

Forma classica per il nuovo monovolume di grandi dimensioni (è lungo 4695 mm) della Hyundai. La Casa coreana ha preferito andare sul sicuro nel progetto stilistico di Trajet che da questa settimana viene commercializzato in Italia. È un sette posti (o 6) singoli secondo lo schema 2+3+2, gli anteriori girevoli, gli altri (i tre centrali un po' sacrificati) abbattibili, ribaltabili e asportabili con un'operazione molto semplice; capacità minima di carico 523 litri. In attesa del Diesel a iniezione diretta Common-rail (1991 cc, 111 cv) che arriverà a fine anno, è dispo-

NOVITA' HYUNDAI

Trajet Comfort, comodo anche il prezzo



nibile con la sola motorizzazione benzina di 2.0 litri da 136 cv, e in tre allestimenti: GL Comfort, GLS Plus e Premium.

Punto di forza, i prezzi come sempre competitivi a fronte di un buon equipaggiamento di base che, secondo una comparativa presentata da Hyundai Italia, vale dal 10% in più rispetto alla più vicina concorrente Seat Alhambra fino al 30% in più ri-

spetto alla Renault Espace. Il Trajet Comfort, che ha di serie Abs, climatizzatore manuale, doppio airbag full size e 4 alzacristalli elettrici, costa chiavi in mano 39,9 milioni (Ipt esclusa); 42 milioni e mezzo il GLS Plus, dotato anche di climatizzatore posteriore separato; 46,5 milioni il top GLS Premium con climatizzatore automatico, cerchi in lega, vetri atermici, sedili in pelle

e sensore pioggia. Realizzato in 30 mesi, su progetto del Centro stile europeo e poi finito dal Centro sviluppo coreano di Namiang con un investimento totale di 600 miliardi, il Trajet è stato sviluppato sul pianale dell'ammiraglia Sonata, da cui ha preso anche il 4 cilindri bialbero plurivalvole, già a posto con le norme antismog Euro3 e Euro4. Brillante con i suoi 136 cv ed elastico grazie a una buona coppia a basso regime, si guida in grande scioltezza, come abbiamo potuto constatare in una prova sulle strade della Franciacorta e in autostrada. R.D.

ZIG ZAG

Riciclaggio: Psa aderisce al Fare

La Fiat Auto e il Gruppo Psa hanno sottoscritto un accordo per l'ingresso di Peugeot Italia e Citroen Italia nel sistema Fare (Fiat auto recycling, avviato nel 1992) per il riciclaggio delle auto a fine vita. Le Case francesi raccomanderanno alle proprie reti di vendita italiane la consegna ai demolitori associati all'Ada, e aderenti al sistema Fare, di tutti gli autoveicoli fuori uso ritirati. Il Fare solo in Italia ha smaltito circa 1.300.000 auto, riutilizzando 35.000 tonnellate di materiali non metallici (vetri, paraurti, sedili, cruscotti, marmite catalitiche, eccetera). In Europa il dato sale a 3 milioni di auto grazie a precedenti accordi di reciproca con Bmw, Rover e Renault.

Il «PT Cruiser» prodotto in Austria

DaimlerChrysler costruirà la nuova nata PT Cruiser (già prodotta in Messico) anche nel proprio impianto di Graz in Austria. Lo ha reso noto la stessa DaimlerChrysler. La produzione di 50 mila esemplari l'anno dell'inedito modello inizierà entro la metà del 2001.

Unico marchio Quale per la Mangusta

La Mangusta, la prestigiosa autovettura che era prodotta nello stabilimento modenese De Tomaso d'ora in poi uscirà con il solo marchio Quale. Lo annuncia una nota congiunta delle due aziende.

Bilancio Autogerma 1999 a gonfie vele

Har raggiunto gli 8.090 miliardi di lire il fatturato 1999 dell'Autogerma spa (+4,6%), consociata italiana del gruppo Volkswagen che distribuisce nel nostro Paese le auto Audi, Seat, Skoda, Volkswagen e i commerciali Volkswagen. Le consegne di auto alla rete sono state 295.000 e l'utile netto di 60 miliardi di lire, con un incremento del 32% rispetto al 1998.

Alfa Sportwagon anche su Internet

La nuova Alfa Sportwagon, in vendita da venerdì scorso, è anche sul web. Il progetto del sito www.alfasportwagon.com è stato affidato a Grey Interactive Italia, network internazionale specializzata nella comunicazione multimediale, alla quale Fiat Auto ha affidato progetti interattivi.

La Napoli-Salerno si modernizza

Investimento di 10 miliardi a chilometro, 640 in tutto, per il piano di ammodernamento dell'autostrada Napoli-Salerno, lavori in corso per 200 miliardi, il resto per i prossimi anni, un piano finanziario di ammortamento con scadenza nel 2024. Sono i dati presentati dall'a.d. di Autostrade Meridionali, Piero Buoncristiano, che ha annunciato l'apertura della nuova barriera di Nocera.



