

Questa volta non si tratta d'elettronica, bensì di automobili. E visto che il mondo dell'usato da tempo vive una crisi profonda, nasce a Verona il primo Megastore Mercedes-Benz dedicato proprio alle quattro ruote vecchie di qualche anno. Per la prima volta in Italia, su una superficie di undici mila metri quadrati (6500 coperti), il cliente avrà la possibilità di girovagare, osservare le oltre duecento vetture, mangiare nei Mc Donald's, alleggerire la giornata grazie alle aree relax e far divertire i bambini nell'area giochi. Infine, dopo aver scelto accuratamente aiutato vo-

MERCEDES-BENZ

Nasce a Verona il Megastore dell'usato

lendo da supercomputer, uscire dal Megastore con una fiammante vettura Mercedes. Ovviamente usata, passaggio di proprietà già fatto e in massimo due ore. La maxi struttura - la Ex Novo - esporrà al cliente permanentemente dalle 140 alle 200 vetture con una vendita annua di 2500 mezzi Mercedes-Benz e altri marchi. La Mercedes-Benz Italia controllerà il 20% della struttura,

mentre il rimanente 80% farà riferimento alla concessionaria tedesca di Verona. Il concetto della Mercedes è quello di creare una iniziativa innovativa di marketing e di vendita che dia la stessa dignità al settore del nuovo che a quello dell'usato. Vista la crisi di tale settore, crisi che perdura ormai dal 1996, Ex Novo Megastore è la prima risposta alle esigenze del cliente che in un solo giorno,

in assoluta tranquillità, può scegliere il proprio mezzo usata avvalendosi di una vasta gamma di veicolo e dell'esperienza di un team di esperti del settore auto. Il tutto in modo facile, veloce soddisfacente, con un sistema di informazione trasparente e affidabili. Un'agenzia pratica-auto, un notaio, un consulente finanziario per forme di finanziamento personalizzato e acquistare l'auto usata

in solo due ore di tempo. La novità assoluta, una rete di computer (in pratica una banca dati) risponderà alle richieste dei clienti con il semplice tocco della mano. Nove parallelepipedi blu e argento, grande schermo a colori, sono distribuiti qua e là nell'area (uno anche all'interno del Mc Donald's) e il cliente potrà fare tutto da solo. Il «touchscreen» dialogherà grazie ad una voce aggra-

ziata e sarà in grado di comprendere le indicazioni dell'acquirente, di memorizzare le preferenze e infine di sensibilizzare - grazie alle indicazioni della clientela - le scelte di parco macchine della maxi struttura. Il cliente potrà utilizzare il «touchscreen» solo a livello informativo, oppure in brevissimo tempo saprà se all'interno del Megastore c'è una vettura di suo interesse. Ex Novo Megastore ritira anche l'usato del cliente e garantisce tre tipi di soluzioni: Serie Top, Serie certificata e Serie garantita. Tutto usato, ma di qualità.

MAURIZIO COLANTONI

ZIG ZAG

Psa e Vivendi in «auto-rete»

La compagnia di telecomunicazioni Vivendi e il gruppo Psa hanno creato una società comune per dare vita a Wappi, sito Internet dedicato agli automobilisti. Il servizio on line - attivo da maggio, inizialmente solo in Francia - offrirà informazioni relative alla sicurezza (durante la guida), al traffico e agli itinerari turistici. Ogni automobilista potrà disporre di uno spazio web personalizzato e di una casella di posta elettronica per la propria vettura. I primi modelli in grado di collegarsi a Wappi saranno la Peugeot 607 e la Citroen Xsara Communicante.

«Mai in panne» manuale per le donne

Per tutte le guidatrici che non vogliono sapere più di tanto della loro auto, ecco il manuale anti-panico «Mai in panne», scritto da Giovanna Amati, ex pilota di Formula 1. Dall'8 marzo viene distribuito in un milione di copie presso i distributori Agip e Ip. L'iniziativa è della Commissione nazionale per la pari opportunità e si propone anche come alternativa al troppo spesso incomprensibili manuali di uso e manutenzione delle auto.

Maserati 3200 GT in Australia la n.2000

Andrà a un cliente australiano il duemillesimo esemplare della «3200 GT» prodotta dalla Maserati. Il Progression peraltro già abbastanza completo con ben 4 airbag e il climatizzatore compresi, e il Distinctive che aggiunge tra l'altro il lettore di Cd. La vera novità di questa vettura è però la possibilità di dotarla - a partire dall'estate e per la prima volta nelle gamme Fiat Auto - della «window bag», la cortina protettiva che dagli archi laterali del padiglione scende lungo i finestrini a proteggere le teste dei passeggeri anteriori e posteriori.

