

**I**ncentivi neanche parlarne. «Non abbiamo allo studio nessun provvedimento di rottamazione o misure del genere», è il lapidario commento del ministro Bersani. In Europa si pensa piuttosto a una serie di misure non tecniche, non riferite all'auto (ma da affiancare a queste). È la ricetta per «cercare di avvicinarsi» alla soluzione del problema dell'inquinamento da anidride carbonica (CO2) prodotto dai mezzi di trasporto, emersa dal convegno tenuto venerdì e sabato al Lingotto di Torino promosso dalle organizzazioni mondiale e europea dei Co-

**MERCATO**

**Bersani: «Rottamazione? No, grazie»**

struttori d'auto (Oica e Acea) insieme alla Conferenza dei ministri europei dei trasporti. A spingere su questa strada non è solo l'industria del settore, che ha evidenti enormi interessi economici in gioco. La stessa terapia viene indicata a Bruxelles da vari ministri dei paesi europei, a cominciare dal nostro Bersani. Secondo il quale, l'industria automobilistica «ha fatto

molto passi avanti e per il futuro la ricerca e l'innovazione tecnologica offrono notevoli opportunità». Ma, per conciliare «mobilità sostenibile» e obiettivi di Kyoto, per Bersani bisogna «agire sulla domanda per incidere sul ricambio del parco più inquinante» e al contempo «fare di più sugli interventi infrastrutturali». In merito, il ministro «spera» di poter varare presto il Piano

generale dei trasporti, che contempla tra l'altro un «riequilibrio modale» e una «linea molto forte di investimenti» per riorganizzare la vita urbana e spostare il peso sui trasporti collettivi. Lo stesso «tentativo di armonizzazione fra trasporto individuale e collettivo», che, assicura il presidente Antonin Peltram, la Conferenza Usa sta portando avanti, ipotizzando anche una «riduzione degli aspetti fiscali». Il contrario di quanto il ministro svizzero Moritz Leuenberger prevede per il trasporto merci su gomma. Per spostarlo sempre di più sulla ferrovia, sarà ancor più tassato il traffico pesante: in base al peso degli autocarri, ai chilometri percorsi e alle emissioni all'oscuro.

Verissimo che i mezzi su gomma inquinano: «Rispetto agli altri

ni Settanta, le vetture catalizzate di oggi hanno dimezzato i valori di CO2». Tuttavia, in Europa, ammette Emilio di Camillo presidente Oica, «le emissioni del trasporto su strada sono il 22% di tutte le emissioni prodotte dall'uomo». E «l'auto privata contribuisce per il 12% del totale», aggiunge Roberto Salvarani capo dell'Unità trasporto-ambiente energia della Commissione europea. L'Acea, ha detto il suo presidente Paolo Cantarella, terra fede all'impegno «volontario» di arrivare ad abbattere i consumi, e quindi il CO2, a 140 gr/km pari a una media di 5,6 litri di carbu-

rante per 100 km entro il 2008. Ma «si aspetta analoghi sforzi da parte delle varie istituzioni». Per dare una soluzione al problema, sostiene Cantarella, non ci deve essere antagonismo fra gomma e rotaia: «C'è bisogno di tutti i sistemi di trasporto in combinazione» aggiungendo ai minori consumi «misure "intelligenti"» come la pianificazione del trasporto integrato, una migliore manutenzione dei veicoli, la creazione di parcheggi. E nuovi strumenti «a basso costo», suggerisce, come la gestione computerizzata del traffico introdotta a Torino. R.D.



**LA NOVITÀ**  
**Alfa Sportwagon, quando la familiare si fa aggressiva**

Sotto la volta del Palaexpo ginevrino fari puntati sulla debuttante Alfa Sportwagon, aggressiva «via di mezzo tra una familiare e una coupé», come l'ha definita l'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore. Già al primo sguardo si nota infatti la linea discendente del tetto verso il portellone posteriore, ancor più sottolineata dalla «cintura» alta con finestrature laterali assottigliate. A nostro avviso è la parte stilistica meno convincente: sembra una 156 «allungata», anche se la lunghezza resta identica (4 metri e 43 centimetri). Ma a sentire i giudizi della stampa specializzata presente a Ginevra siamo tra i pochissimi a pensarla così. Come si suol dire: de gustibus...