MERCEDES

Anteprima a Stoccarda della nuova Classe C In vendita da maggio

Dalla casa madre di Stoccarda è arrivata la benedizione per la nuova classe «C» di Mercedes-Benz. La vettura dopo essere stata presentata il 21 marzo in anteprima mondiale, sarà disponibile al pubblico solo dopo la prima settimana di maggio. Colonna portante di Mercedes-Benz, la nuova classe «C» si rinnova, mantenendo però un concetto fermo, quello di vettura nel contempo dinamica ed elegante. È la berlina gode di alcune innovazioni tecniche (sia da dagli airbag ipermoderni, al Brake Assist che consente di frenare nel modo più congeniale, al sistema che integra autoradio, Cd, Tv, sistema di navigazione e autotelefono, all'asse anteriore a tre bracci per migliorare la guida delle ruote) che la rendono ancora di più all'avanguardia. Ancora più sicura (Real Safety in seifasi, sensori di pericolo, Abs, Esp, airbag anteriori, laterali, posteriori), propone tre versioni: la Classic, l'Elegance e l'Avantgarde, tutte con un numero esagerato di optional. Novità per il motore. È stata aumentata la potenza (20% in più), la coppia è più elevata (del 43% rispetto ai modelli precedenti) e le emissioni sono ridotte. Sette, in tutto le motorizzazioni (cambio a sei marce, meno che sulla C320: automatico con innesto "one-touch"). Per quanto riguarda la benzina, è stata aumentata la cilindrata sul modello base, la C180 (129 cv, motore aspirato 2.0, velocità 210 kmh) e sul 6 cilindri, la C240 (cilindrata 2597, 170 cv, velocità massima 235 kmh), per la prima volta sulla classe C. La berlina così si mostra più agile e scattante, a garantire il piacere di guida e una maggiore sportività è stata



abbandonato il vecchio 200 e introdotto sulla C200, il 2.0 kompressor (impiega 9,3 secondi per passare da 0 a 100 kmh). Il modello di punta, il C320 (218 cv, da 0 a 100 impiega 7,3 secondi, velocità massima 245 kmh), va sostituito l'attuale C280. La sigla dietro al bagagliaio, CDI, indica le motorizzazioni diesel della nuova classe C, tutti iniezione diretta common rail, tre le versioni: la C200 CDI, 2148 la cilindrata, 115 cv, 203 kmh la velocità massima; la C220 CDI, stessa cilindrata con 143 cv e una velocità di 220 kmh. Infine, la C270 CDI, 2685 la cilindrata, 170 cv e una velocità massima di 230 kmh. È un diesel molto scattante: il consumo è inferiore del 14% al modello precedente, la C250 turbodiesel. MAURIZIO COLANTONI

Vettura e centro assistenza sempre collegati

Chi sceglierà la classe C potrà sempre avere tutto sotto controllo in caso di guasto. Con i nuovi servizi telematici TeleDiagnosi e MbInfo, in caso di panne, premendo un pulsante sull'autotelefono la TeleDiagnosi invia dati e la posizione della vettura al Centro assistenza Mercedes per consentire al centro soccorsi di intervenire prontamente. Gli esperti in modo mirato consentiranno così una rapida diagnosi per il guasto o le riparazioni. La TeleDiagnosi funziona in abbinamento con il sistema di chiamata di soccorso automatica Tele-Aid.



La «dieta» Bmw per la Rover

Dalla vendita frazionata ai tagli

ROSSELLA DALLO

Cosa sarà delle concessionarie Rover, Mini, Land Rover e Mg dopo l'incredibile «spezzatino» uscito dalla vendita frazionata del gruppo inglese da parte di Bmw? È soprattutto che succede di tutti gli ordini già sottoscritti? A questo proposito in Rover Italia rassicurano i clienti: non hanno nulla da temere. I concessionari, a quanto ci dicono dalla filiale inglese, sono tranquilli (ma secondo il Financial Times, Bmw ha già deciso il ta-

glio produttivo giornaliero di mille «75», che potrebbe essere seguito da analoghi provvedimenti per la 25 e la 45 ndr).

Gli accordi siglati tra Bmw e le due acquirenti devono ancora essere formalizzati, sottolineano in Rover Italia. E con la Casa di Monaco c'è un discorso aperto: l'Italia è il primo mercato di esportazione di Rover. Inoltre, fino ad oggi i due gruppi hanno marciato vincolati, eccetto che per i servizi finanziari. Del resto, si fa notare che la struttura di Rover Italia è anomala rispetto alle altre euro-

pee. Pur rispettando le diversità dei marchi, è una società integrata: unico management centrale e stessa rete di vendita. Inoltre, per quanto riguarda i modelli Land Rover, tutte le attività post-vendita e in particolare le officine sono altamente specializzate per cui sarebbe impensabile un traumatico taglio ad un know-how così importante. Certamente, comunque, non nel breve periodo. E in ogni caso, le direzioni marketing e commerciali della filiale si sono subito attivate per tutelare il proprio mercato e dunque i clienti.

A riprova che sotto questo profilo la clientela delle auto inglesi non hanno motivo di preoccuparsi, lo scorso fine settimana nelle concessionarie Rover si è svolto regolarmente il programma «porte aperte» per la commercializzazione della nuova berlina media Fortyfive (come chiamano, britannicamente, la Rover 45, nella foto accanto al titolo), di cui Rover Italia conta di vendere circa seimila esemplari quest'anno.