Giugiaro: centro di realtà virtuale

L'Italdesign-Giugiaro ha inaugurato a Moncalieri il nuovo Centro di Realtà Virtuale, adatto sia alla presentazione dei nuovi modelli sia, soprattutto, per valutare visivamente il risultato dello sviluppo tecnologico «in corso d'opera». Il centro è costituito di una sala per la retro-proiezione su una parete cad wall di 6,2 m x 2,6 m dotata di tre proiettori da 12 pollici di ultima generazione: il sistema di presentazione virtuale dà la possibilità di vedere il modello virtuale in scala 1:1, di esplorarlo, variarne il punto di vista e modificarlo.

Con «guida verde» 13mila ml risparmio

Tredicimila e 41 miliardi di risparmio all'anno, quasi 36 miliardi al giorno. E questa, secondo l'ufficio studi dell'Automobile Club d'Italia, la cifra che, nel 2000 gli italiani risparmierebbero adottando tutti i giorni la «guida verde». Passando, infatti, da una guida «nerosa» ad una più lineare e serena, senza manovre brusche e improvvise accelerazioni si riduce il consumo medio di carburante del 15%, e in città fino al 40%.

Cresce la quota Fiat nella j-v indiana

Fiat Auto ha aumentato, al 93%, la propria quota azionaria nella joint venture indiana Ind Auto. Il capitale della società raddoppierà così a 20 miliardi di rupie. In conseguenza di questa manovra Ind Auto cambierà nome assumendo quello di Fiat India, e sarà responsabile di tutta la produzione Fiat in India. Fiat produce nel paese orientale i modelli Uno e Siena (la versione berlina della world car).

Casco, Urbana contribuisce acquisto

Quarantamila lire ai primi 60 cittadini che hanno acquistato o acquisteranno nel corso dell'anno un casco omologato. E quanto ha stabilito il Comune marchigiano di Urbana, che provvederà all'incasso con parte dei proventi delle multe. «Per ottenere il contributo - ha spiegato il sindaco - basta recarsi presso il locale comando dei vigili urbani con la ricevuta di pagamento rilasciata dal venditore». Le domande già pervenute sono una trentina.



ALFA ROMEO

La nuova sportwagon agile e spaziosa in vendita dal 25 marzo

RAPALLO Non c'è che dire, realizzare una station wagon senza modificare le dimensioni della berlina da cui deriva (e assicurare un bagagliaio sufficientemente capiente: va da 360 a 1180 litri a sedili posteriori abbattuti), garantendo in più una stabilità quasi da city car a baricentro basso, non è impresa da tutti. E invece perfettamente riuscito ai tecnici dell'Alfa Romeo per la nuova Sportwagon, che abbiamo potuto provare sulle strade tortuose della costa del Tigullio. Si manovra con una facilità incredibile, pennella le curve senza mai dare la minima sensazione di caricare il peso sul lato interno. Merito, oltre che della precisione dello sterzo, soprattutto dell'ottimale ripartizione dei pesi. Se poi si volesse strafare, si può far montare l'opzionale (con sovrapprezzo) sistema Bogonivomat, che prevede di livellare automaticamente la sospensione posteriore in funzione del carico, riportandola ai parametri prestabiliti. All'altezza della tradizione sportiva del «Biscione» anche l'impianto frenante con Abs di serie, e pronto e preciso il cambio. Unico neo, a nostro avviso, è la ridotta visibilità posteriore, soprattutto nelle manovre di parcheggio, determinata dalla conformazione assottigliata delle vetrate laterali posteriori e del lunotto, e aggravata dalla presenza di poggiatesta abbastanza grandi. Quanto alle motorizzazioni, come abbiamo già avuto modo di riferire dal Salone di Ginevra, ce n'è per tutte le necessità d'uso. I motori a benzina vanno dal tranquillo 1,6 al più scattante 1,8, al più prestazionale 2,0 litri, questo anche con il divertente cambio Selespeed (comandato da pulsanti sul volante,



stile Formula Uno), tutti e tre della famiglia Twin Spark, per arrivare al potente sei cilindri di 2,5 litri a 24 valvole (anche in versione semiautomatica Q-System) che garantisce, per chi li voglia, i brividi delle prestazioni eccellenti. Chi invece desidera abbinare risparmio, comfort, e al momento debito scatto può scegliere, nei primi due casi la versione 1,9 TJD (diesel a iniezione diretta a common-rail) che indubbiamente risente un po' di carenza di «cavalli», e in tutti i tre casi della 2,4 TJD decisamente meglio proporzionata e, anche, più silenziosa. Le Sportwagon saranno commercializzate a partire dal 25 marzo in Italia (e a seguire negli altri mercati europei) con prezzi che vanno da 42,5 a 63 milioni di lire.

