



Lunedì 15 maggio 2000

20

MOTORI

L'Unità

DALL'INVIATA
ROSSELLA DALLO

STRESA Continua la marcia di avvicinamento della Michelin al prossimo campionato di Formula 1. In vista del grande appuntamento, il gruppo francese fa le prove generali dello stato della ricerca nell'«high performance» rinnovando e ampliando le sue gamme stradali più prestigiose. Dopo avere presentato sulla pista di Varano de Melegari (Parma) la nuova famiglia Michelin Exalto per auto ad alte prestazioni, a meno di un mese di distanza segue il completamente «in alto» di un'al-

PNEUMATICI BFGOODRICH

Profiler/G per piccole bombe e supercar

tra affiliata del Gruppo: la BFGoodrich Tires, storico marchio americano (nasce nel 1870) acquisito dieci anni fa e dal 1995 introdotto in Europa, dove è conosciuto soprattutto per la sua offerta nel settore delle «4x4» ad alte prestazioni di cui detiene il terzo posto. Dal 1996 è presente anche nella gamma vetture. Ma «in modo frammentario», ammettono i dirigenti Michelin che ora vi pongono ri-

medio. BFGoodrich, dunque, esce dal lusso «ghetto» della specialità con l'ambizione di andare a conquistare una fetta della promettente (ed economicamente rilevante) clientela di vetture sportive. Quelle con gomme codice di velocità da H a Y, le cui vendite crescono cinque volte più velocemente del mercato totale al ricambio. Il compito è affidato al nuovo pneumatico Profiler/G, dove «G»

sta per «elevato (alla potenza) grip». È disponibile in tutti i calettamenti da 14 a 18 pollici e in 45 dimensioni «iniziali» pari a una copertura del 97% di questi segmenti, ovvero dalle piccole «bombe» alle supercar. La scultura direzionale a due canali e elevato tasso di intaglio, il fianco rinforzato con profilo di protezione del cerchio, l'impronta al suolo molto ampia, e un'usura molto regolare

garantiscono un'elevata aderenza al suolo, in particolare sul bagnato e in aquaplaning. Inoltre, il profilo arrotondato delle spalle rende il comportamento in curva molto progressivo, permettendo a chi guida di avere una percezione puntuale del limite di tenuta. Il tutto «condito» da una caratteristica davvero apprezzabile: la silenziosità di rotolamento pur con una gomma «cattiva».



ZIG ZAG

Richiamati 380mila pick-up Dodge

■ DaimlerChrysler ha richiamato circa 380mila pick-up Dodge costruiti fra gennaio 1998 e settembre 1999 per riparare un difetto all'attacco del gancio di traino, prodotto con acciaio scadente, al di sotto della qualità standard stabilita. I proprietari sono stati avvisati per lettera, con le istruzioni per consegnare la vettura.

Rover 45 buon avvio

■ Nel primo quadrimestre sono state vendute in Italia 5.727 Land Rover, di cui oltre 4mila Freelander. Modello con il quale la marca inglese, appena passata alla Ford, mantiene la leadership assoluta sul mercato italiano del fuoristrada. In casa Rover viene considerato buono l'avvio della berlina media 45: in aprile sono stati 802 i clienti che l'hanno preferita. Le motorizzazioni prescelte sono (40% ciascuna) la 2.0 Diesel e benzina 1.4, mentre il restante 20% è andato alle cilindrate 1.6 e 1.8. Le consegne sono state di 570 unità e la previsione per l'intero anno è di circa 5 mila vetture.

Sicurezza stradale al Giro d'Italia

■ Anche il Giro d'Italia sarà un'occasione per parlare di sicurezza stradale. In collaborazione con il ministero dei Lavori pubblici, la Polizia stradale ha organizzato a Corridonia nell'ambito del «tappa del Giro d'Italia», una conferenza per gli alunni, i loro genitori, gli insegnanti della locale scuola media. La conferenza è in programma venerdì, mentre sabato alla partenza della tappa alcuni alunni distribuiranno insieme agli agenti materiale informativo e gadgets sulla sicurezza.



