

AUTO DELL'ANNO

Yaris-Toyota batte Multipla-Fiat allo sprint

È la Yaris l'«Auto dell'anno 2000». La piccola della Toyota ha vinto (il premio sarà consegnato il 20 gennaio ad Amsterdam) per la linea esterna e per il motore con variatore di fase VVT-I già eletto «motore dell'anno 1999». Yaris è la prima Toyota disegnata espressamente (nel centro stile belga) per il mercato europeo e segna il debutto della casa nell'agguerrito se-

gno B. Costruita in Giappone e rivenduta col nome Vitz, dal gennaio 2001 sarà prodotta anche in Francia nel nuovo impianto in costruzione a Valenciennes. A nove mesi dal lancio, la brillante vettura ha raccolto 150mila contratti in Europa, 35mila solo in Italia (speriamo che il prestigioso titolo faccia accelerare i tempi di consegna oggi di 3-4 mesi), secondo mercato

dopo quello giapponese. Il successo di Yaris, tra l'altro, è additato nel bilancio semestrale di Toyota quale «valido aiuto per superare il momento di ristagno» del mercato nipponico, in calo continuo da 32 mesi.

La Yaris con 344 punti ha battuto in un accanito testa a testa la Fiat Multipla (325). Staccata al terzo posto la Opel Zafira. Toyota si aggiudica il premio per

la prima volta. L'impresa finora è riuscita solo a un'altra giapponese: la Nissan, vincitrice nel 1993 con la Micra. Le due ultime vittorie di Fiat Auto risalgono al 1995 con la Punto e al 1996 con Bravo/Brava.

Il gruppo Fiat dovrà dunque consolarsi con l'«Auto più bella del mondo 1999», titolo assegnato alla Nuova Punto per la categoria «piccole vetture», e al-



la Ferrari 360 Modena per le «berlinette sportive». Alla Lancia Lybra inoltre il premio speciale per «la qualità della vita a

bordo». Le altre cinque categorie sono state vinte da Lexus IS 200, Rover 75, Mercedes CL, Audi TT Roadster e Opel Astra Coupé.

ZIG ZAG

Motor Show, inizia prevendita biglietti

Per rendere più semplice e veloce l'accesso al prossimo Motor Show, in programma a Bologna da sabato 4 a domenica 12 dicembre, la società organizzatrice, Promotor International, ha affidato in esclusiva alla Banca commerciale italiana la prevendita dei biglietti d'ingresso. È già possibile acquistare il biglietto d'accesso presso gli oltre 1000 sportelli della Comit, con una commissione bancaria aggiuntiva di 1500 lire. Il prezzo del biglietto intero è di 38.000 lire.

In febbraio nasce Saab Automobili Italia

Dopo quasi trent'anni, in Italia le auto Saab non saranno più distribuite dalla torinese Sidauto. Le due società - si legge in un comunicato della Saab - hanno infatti deciso di anticipare al 31 gennaio 2000 la conclusione del contratto di distribuzione, che sarà effettuata dal primo febbraio dalla Saab Automobili Italia, con sede a Bologna e interamente posseduta dalla Casa madre di Trollhattan (Svezia). Il cambiamento societario, comunque, non apporterà alcuna differenza per la clientela. Le concessionarie che rappresentavano attualmente il marchio Saab in Italia, precisa la nota, restano tuttora operative.

In post-vendita il «Parkpilot» Bosch

I sensori al paraurti posteriore per prevenire i piccoli urti nelle manovre di parcheggio non sono più un optional esclusivo delle auto di lusso: la Bosch ha lanciato infatti nel mercato aftermarket il dispositivo Parkpilot, disponibile in specifici kit di montaggio per oltre 160 modelli di vetture tra le più diffuse. I sensori a ultrasuoni del Parkpilot (del diametro di circa due centimetri ed integrati nel paraurti) rilevano gli ostacoli in un raggio d'azione tra i trenta centimetri e il metro e mezzo, avvertendo il guidatore impegnato in manovre di retromarcia con segnali acustici ed ottici. Il prezzo del dispositivo è di 519 mila lire più Iva.