Due versioni, Progression e Distinctive

Sportwagon sarà disponibile in due soli allestimenti (salvo poi acquistare ulteriori «pacchetti» di personalizzazione), il Progression peraltro già abbastanza completo con ben 4 airbag e il climatizzatore compresi, e il Distinctive che aggiunge tra l'altro il lettore di Cd. La vera novità di questa vettura è però la possibilità di dotarla - a partire dall'estate e per la prima volta nelle gamme Fiat Auto - della «window bag», la cortina protettiva che dagli archi laterali del padiglione scende lungo i finestrini a proteggere le teste dei passeggeri anteriori e posteriori.

Pax System: gomma di scorta addio

Il pneumatico speciale Michelin dopo la foratura resiste per 200 km

DALL'INVIATA ROSSELLA DALLO'

RICCIONE «Oh mondo schifo, ho bucatò! Beh, che mi importa». Un discorso del genere chiunque vorrebbe poterlo fare. Un sogno? Ebbene, se non proprio oggi, domani sarà un comportamento del tutto normale. Perché con il nuovo sistema PaxSystem, brevettato dalla Michelin, le ruote della nostra auto anche se sgonfie ci porteranno dove vorremo, senza problemi di guida per almeno 200 chilometri. Purché si abbia l'accortezza di non superare gli 80 orari.

Strada trafficata, un invisibile chiodo o una pietra aguzza. La gomma si sgonfia e la vettura incomincia a stuzzicare dalla parte della ruota bucatà. Ci vuole energia per tenere il volante diritto, e un po' di fortuna per trovare al più presto uno spiazzo, possibilmente riparato dal traffico, per fermarsi e procedere alla sostituzione con la ruota di scorta. Variante numero 1: è notte, e per colmo, piove a dirotto. Variante numero 2: chi guida è una gentile signora. La strada è deserta. Il suo primo pensiero è: ho il cellulare, chiamo un carro attrezzi. In mancanza del mitico telefonino, se anche le riuscisse, con la forza dell'ira, di allentare i dadi che trattengono la ruota, a fine operazione lei stessa sarebbe da mettere in lavatrice. Ergo, poter fare a meno della ruota di scorta è una questione di sicurezza e una gran sciocchezza evitata.

Noi abbiamo potuto scoprire che ciò è possibile, provando il Pax System. Il rivoluzionario sistema studiato da Michelin non è nuovissimo: la prima «idea» data 1997 e la sua prima serie evoluzione 1988. Già allora ne avevamo avuto un assaggio a bordo di una monovolume Citroen, rimanendone impressionati. Dopo due anni e di ulteriori perfezionamenti, all'autodromo di Misano Adriatico abbiamo potuto apprezzarne i vantaggi: al volante della nuova Citroen Xsara Picasso con i quattro Pax. L'anteriore sinistro e il posteriore destro quasi a zero, abbiamo fatto alcuni giri di un tracciato con birilli a discreta velocità e con la stessa stabilità e maneggevolezza che se avesse avuto tutti i pneumatici alle giuste atmosfere.

Per spiegare il complesso progetto ci vorrebbero degli ingegneri e numerosi disegni. In parole povere, si tratta di una ruota monoblocco in acciaio o lega (dunque un cerchio particolare) su cui è inserito un appoggio «flessibile» in elastomero iniettato - quello per intenderci su cui poggia veramente l'auto - e un rilevatore di perdita di pressione. Il pneumatico (si veda lo spaccato nella foto a destra) agganciato al cerchio, ha fianchi corti e tesi che, tra l'altro, riducono del 10% la resistenza al rotolamento e quindi anche del 2% medio i consumi di carburante. Sul cruscotto è montato un avvisatore acustico e con display che segnala la perdita di pressione di un pneumatico, e avverte che si sta superando la velocità prefissata di 80 km l'ora alla quale si può continuare il viaggio sapendo che nell'arco di 200 km (anche 500 in uso autostradale) bisogna fermarsi da un gommista attrezzato. Sarà lui a smontare l'intera ruota e a ripararla.