TRAZIONE INTEGRALE PERMANENTE

Allroad Quattro l'Audi che scala le Montagne Rocciose

■ Che dire di una vettura che costa da 92 a 108 milioni, chiavi in mano? Magari con l'aggiunta di altri 6 milioni per i sedili in pelle e i rivestimenti in alcantara? Che se non avete problemi economici e volete togliervi uno «sfizio» la Audi Allroad Quattro è davvero una grande automobile. Capace di portarvi ovunque: in strada, fuoristrada, e persino in cima alle Montagne Rocciose come ci farà vedere il film di Willy Bogner «Mountain Magic» (titolo provvisorio) in programmazione il prossimo autunno. Ma senza scomodare gli effetti speciali del cinema d'azione, la Allroad Quattro che sarà in commercio in Italia da giugno vuole festeggiare al meglio i primi 20 anni della trazione integrale della Casa di Ingolstadt. Per la cronaca, hanno precisato i manager Audi nel corso della prova stampa a Schladming, «oggi una Audi su tre esce dalla catena di montaggio in versione «quattro»». Ottimo compromesso anche stilistico tra una berlina di lusso e una fuoristrada, la Allroad adotta il «vestito» della A6 Avant con scocca irrigidita, passaruote più grandi, protezioni antipietrisce e sottoscocca che ne connotano la vocazione «tutto terreno». Tant'è che è omologata per superare pendenze da capogiro (del 60%) ma anche di marciare in autostrada veloce come il vento: 236 km orari. Tecnicamente è dotata di tutte le soluzioni più avanzate disponibili per un'auto di gamma a quattro ruote motrici, ad iniziare dalla trazione integrale permanente con differenziale centrale Torsen autobloccante ca-



pace di inviare fino a due terzi della coppia (350 Nm da 1800 a 4500 giri) a un solo asse. E poi ancora l'Eds (anti-slitamento elettronico in partenza) che dà motricità anche se una sola ruota è in presa; l'Esp controllo elettronico della stabilità; l'antibloccaggio Abs e l'Ebp per la ripartizione elettronica della forza frenante. Quanto alle motorizzazioni, sono previsti sei cilindri 2.7 litri turbodiesel 24 valvole a benzina e 2.5 Tdi, turbodiesel 24 valvole a iniezione diretta e intercooler, da 180 cavalli di potenza. Ad essi sono abbinati il cambio manuale a sei marce, anche con ridotte, oppure il cambio automatico Tiptronic a 5 rapporti con funzione Low Range; demoltiplicatore a basse velocità inseribile anche in marcia.

SOSPENSIONI AD ALTEZZA VARIABILE

■ Una particolarità della Allroad Quattro sono certamente le sospensioni idropneumatiche ad altezza variabile: da 142 a 208 millimetri da terra secondo quattro differenti livelli. Leggermente diverse da quelle brevettate, parecchi anni addietro, dalla Citroën, nella marcia su strada vengono regolate automaticamente dal dispositivo elettronico in base alla velocità: più aumenta più si abbassano. Le due posizioni più alte, inseribili manualmente dal comando sul cruscotto, sono destinate alla strada battuta con piccoli dislivelli e all'offroad più impegnativo.

Classe C, la scelta di vivere tutto

La new entry di casa Mercedes

DALL'INVIATA
MAURIZIO COLANTONI

FRANCOFORTE La storia avanza, come la nuova «Classe C» di Mercedes-Benz. Dalla «190» (nata nel 1983: in dieci anni di vita 1.9 milioni di auto prodotte) e dopo i 7 anni di «vecchia» versione (1,5 milioni di «C» vendute), la vettura di punta della casa di Stoccarda è giunta alla sua terza generazione. Si presenta in un look apparentemente simile all'ammiraglia - top della gamma - «Classe S», ma la «Classe C» ha una personalità tutta sua, linee accatti-

vanti e, come dice lo spot, è «la scelta di vivere tutto...». Da Francoforte - città di cultura e economia. Casa di Goethe, della Scuola di Francoforte, del sidro, della banche e della seconda Borsa d'Europa - parte il viaggio della «new entry» in casa Mercedes-Benz. L'auto della casa tedesca è destinata a diventare un punto di riferimento sugli avversari (Bmw serie 3; Audi A4, Alfa 166), ma anche della nuova classe emergente, i New Moderns, come sostengono in Mercedes, di età compresa tra i 35 e 45 anni, in cerca di prestigio, con una

vita gratificante e dinamica; attenti alla nuove tecnologie con molte disponibilità economiche. Bellissimo il frontale, con luci vicine a quelle della «Classe S». A differenza dell'ammiraglia però sono comprese nell'unico fero (elettrico) le anabbaglianti, le frecce e le luci di posizione. I fendinebbia invece (integrati nel blocco fero della «S»), sono stati inseriti nel paraurti. Airbag a non finire: lato guida e passeggero con generatori a due stadi (vengono attivati a seconda della gravità dell'impatto); oltre ai windbag e siderbag. Gli interni sono



da «Grand Hotel», immenso lo spazio posteriore, eccezionale la guidabilità, piacevole come sempre. L'investimento di Daimler Chrysler per lo sviluppo della «Classe C» ha toccato i 3000 miliardi in quattro anni di lavoro. Per quanto riguarda la produzione, nell'anno 2000 saranno circa 150 mila le vetture immatricolate; 250 mila nel 2001. In Italia quest'anno è prevista la messa in strada di 10 mila «Classe C»: 15 mila poi nel 2001.

