria obbligatorie ma, su una storica, considerate superflue perché si percorrono pochi chilometri. Ma con una vettura come questa è difficile resistere... La 205 CTI ha il comportamento tipico della trazione anteriore potente, corta e leggera: sfruttata al limite diventa nervosa. Quindi, con l'asfalto freddo tendente al gelo richiede attenzione. E, appunto, gomme adeguate.

Una volta tornati a casa, è bene riservare alla nostra macchina un trattamento che non è soltanto di bellezza, ma anche di salvaguardia. Anche se la nostra Peugeot è un'auto moderna e quindi le sue lamiere resistono al sale molto meglio di quelle di 50-60 anni fa, è comunque buona norma lavarla e magari anche lucidarla. Si toglie così lo sporco che può attaccare fondi e vernice, e si pone una pellicola che la proteggerà meglio la prossima volta. L'auto sportiva sporca che sa di Turini può essere affascinante ed evocativa, ma è meglio non lasciarla troppo a lungo in quelle condizioni.

Naturalmente, poi, è sempre bene mantenere un occhio ai livelli e ricordarsi di usare l'antigelo nel radiatore come pure nelle vaschette dei lavavetri. E, ancora, ricordarsi di un elemento che spesso è tra-

scurato e di cui ci ricordiamo soltanto quando, nel momento del bisogno, scopriamo che non funziona a dovere: stiamo parlando del tergicristallo. Spesso inutilizzato sulle auto storiche per il loro scarso uso, perde le proprietà delle guarnizioni a contatto con il parabrezza e quando lo si aziona... si sente una bella "grattata" che non pulisce o, peggio, acqua, neve, sporco si mischiano in una poltiglia e la visibilità diventa un'incognita. Se vogliamo usare la nostra amata anche nei mesi freddi, meglio sostituire una volta all'anno le racchette dei tergi: il rapporto spesa/benefici è tanto favorevole da non porre nemmeno la questione.

Anche per il parabrezza sono disponibili prodotti che danno una mano in tal senso: con una passata stendono una pellicola tanto sottile quanto uti-



PULIZIA E CONSERVAZIONE

La 205 CTI era disponibile anche con l'interno in pelle (a lato). Il tessuto si pulisce e mantiene con un prodotto come MaFra Flash, che non bagna e rispetta i colori. La carrozzeria si può trattare facilmente, tanto più in inverno, con un prodotto come Last Touch, sempre da MaFra, una cera istantanea che lucida e protegge insieme. La capote è ravvivata all'esterno con Hydra di Labocosmetica; all'interno (spesso dimenticato) uno sgrassante universale come HP12 può dare risultati importanti. E poi, via a divertirsi (sotto)!



| IN COPERTINA | Peugeot 205 CTI

le perché fa scivolare via le gocce d'acqua. Da non dimenticare, infine, il controllo dell'efficienza della batteria: anche qui, meglio non lesinare sulla spesa di un'eventuale sostituzione: nel momento in cui girerete la chiave sentendo soltanto un "clic" e null'altro, vi maledirete per aver voluto risparmiare qualche decina di euro.

Dopodiché, quando la primavera sarà alle viste, potremo ragionare su altri elementi per mettere in forma al meglio la nostra amata: da un cambio di olio e filtro, da considerare in tutti i casi una volta all'anno soprattutto se la macchina è usata spesso su percorsi brevi, alla verifica delle gomme estive

fino ai trattamenti di bellezza, questa volta si utili soprattutto a fare bella figura con gli amici e anche gli sconosciuti ai raduni; ma sempre anche con un occhio alla protezione e conservazione, specie per quanto riguarda le plastiche, croce e delizia delle youngtimer.

Plancia, volante, paraurti: tutti elementi che soffrono il passare del tempo, anche qualora l'uso non sia frequente, e che vanno curati con prodotti specifici per allungarne la vita. Anche perché sono i ricambi meno facili da trovare in assoluto.