Indubbiamente la Sportwagon è una vettura molto originale che reinterpreta in chiave moderna il ruolo delle station wagon nel terzo millennio. La nuova Alfa, infatti, è stata concepita - rivela la Casa - per catturare l'interesse di una vasta fascia di clientela che va dagli amanti della classica familiare (anche se qui il vano di carico è leggermente sacrificato a vantaggio dell'abitabilità), delle berline sportive o delle più attuali SUV. Tecnologicamente avanzata, la Sportwagon è dotata di sospensioni da vera berlina sportiva: anteriori a quadrilatero alto e posteriori tipo McPherson a bracci asimmetrici, ma soprattutto, per la prima volta su un'Alfa Romeo, con sistema autolivellante Boge-Nivomat.

Quanto alle motorizzazioni si può scegliere tra una gamma di otto versioni: quattro motori a benzina, i



Twin Spark di 1600, 1800 e 2000 cc, quest'ultimo abbinato anche al cambio Selespeed di derivazione Ferrari (le potenze sono rispettivamente di 120, 144, 155 cavalli), e V6 2.5 litri 24 valvole da 190 cv cambio manuale o Q-System semiautomatico; e due Turbodiesel Commonrail di 1.9 e 2.4 litri da 105 e 136 cv. Una nota del gruppo assicura per questa vettura «eccellenti doti dinamiche e il temperamento delle grandi Alfa». Peraltro sempre riconosciute a tutti i modelli del «Biscione». Su questo punto però - sulla visibilità posteriore che ci lascia perplessi proprio a causa del disegno delle fiancate e per la presenza di poggiatesta su tutti i posti - potremo dire meglio fra 15 giorni dopo averla provata su strada. R.D.

**GLI INTERNI: VELLUTO O PELLE**

Un unico allestimento per tutte le versioni. Al cliente solo la scelta dei rivestimenti in tessuto, velluto o opzionale pelle. Ricca la dotazione seriale di sicurezza: due airbag frontali, due laterali a cui si possono aggiungere su richiesta le protezioni del capo «a tendina», utilissimi in caso di urto laterale. Per la maggior parte dei mercati è standard anche il climatizzatore. A partire dalla 2.0T, Spark sono di serie anche il telecomando per la chiusura centralizzata di porte e bagagliaio, quattro alzacristalli elettrici, i fendinebbia, i cerchi in lega con pneumatici maggiorati.

**ZIG ZAG**

**Pirelli, gomme in vendita su Internet**

Pirelli lancia in rete il nuovo P2500 Euro, il pneumatico della nuova economia di Internet. Il P2500 è una gomma concepita espressamente per la commercializzazione in rete. Digitando sul proprio pc gli indirizzi elettronici dei siti www.p2500euro.com e www.pirelli.com (in italiano dal 15 marzo) l'utente potrà dialogare, porre quesiti, virtualmente provare il prodotto e trovare tutte le informazioni (listini); potrà partecipare inoltre anche ad un programma promozionale. Il prodotto P2500 è già disponibile presso i rivenditori Pirelli.

**Casco, Melandri testimonial Coop**

«Mettiti la sicurezza in testa», parte così la campagna promossa dalla Coop Adriatica sull'uso del casco. A Ravenna la Coop ha scelto come testimonial il giovane talento dell'Aprilia 250 Marco Melandri che ha invitato tutti, in particolare i suoi coetanei, ad indossare sempre il casco.

**Renault-Nissan 2003 motore in comune**

Renault e la controllata giapponese Nissan svilupperanno insieme il loro primo motore comune entro il 2003. Lorende nota un quotidiano francese citando il presidente e direttore generale della casa francese Louis Schweitzer. «Si tratterà di un diesel da 1,2 litri di cilindrata» ha dichiarato Schweitzer a «la Tribune», sottolineando che i due gruppi inizieranno a cooperare dal 2002 nello studio di propulsori ibridi rispettosi dell'ambiente.

