

La «piccola» è stata l'«auto dell'anno». Questa sua «sorellona», la Yaris Verso, probabilmente presto lo diventerà. Sulla scia del grande successo la Toyota lancia sul mercato così un'auto ancora più moderna, dai grandi spazi, innovativa, elegante e multifunzionale. Yaris Verso è un veicolo che sa interpretare il nuovo stile di vita e grazie a un'innovativa filosofia progettuale che dà valore allo spazio e alla compattezza, la Verso si propone con soluzioni adatte alle più disparate esigenze sia per il comfort per i passeggeri che per il trasporto di cose. È

TOYOTA

## La piccola Yaris... Verso il grande spazio

un'auto compatta unica nel suo genere che nasce per spostarsi bene in città, ma anche fuori, per i viaggi e il tempo libero. È una piccola auto con grande spazio all'interno. È lunga 3,86 metri, è più alta e più larga della media e può ospitare cinque comode persone. Gli interni, innovativi in assoluto, come i sedili a scomparsa e i «38» vani divisi portoggetti, piccoli ripostigli e al-

loggamenti. Appunto, grazie ai suoi sedili a scomparsa la Verso in pochi secondi si può trasformare in un'auto con un piano di carico immenso. I sedili scompaiono rapidamente con un semplice movimento. Veniamo al motore, il 1.3 VVT-i 16 valvole (86 CV di potenza) dalla guida scattante (da 0 a 100 Km/h impiega soli 11,9sec) e dai consumi contenuti (un po' più della Yaris,

però: 15,6 km con un litro nel ciclo combinato). Spaziosa, scattante e sicura, la Yaris Verso ha superato non solo i crash test previsti dalle norme europee, ma anche quelli più impegnativi dell'Euro NCAP effettuati a 64 Km/h. Migliorata la visibilità, il baricentro basso, sospensioni con barra stabilizzatrice. E due airbag frontali, cinture di sicurezza anteriori con il pretensio-

natore e il limitatore di forza e 5 poggiatesta, tutto di serie. A richiesta, Abs ed Ebd. A disposizione anche un sistema di navigazione satellitare molto preciso (1 milione e 800 mila) e il lettore cd (150 mila lire), oltre di serie climatizzatore, servosterzo e antifurto Immobilizer. I prezzi? La Sol, 26 milioni e 500; la Sol automatica, 28 milioni.

MAURIZIO COLANTONI



BMW

## Cabrio 323, una «scoperta» entusiasmante

Il vero «difetto» di una Bmw? Il prezzo, che fa selezione ma che è al contempo una caratteristica di esclusività per gli acquirenti della marca bavarese. Perciò, anche per la nuova Serie 3 Cabrio, siglata 323 Ci, da poco in commercio, si può solo notare che costa 77 milioni, volendo, si aggiungono altri 4,7 milioni per l'hard top in alluminio tinta carrozzeria. Per il resto, è un vero piacere mettersi alla guida di questa «scoperta» raffinata, pluriacessorizzata, tecnologicamente dotata di quanto di meglio e di più avanzato si può avere. È motorizzata con il noto sei cilindri a doppio Vanos di 2,5 litri (seguiranno la 330 Ci con un nuovo 3 litri e a fine anno la 320 Ci, e nel 2001 la versione d'attacco 318), morbido nell'erogazione dei suoi 170 cv di potenza, ma pronto allo scatto quando la pressione sull'acceleratore si fa più decisa: basti dire che passa da 0 a 100 km/h in 8,6 secondi e che può raggiungere i 220 km l'ora. Ma al di là delle qualità dinamiche, la nuova 3 Cabrio è un piacere per la vista: linee pulite e ancor più orizzontalizzate dalla modanatura in fiancata che «abbas-



sa» il baricentro, e per la sensazione di lusso e di sicurezza che si ha salendo a bordo: roll-bar anteriore integrato nei montanti del parabrezza la cui struttura è ulteriormente rinforzata; roll-bar posteriori integrati nei poggiatesta, si attivano automaticamente in una frazione di secondo in caso di capotamento; due airbag anteriori, due laterali (in opzione per i sedili posteriori) e due «crash pad» per la protezione della zona bacino. E sono solo alcune delle novità di questa splendida cabriolet.