Coinvolgente

La Peugeot 205 CTI si merita tutte queste premure, perché è una macchina godibilissima sotto tutti i punti di vista. Ha un motore brillante e con una sonorità coinvolgente, pronto nella risposta e con



una bella erogazione, assecondata a dovere dalla trasmissione. Il cambio a 5 rapporti è ben spazioso, con un rapporto finale corto il giusto (a 130 km/h in V il motore gira a 4.400) e un comando molto buono, a cui si può addebitare soltanto un'escursione un tantino lunga della leva; ma gli innesti sono dolci e precisi, in definitiva il comando è piuttosto rapido. Il bello di questa versione con il tetto morbido è che non perde nulla della brillantezza della sorella GTI, nonostante l'aggravio di peso di circa un quintale. Anche il comportamento è il medesimo, nervosetto, ottima tenuta di strada e stabilità ballerina, con il dietro che allarga piuttosto rapidamente in caso di tiro-rilascio (più ancora se si frena per correggere una traiettoria maldestra), fino a richiedere correzioni marcate in controsterzo. Una piccola sportiva che richiede abilità superiori alla media se si vuole sfruttarne per intero le potenzialità; ma, visto che parliamo pur sempre di una trentenne, ci si può accontentare di gustare una guida soltanto brillante, non al limite, nella quale comunque

si può godere di una bella precisione di sterzo, nonostante il comando, non assistito, non sia leggerissimo. Anche ad andatura normale si può, giocando con il gas, farla girare divertendosi. Volendo trovare un difetto, è la posizione di guida. Il volante è basso, molto vicino alle gambe del pilota anche quando non è un gigante; se fossimo nel 1991, considerando il prezzo di acquisto, diremmo si nota negativamente l'assenza di regolazione in altezza del volante, e magari anche del sedile di guida.

Il tempo non passa

La Peugeot 205 CTI è come le vere dive, il tempo sembra non passare per lei, o se capita i segni che lascia non sono rughe ma punti di vista. Ecco perché la si può usare ancora per un fine settimana d'estate al mare, o per divertirsi sulle strade infreddolite d'inverno. L'importante è assecondarla e curarla come si deve. Lei, e tutte le altre auto come lei, storiche ma sempre in grado di scaldare i cuori degli appassionati.

ALL'INGLESE
Temperature rigide, ma il sole di questo inverno può portare anche giornate quasi primaverili in cui non è impossibile gustarsi una guida... all'inglese (sotto).



PROVA
A sinistra: filetti rossi e la firma di Pininfarina caratterizzano questa 205. A destra, il vano motore piuttosto "pieno": abbiamo riprovato al banco del nostro Centro Prove la 205 CTI con circa 130.000 km, ottenendo una curva assai lineare e valori dichiarati: 108,5 CV a 6.100 giri e 13,3 kgm a 4.850 giri. Un gran bel motore.



SCHEDA TECNICA PEUGEOT 205 CTI

Motore Anteriore trasversale raffreddato a liquido, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 83 x 73 mm, cilindrata 1580 cc, rapporto di compressione 9,25:1, distribuzione monoalbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione iniezione elettronica con starter automatico Lubrificazione a carter secco Accensione elettronica Potenza 115 CV a 6250 giri Coppia 13,7 kgm a 4000 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM Rapporti: I 3,251 - II 1,85 - III 1,36 - IV 1,069 - V 0,865 - RM 3,333; rapporto finale 4,063 Ruote in lega leggera 5,5 J x 14" Pneumatici 185/60 R14 **Corpo vettura** Carrozzeria cabriolet, due volumi due porte, quattro posti Sospensioni a ruote indipendenti, ammortizzatori idraulici e barra antirollio: ant tipo McPherson con molle elicoidali; post bracci tirati, barre di torsione trasversali Sterzo a pignone e cremagliera Freni ant disco ventilati, post tamburo Capacità serbatoio benzina 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.420 Carreggiate ant /post 1.390/1.330 Lunghezza 3.705 Larghezza 1.589 Altezza 1.355 Peso 630 kg **Prestazioni rilevate** Velocità massima 188,3 km/h; accelerazione: 0-400 m 17,1 sec (uscita 132,8 km/h); 0-1000 m 31,42 sec (uscita 163,3 km/h); ripresa 40-90 km/h in V 16,45 sec; consumo a 100 km/h 14,9 km/litro