Ben diverso è cercare di capire cosa accadrà nei prossimi mesi, quando i giochi saranno meno fu-

mosi. Dire che in Rover Italia non si sta vivendo un momento felice, è voler usare un gentile eufemismo. Prima o poi subirà grandi cambiamenti.

Come noto, Bmw si terrà la Mini: la nuova erede per i mercati del 2001 è pronta (sarà presentata in ottobre al Salone di Birmingham), ma non si sa se a produrla sarà ancora la fabbrica di Longbridge. Land Rover finisce alla Ford. Mentre Rover e Mg, che costituiscono il gruppo MG Cars, passano al Fondo di investimenti Alchemy Partners, sempre che voglia tener-

sele - cosa di cui molti dubitano - oppure che dietro a questo gruppo finanziario non si nasconda un altro grande Costruttore. È solo un caso che Alchemy abbia pensato quale amministratore delegato a Chris Woodwork, già a capo di Rolls Royce e con una carriera in Rover e Chrysler?

Il premier inglese Tony Blair preme perché almeno questi due marchi continuino a sbandierare la Union Jack. Ma la Alchemy non gode di grande appoggio governativo, soprattutto dopo essersi affrettata ad annunciare drastici tagli di personale e il ridimensionamento delle capacità produttive a 100 mila auto l'anno. E la stessa Bmw, ricontattata la scorsa settimana dal segretario all'Industria Byers si è detta disposta a considerare altre possibili offerte una volta superate le sei settimane che la vincolano a colloqui esclusivi con la Alchemy. Fra i papabili si è fatto avanti il miliardario inglese John Hemming, capo di un'impresa attiva nel commercio elettronico. Ma ancora più allettanti per Bmw sono i 152 milioni di sterline di aiuti che il governo stanziava per ristrutturare l'area industriale di Longbridge.

Agila, una «scatola» piena di sorprese

L'Opel, con la collaborazione di Suzuki, sbarca sul pianeta «micro»

RONALDO PERGOLINI

CAGLIARI Come la vedi ti strappa subito un sorriso: è inegabilmente simpatica questa «Agila», la micro-monovolume creata dalla Opel con la collaborazione della Suzuki. La prima impressione è quella che conta, ma una volta approfondita la sua conoscenza l'Agila sa dare anche spessore alla sua accattivante immagine. La consideri piccola (è lunga 3,50 metri) questa «scatola» da città, ma una volta a bordo si dimostra spaziosa e accogliente.

Provata sulle sinuose strade del Cagliaritano conquista con la sua sicura maneggevolezza e per la tenuta di strada. Accelerazione adeguata, tale da consentire un sorpasso senza ansia da prestazione e frenata morbida, ben calibrata.

Qualche testa d'uovo ha provato a rovinargli la festa con l'artefatta trovata dell'Agila-city: una teatrale-gimkana allestita sulle banchine del porto-canale di Cagliari. Inutile an-

che sotto il profilo dell'effettaccio ha solo il pregio di far lavorare un gruppo di ragazzi-animatori. Ma la «scatola» ha ingoiato agilmente tutto questo. Nel dettaglio alle cinque porte va aggiunto l'interno «componibile»: dai quattro passeggeri si può passare ai due, creando un vano di carico capace di trasportare anche un mobile di discrete dimensioni. Il vano bagagli dalla capacità di 240 litri, con quattro persone a bordo, sale ai 1250, ripiegando i sedili posteriori. Due le motorizzazioni: Ecotec da 1.000 e 1200 cc.

Tre i livelli di equipaggiamento: la versione base è dotata di servosterzo elettrico, Triple Info Display, avvisatore acustico di luci accese, predisposizione autoradio, retrovisori esterni regolabili elettricamente, bagagliaio rivestito in moquette e illuminato. La versione intermedia è caratterizzata da maggiori modanature protettive sulla fiancata, vetri azzurrati, paraurti e retrovisori in tinta con la carrozzeria, tendina copribagagliaio. La terza, più raffinata, di-

sponde inoltre di poggiatesta posteriori, luci retronebbia e ruote in lega a sei razze con pneumatici da 165/60 R14 ed il secondo montante del tetto di colore nero. Per clienti particolarmente esigenti si possono ordinare speciali pacchetti di accessori. Il «functional», ad esempio, comprende una rete interna di sicurezza per i bagagli, borse dietro gli schienali dei sedili anteriori e speciali scomparti per sistemare gli oggetti in maniera ordinata nel bagagliaio. Il pacchetto «Soft Sport» prevede volante e pomello del cambio rivestiti in pelle, consolle centrale con finitura in alluminio e ruote in lega leggera da 14". Sotto il profilo della sicurezza l'Agila si è guadagnata tre delle quattro stelle della classifica



prevista dalla seria normativa EuroNcap: una votazione altissima per una vettura così piccola. In Italia sarà commercializzata a partire dal prossimo mese di maggio. Per il prezzo si parte da 16.500 milioni.

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