Gomme Goodyear Pneumatici anti-neve

Con l'avvicinarsi della stagione invernale la Goodyear offre la sua nuova linea di pneumatici da neve Ultra Grip che utilizza la tecnologia «neutral contour». Lorende noto un comunicato della casa americana, sottolineando che i nuovi disegni del battistrada delle gomme, oltre a garantire ottime prestazioni in tutte le condizioni atmosferiche, consentono di ridurre del 20% circa le distanze di arresto su strada bagnata. Disponibile in 40 diverse misure, l'Ultra Grip 5 studiato per le auto di piccola e media cilindrata in grado di ottenere ottime prestazioni anche su fondo asciutto; Eagle Ultra Grip invece per le vetture di cilindrata maggiore e risulta efficace sia sul bagnato che sull'asciutto.



Auto & dintorni

CITROËN

XSARA PICASSO

Una monovolume che si dà all'arte

MALAGA Picasso. Non Pablo, ma Xsara. Linea ovoidale decisamente affascinante, molta attenzione alla vivibilità a bordo. Si affida al nome del grande artista malagueño la ritrovata venustilistica di Citroën, che tra gli altri porta la firma dell'italiano Danilo Cocco. Prima vera monovolume della casa francese (Evasion, com'è noto, è la trasposizione secondo accordo della Fiat Ulysse) la Xsara Picasso prova questo week-end in Andalusia intende inaugurare la nuova stagione di Citroën nell'ambito segmento centrale europeo, dove cercherà di contendere la palma all'aripista Renault Megane Scenic e alla new entry Opel Zafira. In Italia Xsara Picasso sarà disponibile a partire dal primo febbraio 2000 in un unico allestimento, però davvero completo: servosterzo ad assistenza variabile, computer di bordo, quattro air bag (anche laterali), climatizzatore, Abs navigatore tra i tanti accessori di serie. I prezzi: da 32,870 a 38,870 milioni di lire, comprensivi della «polizza azzurra». La variazione di listino dipende dalle motorizzazioni: i benzina 1.600 90 cavalli (un po' fiacco sulle strade di montagna e nella ripresa), un nuo-



vo 1.800 16 valvole da 117 CV (più potente del precedente 1.8) e il diesel 2.0 a iniezione diretta common-rail da 90 CV molto silenzioso e piacevole alla guida. Dato il baricentro alto, unico difetto di questa vettura è un certorollo in curva avvertibile nei tre posti posteriori (per inciso, tutti singoli e quello centrale spostabile in avanti di 14 centimetri). Difetto che però non inficia la proverbiale tenuta di strada della Citroën favorita anche dal passo allungato a 2,76 metri. R.D.

Spazio e grande vivibilità C'è il cestello per la spesa

Vivibilità a bordo e anche una serie di ripostigli ricavati ovunque: sulla Picasso oltre ai classici cassetti in plancia e nelle portiere, ci sono un vano sotto la leva cambio, posizionato al centro della plancia, uno sotto il sedile lato passeggero, due scomparti nell'intercapedine del pianale tra le due file di sedili. Bella novità, che piacerà alle signore: un cestello spesa in plastica con rotelle che può portare diciotto chili e si ripiega a sogliola come una 24ore, da agganciare nel bagagliaio.

La nuova Xsara Picasso presentata a Malaga



Mangusta, un sogno che mette i brividi A Modena il «gioiello» del Gruppo Qvale

MAURIZIO COLANTONI

L'Emilia regina delle vetture sportive. E così ai «mostri» da sogno - Ferrari, Lamborghini, Maserati - si aggrega anche la nuova, fiammante Mangusta. Un altro missile - elegante, lineare, compatto - che nasce dal mercato italiano. Un'emozione che nonostante la sua potenza rimane facilmente domabile anche da un pubblico meno esperto: è una macchina che offre un buon rapporto qualità prezzo (con spese esigue di manutenzione). L'obiettivo del