**Guida sicura, corso promosso dal Bari**

Una delegazione di giocatori del Bari, guidati dal capitano Garzya, ha incontrato giovedì scorso all'autodromo di Binetto studenti di istituti scolastici della provincia nell'ambito dell'iniziativa «Sicurezza stradale: guida sicura». A tenere le lezioni di guida l'ex pilota di F1 Renzo Zorzi. «L'A.S. Bari» si legge in una nota della società - ha così voluto contribuire e dare un segnale positivo: guidare bene salva la vita. E, specialmente, nei sabati sera sappiamo che sarebbe utile».

**Fiat, le novità del terzo millennio**  
**Il ritorno della Delta e un'intrigante erede per la storica Panda**

**SALONE DI GINEVRA**

**Non una, ma tante «regine»**  
**Dalla Toyota Rav al mito Morgan**

GINEVRA C'erano una volta le berline, le station wagon, i fuoristrada. O se preferite, le utilitarie, le medie e le ammiraglie di lusso. Roba d'altri tempi. A conferma di quanto emerge dalle analisi dei vari mercati, oggi si ragiona in termini di nicchie. La riprova l'abbiamo avuta a Ginevra, dove fino a domenica prossima è in corso il 70° Salone internazionale dell'auto. Le proposte dei Costruttori di tutto il mondo spaziano dalla micro «city car» alla più potente super sportiva, dalle cabriolet, spider e coupé alle quattro ruote motrici, dalle familiari alle ex fuoristrada che ormai assumono sempre più connotati stradali tanto da avere cambiato anche il nome (come abbiamo riferito da Detroit) in SUV, Sport Utility Vehicles. Il tutto senza disdegnare le Formula 1 che fra pochi giorni parteciperanno alla nuova stagione mondiale (è il caso della Honda che ritorna alle corse dopo una lunga assenza), le motorizzazioni alternative come i tanti studi sulle «fuel cell» ormai prossime all'entrata in produzione (si parla del 2003) ma, temiamo, ancora troppo care per i più.

Insomma, oggi è diventato persino difficile dire che c'è una «regina» del salone. E forse il limite di questa edizione di Ginevra è proprio la mancanza di un modello che spicca su tutti. Ogni tipo di vettura ha la sua, se non «le» sue regine. Tanto più che quest'anno le anteprime mondiali hanno sfiorato la ventina, sette solo tra i fuoristrada. A questo proposito, sono certamente da segnalare i rinnovamenti di due modelli particolarmente cari al nostro mercato: i Toyota Rav 4 a 3 e 5 porte che acquistano un look più moderno e aggressivo, molto più da «berlina» di prima, che si rispecchia anche negli interni meglio rifiniti e

accessoriati (è previsto un solo allestimento completo), nonché nei nuovi motori benzina di 2 e 1,8 litri da 150 e 125 cv con variatore di fase «intelligente», in attesa che arrivi anche un turbodiesel common-rail a iniezione diretta; e il Mitsubishi Pajero, giustamente definito il pioniere del SUV, rivisto nello stile secondo i nuovi dettami del comparto, nella meccanica, nella struttura con scocca portante, e nei motori con i nuovi TurboDiesel DI-D a iniezione diretta di 3,2 litri e 175 cv, o sei cilindri a benzina GDI di 3,5 litri e 220 cavalli. Tra le sportive a cielo aperto non si può non segnalare la superba Ferrari 360 Spider, come sempre per i modelli del Cavallino bersagliata da giornalisti e fotografi: carrozzeria, a firma dell'instancabile Pininfarina, in alluminio come il telaio, le sospensioni e il potente motore V8 3,5 litri e 400 cv, con quattro alberi a camme a fasatura variabile e 5 valvole per cilindro, aspirazione a geometria variabile. Una «meraviglia» che dovrebbe costare intorno ai 250 milioni. Ultra sportiva da sogno la Morgan tutta bombature ma struttura in alluminio con cui la casa «artigianale» inglese intende rinverdire la propria fama. Per scendere dal piedistallo dei miti, senza nulla togliere alle capacità della Bmw, a Ginevra debutta la più potente, elegantissima M3 mai costruita dalla Casa bavarese: il suo motore sei cilindri in linea sprigiona una potenza di 350 cavalli. Infine, tra le station wagon, sempre dal carattere sportivo, prima mondiale anche per la Audi «allroad», lussuosa station-fuoristrada (si può variare l'altezza da terra a seconda delle esigenze di viaggio) motorizzata con i sei cilindri biturbo a benzina di 2,7 litri per 250 cv, o TDI di 2,5 litri e 180 cavalli. R.D.