R.D.

## LA CAPOTE? UN VERO TETTO CHIUSO NEL CASSETTO

Tela pregiata a triplo strato e lunotto termico in vetro. Più che la capote di una cabriolet, sembra un tettovetro e proprio. Per azionarla non bisogna fare nessuna manovra manuale, basta pigiare il comando elettrico ed è fatta in un pugno di secondi. Ma la vera novità è il suo alloggiamento: un «cassetto» in plastica agganciato sotto il cofano bagagli, che si «appiattisce» quando la capote è chiusa lasciando uno spazio di 300 litri per valigie e sacche (40 litri in meno viaggiando a cielo aperto).

Sulla nuova Bmw Serie 3 Cabrio le cinture di sicurezza sono integrate nei sedili

IN BREVE

## Aggiornati listini Seat e Vw

Novità nei listini dell'Autogerma per i marchi Seat e Volkswagen veicoli commerciali. Per quanto riguarda i modelli Seat, la Arosa 1.4 Stella con cambio manuale il prezzo sale a 17.168.400 lire, idem per la 1.7 Sdi che ora costa 19.958.400 lire. Tra i commerciali Vw entra in listino la Caddy Quick offerta, con la sola motorizzazione 1.9 D, a lire 22.778.400. L'intera gamma Transporter aumenta di prezzo di circa l'1%, mentre gli equipaggiamenti crescono di circa il 2%.

## Componentistica Psa sceglie Italia

Sono in aumento gli acquisti di componentistica che il gruppo francese Psa (Peugeot Citroën) effettua in Italia: nel 2000 aumenteranno all'8% dei suoi fabbisogni, per un valore pari a circa 2400 miliardi di lire. Lorende noto Marc Kirszenberg, vice direttore acquisti di Psa, precisando che gli sviluppi con i produttori italiani «sono essenzialmente nei componenti motori, nelle carrozzerie ed equipaggiamenti e nell'elettronica di bordo per la sicurezza e l'assistenza alla guida».

## Novità al vertice di Maserati Spa

È Marcello Pochettino, 50 anni, di Torino, il nuovo Direttore generale della Maserati Spa, carica finora ricoperta dal presidente Luca di Montezemolo che, dopo la cura Ferrari, mira a creare una organizzazione unica e indipendente per la storica casa modenese. Appassionato di auto (possiede due vetture storiche ed è stato pilota di rally) Pochettino ha una vasta esperienza di manager maturata nel gruppo Fiat: direttore della gestione auto usate di tutto il gruppo; ha rilanciato il marchio torinese in Sudamerica; responsabile per l'Irlanda di Fiat e Alfa Romeo; per il Biscione, responsabile del settore sviluppo e prodotto.

## Toyota modifica carte circolazione

Vanno aggiornate le carte di circolazione di oltre 18.300 Toyota vendute in Italia: certificano Toyota (la rispondenza alle norme anti-smog Euro 2 mentre sono state omologate Euro 3. Lo fa sapere la Toyota Motor Italia che si occupa di contattare tutti i clienti di 16.500 Yaris, 800 Celica e 1000 Lexus S200 affinché si rechino alla Motorizzazione con la lettera Toyota per ottenere gratuitamente l'aggiornamento.

## «Ruote bollenti» kermesse milanese

Ancora oggi è possibile visitare al quartiere espositivo di Lacchiarella (sud Milano) «Hot wheels» (ruote bollenti), manifestazione dedicata ai motori e alla musica (concerto serale). «Hot wheels» riunisce una lunga serie di attività che vanno dallo skate and roller al trial acrobatico, mini moto, super motard, gokart. Tra le prove, un'arrampicata in moto da trial su una cascata in poliestere di 7 metri di altezza. A disposizione del pubblico anche uno stand della polizia stradale che insegnerà ai ragazzi in età scolare (e non solo loro) il comportamento nel traffico soprattutto in moto.