Gruppo Qvale (che oggi la produce) - 50 anni di attività come distributore sul mercato americano con Maserati, Bentley, Rolls, Triumph, Jaguar, Jensen e Maggolino - rimane ancora il mercato americano: con la Mangusta (nata da un progetto anni 70 De Tomaso) il gruppo modenese vuole risvegliare i ricordi di chi ha vissuto con passione gli anni in cui le prime auto sportive sfrecciavano sulle strade non ancora congestionate dal traffico. La Nuova Mangusta sarà assemblata in Italia, sarà spinta da un motore V8 Ford made in Usa (quello della Mu-

stang Cobra): offrirà prestazioni da brivido unite ad un'altissima affidabilità, qualità, durata e assoluta sicurezza. Ne saranno prodotte 2 al giorno, 500 all'anno: 300 per il mercato statunitense; il rimanente nel resto del mondo. Tempi di consegna, due mesi (sempre che non aumentino le richieste). Il primo esemplare è stato consegnato il 10 novembre (informazioni su Internet al sito www.mangusta.net) e il fortunato è un irlandese. Prezzo: tra i 150 e i 180 milioni di lire. Carlo Cairoli - direttore commerciale del Gruppo Qvale - ci racconta la storia

di questa vettura da brivido. Qual è il mercato di riferimento? «Sicuramente gli Stati Uniti, poi ben vengano anche l'Europa...». Che vettura è la Mangusta? «È un 4.6 di cilindrata, due più due, è uno schianto... Con una particolarità: va bene per ogni esigenza grazie alla versatilità del tetto «rototop» che la trasforma in coupé, targa e cabriolet. La trazione è posteriore con motore anteriore (V8 Ford); la carrozzeria è realizzata con il procedimento Resin Transfer Moulding, il telaio in acciaio garantisce una buona maneggevolezza, elasticità, resistenza, leggerezza e

la capacità di assorbire piccoli urti e resistere alle grandine». A quale segmento si rapporta? «Alla Porsche 911 (145 milioni) la coupé; 165 la cabriolet, alla Maserati 3.2 Gt (149 milioni); alla Jaguar XK8 (coupé 132 milioni; 150 cabriolet)». Quante auto nel 2000? «Tra le 500 e le 600. L'assemblaggio si farà nello stabilimento di Modena (6000 mq, ndr) dove abbiamo una linea di montaggio all'avanguardia». Un pregio della Mangusta? «Troppo... forse l'esclusività, ma la sicurezza è stata per noi il primo punto. Anche il resto è top: la carrozzeria

disegnata da Marcello Gandini, famoso per aver progettato le Lamborghini Countach e Diablo; il motore è quello della Ford, i freni sono Brembo. E poi abbiamo creato 70 nuovi posti di lavoro: personale altamente specializzato formato in Ferrari, Lamborghini». Che rapporto c'è con De Tomaso? «Il progetto è loro, noi abbiamo acquistato la licenza per produrre, distribuire e vendere la vettura. Avremo un diritto di prelazione sui futuri progetti: loro svilupperanno le idee, noi le produrranno».

GRUPPO VOLKSWAGEN

Elegante, spaziosa: «Fabia» consolida la famiglia Skoda

È il momento di Skoda Fabia. La bella e solida berlina, fatta provare alla stampa mercoledì in Portogallo, continua la marcia di rinnovamento dell'ex marca cecoslovacca rilevata totalmente dal gruppo Volkswagen. Dinamica, spaziosa, elegante, la due volumi 5 porte Fabia, arriverà a febbraio (prezzi da 22,3 a 27,5 milioni chiavi in mano) a completare la famiglia Skoda. Sull'onda della ammiraglia Octavia e sfruttando le sinergie di gruppo il nuovo modello consolida la nuova immagine del Marchio, che non per niente ha fruttato anche in questi primi dieci mesi del '99 un incremento di vendite del 5,6%, paria 391.958 unità. In poche parole, lo stampo Audi (importato anche su Seat) si vede e, al volante, si sente. Presentata in anteprima al recente Salone di Francoforte, Fabia è costruita su un pianale completamente nuovo, che servirà anche per le prossime generazioni Vw Polo e Seat Ibiza. È lunga 3960 millimetri, larga 1646 alta 1451 mm: ha un passo di 2461 mm. Il bagagliaio ha una capacità di carico di 260 litri che aumenta a 1016 litri con i sedili posteriori abbassati. Nella fase iniziale viene offerta con tre differenti motorizzazioni: due a benzina Mpi di 1400 cc, uno da 68 cavalli tranquillo, per viaggi lunghi, e uno decisamente più brioso ed esaltante, il plurivalvole da 101 cv, entrambi già in regola con le direttive europee sul gas di scarico che entreranno in vigore nel 2005; e un silenziosissimo Diesel 1.9 litri Sdi, aspirato, che a dispetto della potenza contenuta (64 cv) offre un bello spunto grazie a una coppia elevata a basso regime. Il mese successivo, marzo 2000, la gamma sarà potenziata con l'aggiunta del motore base di 1000 cc e 50 cv (cui seguirà in settembre lo sportivo 2.0 litri plurivalvole da 120 cv) e del collaudato 1.9 T di turbodiesel da 101 cavalli. Non ci sarà - scelta originale - una versione tre porte, mentre già prevista una station wagon. R.D.