DALL'INVIATA  
ROSSELLA DALLO

GINEVRA Dieci nuovi modelli da qui a fine 2001. È quanto ha in cantiere il gruppo Fiat che ha scelto il «saluto buono» di Ginevra per presentare alla stampa la prima novità mondiale: la 156 Sportwagon, destinata ad aggiungere volume e immagine al marchio del Biscione. Costruita a Pomigliano sulle linee della berlina, la Sportwagon (di cui parliamo qui sopra) dovrebbe contribuire a raggiungere le 150mila vendite di 156 (40mila più del '99), sul totale di 200mila consegne per il 2000. In quale misura ancora «non sappiamo. Aspettiamo le reazioni del pubblico», è il prudente commento dell'amministratore delegato

di Fiat Auto, Roberto Testore. Le ambizioni dei vertici torinesi per la Marca sportiva del gruppo non si fermano qui: entro due anni 280mila vendite, cifra nella quale rientrano anche le prossime due novità Alfa: la «147», erede della 145, che sarà lanciata in ottobre nella versione 3 porte, cui seguirà fra un anno esatto la cinque porte. Il rinnovamento di prodotto è il primo dei quattro punti cardine - con sviluppo dei tre marchi, globalizzazione, eservizi - su cui si sviluppa il «piano strategico» di Fiat Auto. Lo stesso che, secondo Testore, consente al gruppo di marciare da solo («Abbiamo risorse sufficienti per andare avanti») ma pronto a cogliere ogni «opportunità». Che, per inciso, non sem-

brano essere l'acquisizione della Daewoo: «Bisogna vedere cosa è in vendita. Fino a maggio siamo nella fase della raccolta di notizie. Dopo di che - afferma Testore - decideremo se presentare un'offerta». Marciano a passo spedito, invece, le collaborazioni con Mitsubishi per un veicolo fuoristrada 4x4 da commercializzare verso la fine del 2001 e quella con Peugeot-Citroen per l'erede del monovolume Lancia Zeta (e Fiat Ulysse) previsto per la stessa data. Sempre l'anno prossimo arriverà la nuova ammiraglia Lancia «non banale, di grande personalità», che sarà seguita tra fine 2002 e inizio 2003 dalla nuova Y, e successivamente dalla nuova Delta. Ciò, assicura Testore, «favorirà il rilancio Lancia, che comunque nel 2000 contiamo

possa vendere 170mila unità (+30mila sul '99), grazie anche al contributo di 50-60mila Lybra». Quanto alla Fiat, la famiglia Paolo «in agosto in Brasile vedrà un importante restyling su tutta la gamma» che verrà via via esteso al resto del mondo, compresa la Cima dove nel 2001 inizierà ad essere prodotta e venduta dalla joint-venture locale. Per la fine del 2002 è prevista l'uscita di scena, dopo 22 anni, della Panda sostituita da una vettura «intrigante, ad ampio sviluppo, anche 4x4» su cui saranno mutuati molti concetti innovativi dello studio Ecobasic. E il 2003 sarà l'anno del ritorno (ricordate la Cromax?) dell'ammiraglia Fiat «al posto della Marea, ma - promette Testore - molto diversa e innovativa».