# Inquinamento, «assolvete l'auto»

## Un convegno sulle quattro ruote tra «bugie» e nuove «verità»

DALL'INVIATA ROSSELLA DALLO

SALICE TERME Domenica prossima l'ultima del pacchetto di «domeniche a piedi» promesse dall'ex ministro dell'Ambiente Edo Ronchi. L'auto ancora una volta è bandita dalle strade dei centri urbani, anche se la ragione di fondo che ha portato all'esperimento, cioè la lotta all'inquinamento atmosferico, ha perso di consistenza. È ormai assodato, e ammesso persino dalle associazioni ambientaliste prime faurici del blocco, che sul fronte anti-smog sono poco, anzi per nulla, efficaci. Anche se va dato atto che hanno generato un diverso approccio psicologico all'uso della città. Certamente più godibile senza il solito caos del traffico.

Nessuno, naturalmente, si sogna di negare il potere inquinante delle quattro ruote. Ma davvero è l'automobile il «nemico numero uno» dell'ambiente? A sfatare questo, e altri, tabù ci ha pensato sabato il convegno promosso dall'Unione italiana giornalisti dell'auto - nell'ambito dell'assemblea annuale della associazione e della consegna

del premio «Auto Europa 2000» assegnata dai giornalisti Uiga alla Jaguar S Type - a Salice Terme (è il centro termale dell'Oltrepò pavese recentemente insignito del marchio «doc» per la qualità dell'aria: auto e pullman vanno e vengono, ma i boschi e prati di cui Salice è abbondante assorbono alla grande i gas di scarico. Ergo, basterebbe aumentare il verde in città).

Il titolo dato all'incontro rende bene l'idea della situazione: «L'auto e l'inquinamento: quante bugie!». Si dirà, certo l'organizzatore è «di parte». Vero. Però, su due aspetti i vari relatori della stampa specializzata (Roberto Boni di «Quattroruote»), delle case automobilistiche (Gianni Filippini, segretario generale dell'Unrae), dell'azionismo ambientalista e di tutela degli utenti (Alberto Fiorillo e Enrico De Vita responsabili nazionali, rispettivamente, dei settori traffico urbano di Legambiente, e automobili del Movimento Consumatori) sono stati concordi. Prima di tutto nel dire che le domeniche a piedi sono servite unicamente a gettare le basi per un cambio di mentalità. O, come suggerisce Fiorillo, a far pensare

che «ci si deve porre l'obiettivo di un uso migliore dell'automobile, a vantaggio di un generale miglioramento della qualità della vita urbana». E poi che proprio dal mondo dell'automobile sono stati fatti enormi e fruttuosi sforzi per abbattere le emissioni inquinanti. Detto

questo, sulla cura dell'inquinamento urbano le posizioni divergono. E aumentano le «bugie».

Legambiente dice: per i trasferimenti casa-ufficio si passano mediamente 7 anni di vita a bordo dell'auto. Pochi chilometri a motore sempre acceso è uguale ad alto in-

quinamento. Però, sempre Fiorillo dice anche: «La domenica a piedi, per l'abbattimento dello smog è irrilevante. A circolazione zero in tutta l'Italia varrebbe meno dell'1%». E allora, forse la causa principale non è l'automobile. Dal '93 a fine '99 in Italia si sono immatricolate 16 mi-

lioni di auto catalizzate. Obiezione: le marmite catalitiche a freddo e dopo 70 mila chilometri vanno a pallino. Era vero ieri, ora è un falso. Da 4-5 anni, ricorda Filippini, le vetture montano il precatizzatore, che ha eliminato il primo problema e allungato la vita del dispositivo. In più le vetture hanno notevolmente ridotto i consumi di carburante, a sua volta migliorato. Se non, aggiunge De Vita, per i contenuti aromatici (nella benzina «verde») ancora troppo alti.