BMW

Sedili, roll-bar, capote: scopriamo la nuova 3 Cabrio

Con largo anticipo sulla stagione «en plein air», Bmw ha distribuito in questi giorni le prime foto ufficiali della nuova Serie 3 Cabrio, terza generazione, che sarà commercializzata in Italia a partire dalla prossima primavera. La Cabrio riprende tutti gli elementi costruttivi del Coupé, dal paraurti anteriore fino al montante. Naturalmente, da buona cabriolet, le innovazioni giungono al di qua del parabrezza. Innanzitutto, i sedili anteriori presentano per la prima volta su una vettura di questo segmento cinture di sicurezza integrate negli schienali. Integrati, invece, nei poggiatesta posteriori si trovano di serie i roll-bar «a scomparsa», elementi indispensabili su questo genere di vetture. Sempre in tema di sicurezza passiva, la 3 Cabrio è dotata di serie di air bag frontali e laterali; mentre alla sicurezza attiva concorrono i collaudati sistemi di controllo elettronico della trazione (Asc-T) e della stabilità (Dsc III). Altre innovazioni annunciate dalla Casa bavarese riguardano la capote, sistemata a ripiegata «in una sede a dimensione variabile telesopicamente che protegge anche il lunotto di vetro infrangibile». L'alloggiamento della capote può essere compreso a fisarmonica quando la capote è chiusa, ampliando così la capienza del bagagliaio fino a 300 litri. R.D.



PININFARINA

Peugeot 406 Coupé festa grande per «quota 50mila»

Gran festa giovedì scorso nello stabilimento Pininfarina di San Giorgio Canavese. Con la classica foto di gruppo (qui sopra uno scorcio), alla presenza del direttore generale di Automobili Peugeot Frédéric Saint-Geours e di Sergio Pininfarina, si è celebrata l'uscita dalle linee di produzione del 50millesimo esemplare del Peugeot 406 Coupé. In produzione dalla fine del 1996, per le sue qualità estetiche, tecniche e prestazionali si è subito imposto all'attenzione. Cinquantamila unità vendute e un bel numero di prestigiosi premi: «Automobile più bella del mondo 1997» nella categoria dei coupé, «Car Design Awards» come miglior design 1997 fra le vetture di serie, «Più bella vettura dell'anno '98». Per la Pininfarina è soprattutto la vettura che ha segnato una svolta nel lungo rapporto con la Casa francese. Il contributo industriale complessivo dato alla realizzazione di questo modello è stato ben più ampio che nel passato: oltre al design, alla Pininfarina è stata affidata la responsabilità di costruire in serie il veicolo completo. La collaborazione italo-francese sfiora ormai continuamente (1) quasi il mezzo secolo di vita. E ha portato bene ad entrambe le aziende. Quando nel '51 Peugeot ingaggiò la Pininfarina per lo studio del prototipo di stile e tecnico della 403 berlina (entrata in produzione quattro anni dopo se ne vendettero 2 milioni, cifra stratosferica per l'epoca), era il quarto costruttore francese. Poi il connubio si allargò affidando a Pininfarina (tuttora) la realizzazione delle carrozzerie di nicchia (i cabriolet e coupé 404 e 504 negli anni Sessanta, 205 Cabrio nell'86, seguito nel '93 dalla 306 cabrio che ha già superato le 60mila unità prodotte, e dal '96 il 406 Coupé). Oggi Peugeot, in gruppo con Citroën, è primo in Francia. E Pininfarina, che oltre a quanto detto fornisce consulenza sul design di tutta la gamma francese, da realtà artigianale è diventata industria. R.D.



Quisiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni» L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma

0669996297 FAX 066783502