**ITALDESIGN**  
**«Buran» Maserati, l'auto dei Paperoni firmata Giugiaro**

GINEVRA Di prototipi a Ginevra se ne possono vedere davvero tanti. Dedicati alla ricerca tecnologica, della pura forma, dell'innovazione per la mobilità urbana (come lo Slim di Bertone, sorta di tandem a motore), dell'abitabilità e relativa qualità della vita a bordo. E l'italiano style» continua a fare scuola. Su tutti spicca, però, il progetto della Italdesign. Appena insignito dell'altisonante titolo di «designer del secolo», Giugiaro insieme al figlio Fabrizio firmano un'incredibile limousine di gran lusso e forte personalità, basata sulla Maserati Quattroporte. Buran, questo il nome, contrariamente agli ultimi dettami stilistici per le luxury car, amplia quasi all'eccesso le dimensioni (è lunga 5 metri, alta ben 1,63 metri e larga 1,95) e ostenta nel cofano alto e nell'ampia calandra tutta la sua muscolosa potenza. Buran (nella foto), come d'uso in Maserati, è una super sportiva a trazione integrale mossa da un motore di 3,2 litri da 400 cavalli. Tanto è aggressiva e dinamica fuori, quanto all'interno la musica cambia: riccamente soft. Abitacolo spaziosissimo, in pregiate pelli, e super accessorizzato per esigenze «office» (con tutto quanto le tecnologie delle tic oggi permettono) oppure salottiere «stile Ambrogio» con relative cristalliere e arghenterie. Destinata ai «Paperoni» europei e soprattutto americani, la Buran non per niente è stata concepita a Moncalieri ma viene interamente realizzata, prima vettura della Italdesign, nel nuovo Centro IDC in California. R.D.



**GENERAL MOTORS**  
**Opel in tandem con Suzuki: ecco la modulabile Agila**

GINEVRA L'Opel Zafira ha fatto scuola e adesso il marchio europeo della General Motors ci riprova (per la prima volta) nelle piccole dimensioni. Carrozzeria monovolume (5 porte) di 3 metri e mezzo di lunghezza, e soprattutto un interno facilmente modulabile a seconda delle esigenze di carico: quattro persone e 248 litri di vano bagagli, oppure i due sedili posteriori ripiegati totalmente a formare un unico piano per un volume massimo di 598 litri di valigie e quant'altro, facilmente stivabili grazie anche alla soglia del portellone posteriore molto bassa. Sono questi i punti caratterizzanti della nuova Opel Agila (nella foto), regnante del Salone tra le compatte da città. La Agila inaugura anche una nuova strategia industriale. Infatti, è stata progettata in collaborazione con Suzuki (di cui GM detiene il 10% di quota azionaria), che la commercializzerà con il nome di Wagon R+, e verrà prodotta per entrambi i marchi nel nuovissimo impianto di Gliwice in Polonia, dotato delle più moderne e innovative tecnologie costruttive. Nonostante una lunghezza equiparabile a quella della Mini o della Hyundai Atos, lo spazio interno è da categoria superiore, grazie al «muso» molto corto e all'altezza di 1,66 metri. Ne risulta una forma un po' squadrata - mitigata dalle ampie vetrate e dalla linea del portellone leggermente incurvata - che generalmente penalizza la stabilità in curva e la manovrabilità. Ad eliminare questo handicap provvedono il passo di 2,36 metri e le ruote da 14 pollici. Il servosterzo elettrico fa il resto consentendo tra l'altro una conversione a U in un raggio di 5 metri. Sia la Agila che la sorella nippo-americana Wagon R+ dispongono di due propulsori a benzina: un tre cilindri 12 valvole di 1.0 litri di cilindrata da 58 cavalli e un quattro cilindri 1.2 litri 16 valvole da 75 cv e 155 km l'ora. Entrambi i motori sono Ecotec già in regola con la normativa antismog Euro4 che entrerà in vigore nel 2005. In Italia, dove la commercializzazione avverrà in maggio, Opel ritiene che la Agila farà un bel volume di vendite». Per i prezzi è ancora presto. R.D.



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

0669996297  
FAX 066783502