Ma De Vita svela altre bugie sul rapporto auto e smog: «Il CO dal '90 ad oggi si è dimezzato. Per gli Usa equivale alla sostituzione integrale del parco circolante». Il piombo, dati ufficiali della Asl, «oggi a Milano non è misurabile perché dal '92 si è ridotto allo 0,15% nella benzina» e il famigerato PM10 (polveri sottili) «si è ridotto a un terzo rispetto a 15 anni fa». Mentre non si può dire lo stesso per il particolato prodotto dai mezzi pesanti, che «mediamente inquinano da 200 a 300 volte più di un'auto». In conclusione, sostiene il rappresentante dei consumatori, sulla quattro ruote «si fa molta demagogia».



ALLARME RIENTRATO

## Scoprire che la vecchia, cara 127 può continuare a circolare

DALL'INVIATA

SALICE TERME Nessuno, ripetiamo nessuno, sarà costretto a buttare l'auto «vecchia». Non passa giorno che nelle redazioni dei giornali e delle riviste che si occupano di motori non arrivi una lettera di un possessore di vettura non catalizzata, preoccupato di capire se potrà o no continuare ad usare la propria auto anche dopo l'uscita di scena - dal 1° gennaio 2002 - della benzina col piombo. Il fatto sta a dimostrare, innanzitutto, che sulla questione si è fatta troppa confusione. E

tanto, troppo allarmismo. A mettere un po' di ordine nella materia e a sfatare, visto che ancora se ne sente il bisogno, i tanti tabù sull'adattabilità del parco circolante non catalizzato al carburante «verde» ci ha pensato il convegno Uiga a Salice Terme. Va detto, a onore di cronaca, che la concomitanza con il voto di fiducia al governo Amato ha fatto mancare una importante controparte: quella politico-parlamentare. Ma il valore dell'iniziativa non è per questo diminuito.

La più clamorosa delle bugie, ahinoi amplificata dai media a fine '99, è stata quella - ricorda Ro-

berto Boni di «Quattroruote» - di dire che a causa dell'eliminazione della super «ci» sono milioni di auto da buttare». Panico generale. Indubbiamente in quel momento c'erano diverse convergenze venivano - politiche, economiche o di pressione - a gonfiare l'allarme per far mutare decisioni e atteggiamenti in sede Ue (la proroga almeno triennale per la vendita della «rossa») e governativa (gli incentivi alla rottamazione contro nuovo o usato catalizzato come vorrebbero le Case estere).

Peccato che, una volta ottenuti i due anni di ossigeno, altret-

tanta enfasi non sia messa per correggere le informazioni sull'entità del circolante a rischio. Ecco la seconda bugia. Secondo l'Acle le vecchie vetture completamente fuori gioco - immatricolate prima dell'84, aventi le sedi valvole in ghisa - a fine '99 sarebbero 5 milioni, mentre è stato ormai accertato dal ministero che la cifra reale è di 1.100.000 unità, tolte quelle radiate nell'anno, le rubate e non ritrovate, quelle in deposito «sotto sequestro» e i veicoli commerciali promiscui. E, nel frattempo, si è già ridotta.

Allora, un milione di auto da buttare? Nossignori. Stia tran-

quillo l'anziano automobilista affezionato alla sua 127 che ci ha scritto di recente. Per tutte queste vetture possono bastare un intervento meccanico sulla regolazione dell'antidive (se il valore di compressione è troppo alto), oppure il semplice abbinamento di un additivo all'uso della benzina verde.

A nessuno venga in mente di fare ricorso al «Retrofit», dispositivo da montare sullo scappamento, di cui si è nuovamente accennato nei mesi scorsi. La sua utilità è stata dichiarata nulla già nei primi anni Novanta, e la stessa Legambiente (rappresentata al convegno da Alberto Fiorillo) ne nega qualsiasi efficacia. R.D.



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



0669996297  
FAX 066783502