LE CONCORRENTI

Goodyear propone gli «Emt» Continental i più elaborati «Cst»

«Circa 40 progetti di vari Costruttori stanno introducendo il Pax System su modelli futuri», assicura Michelin Italia. Mala concorrenza che fa? Sta a guardare? Ovviamente no. Quasi tutte le grandi industrie del pneumatico studiano da anni sistemi antiforatura. Molti hanno già in commercio gomme di questo tipo. Particolarmente, solo un po' più care, da montare sui cerchi normalmente in uso. Lo stesso produttore francese commercializza lo ZP (Zero Pressure).

Fra i concorrenti, la Goodyear (tristemente famosa in questi giorni in Italia a causa della sua decisione di chiudere da oggi lo stabilimento di Latina, che potrebbe essere rilevato dalla casa italiana di pneumatici Marangoni, nda), ad esem-

pio, propone gli EMT - Extended Mobility Tyre - venduti sul mercato americano del ricambio. Peculiarità di queste gomme è quella di avere fianchi particolarmente irrobustiti, e quindi pesano più delle pari tradizionali. A differenza del Pax, le EMT consentono un'autonomia post-foratura di 80 chilometri percorsi a 80 km/h. Anche Continental ha una sua «pressione zero»: la CST, un po' più elaborata, con inserti metallici che limitano la zona di flessione del pneumatico. Analoghe le prestazioni. Ma il problema del CST è che si adatta perfettamente alle forme super-ribassate con fianchi corti, ma poco alle gomme a fianchi alti tipiche delle city-car, per le quali è necessario un ulteriore rinforzo che ne aggrava viepiù il peso complessivo.

R.D.

LE STRATEGIE

Dopo Pirelli, si cerca altro partner per «una forte alleanza industriale»

DALL'INVIATA

RICCIONE È la nuova frontiera della gomma. Quella che permetterà non solo all'industria di pneumatici di rinnovarsi ma anche una nuova libertà di design e progettuale alle Case automobilistiche. A tutt'oggi, infatti, chi produce gomme ha ben pochi margini di sviluppo. Il 90% delle proposte che arrivano alla Michelin, da inventori vari, riguardano o nuovi disegni di battistrada o sistemi antiforatura che ricalcano però il solco già tracciato.

Diverso il concetto di base da cui parte il Pax System che, appunto, coinvolge tutto il mondo delle quattro ruote. Il problema è che nessun Costruttore si affida a un solo fornitore di pneumatici. Ora si cerca un altro partner forte, da affiancare alla Pirelli che a inizio '99 ha firmato con Michelin una «alleanza industriale strategica» (la Casa italiana è forte nelle gomme ad alte prestazioni e nei mercati americano e giapponese, Michelin in tutti gli altri segmenti, in Europa e Nordamerica) e ha già presentato a Ginevra 2000 una «sua» ruota Pax System.

Il Pax, intanto, elimina la ruota di scorta, il cui spazio può essere occupato da altri bagagli. Ma, siccome l'ingombro di una Pax è molto ridotto (anche 20 cm meno di diametro), il Costruttore d'auto può: a dimensioni invariate della vettura, potenziare l'impianto di frenatura, spostare parti meccaniche (ad esempio l'attacco della so-

sensione posteriore) nell'arco parafrangente aumentando così il volume del bagagliaio e l'abitabilità interna; oppure ridurre gli sbalzi della carrozzeria mantenendo il migliore spazio interno. Ma può anche decidere di adottare ruote di diametro diverso davanti e dietro. È il caso della Metrocubo di Pininfarina (nella foto a sinistra) che ai benefici suddetti, sfruttando l'assenza della ruota di scorta, aggiunge anche il pianale ribassato. Risultato: nelle stesse dimensioni di una due posti Smart, ben 5 posti modulabili a piacere. Nonostante



una motorizzazione ibrida. Ma quando sarà disponibile sul mercato il nuovo Pax System? «Speriamo già nel corso di quest'anno», dicono in Michelin Italia ricordando diversi prototipi presentati agli ultimi Saloni: Renault Koleos, Seat Salsa, Peugeot 607 Felin, Cadillac Evoq. In ogni caso, il Pax è concepito per il primo equipaggiamento di modelli di nuova generazione. Solo poi apparirà anche dai gommisti per il ricambio. Ma non sarà acquistabile da qualsiasi proprietario d'auto con pneumatici tradizionali, almeno che non si accollino oltre al cambio completo di cerchi e gomme anche l'onere di omologare la vettura.

R.D.

Quesiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni» L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma 0669996297 FAX 066783502