La «C» per ora sarà disponibile in quattro motorizzazioni con cilindrate che vanno dai 2,0 ai 3,2 (dai 116 ai 218 cavalli). Innovativo il cambio manuale a sei rapporti (a disposizione anche quello automatico: solo automatico sulla C320). Chiavi in mano saranno in vendita quattro modelli: C200 compressor; la C220 CDI; C240 V6 e la C320 V6 nelle tre versioni, Classic, Elegance e Avantgarde. Si parte dai 54 milioni e si arriva agli 83 della C320 (la più potente, 3,2 di cilindrata), versione Avantgarde. Per i modelli C180 EVO e C200 CDI bisognerà aspettare l'autunno; solo a gennaio prossimo arriverà l'ultima versione: la C270 CDI.

HIGH-TECH Parte l'astronave: Sette Centraline e super sicurezza

■ I «numeri» della nuova Mercedes Classe C fanno spavento. Una serie di «diavolerie» elettroniche fanno della C una delle vetture più sofisticate del suo segmento. Sono 20 le innovazioni, 7 le centraline e 98 le funzioni elettrico-manuali. Partiamo dalla cosa più importante, la sicurezza. Già ai livelli massimi sul modello uscente, sulla «new C» il tutto è stato potenziato ai massimi. I dati raccolti dai numerosi sensori forniscono alle centraline elettroniche le informazioni per prevenire o modificare il comportamento sottostanti e sovrasterzanti della vettura. E oltre all'Abs - antibloccaggio dei freni - e il Bas - che subentra in caso d'emergenza alla richiesta di massima forza frenate - entra in gioco anche l'Esp che controlla l'aderenza di ogni singola ruota. In più, novità da leccarsi i baffi, la telediagnostica permette in caso di panne premendo un piccolo tasto di lanciare «on line» i dati al centro assistenza che immediatamente fa scattare il soccorso. In caso di incidente invece scatta il Teledid che manda automaticamente il SoS alla stazione Mercedes-Benz più vicina.

MONOVOLUME

Seat Alhambra nella gamma motori primo V6 da 204 cv

■ Il 9 maggio scorso la Seat, marca spagnola del gruppo Volkswagen, ha festeggiato il suo primo mezzo secolo di vita. Quasi contemporaneamente ha diffuso le prime immagini ufficiali della



nuova Alhambra (nella foto) che sarà presentata la prossima settimana a Saloni di Lisbona e Madrid per entrare in commercio a fine estate. Caratterizzata dalle stesse dimensioni esterne del modello precedente, la monovolume spagnola ha subito pochi ritocchi stilistici esteriori (nuova mascherina, fari a vetro trasparente), mentre gli interni, gli equipaggiamenti e le motorizzazioni sono stati decisamente rinnovati. Tre gli allestimenti: Stella, Signo e Sport. Le dotazioni standard prevedono: climatizzatore, Abs, airbag anteriori «full size» e airbag laterali, chiusura centralizzata con comando a distanza, alzacristalli elettrici. Nella gamma degli optional sono disponibili anche il controllo elettronico della stabilità (Esp), il sistema satellitare di navigazione, rivestimenti in pelle e pelle-alcantara e il doppio Climatronic. Interessanti, infine, le novità tecniche e motoristiche. Tutte le Alhambra sono equipaggiate di cambio manuale a sei marce, e tra le motorizzazioni fa il suo ingresso un nuovo propulsore a benzina sei cilindri 24 valvole di 2.8 litri e 204 cavalli, il primo V6 della Seat con potenza superiore ai 200 cv. Questo motore si aggiunge ai già noti benzina turbo 1.8 20V da 150 cv e al 2.0 litri 115 cv. La gamma Diesel offre i recentissimi 1.9 Tdi iniezione diretta con sistema pompa-iniettore, con potenze da 90 e 115 cavalli. Quanto alle trasmissioni, la nuova Alhambra sarà disponibile anche con cambio Tiptronic a 4 o 5 marce e, a seconda della motorizzazione, con trazione integrale permanente. Anche la seconda generazione della monovolume Seat sarà prodotta nell'impianto portoghese di Palmela, da cui nel 1999 sono usciti 25 mila esemplari, il 17% in più rispetto all'anno precedente.

MERCATO

Smart, nuova e usata, è la marca che cresce di più

■ Dopo un avvio stentato e un'improvvisa esplosione nel noleggio, specie in occasioni fieristiche o di grandi meeting, oggi la piccola Smart può vantare un vero record di mercato. Se è vero che in volume la cifra non è stratosferica, è però la vettura, sia nuova che usata, ad aver messo a segno il maggior incremento delle vendite nel corso del primo quadrimestre di quest'anno rispetto allo stesso periodo del 1999. E quanto risulta dai dati diffusi dalla Motorizzazione, ove si evidenzia che le Smart nuove vendute dal 1° gennaio al 30 aprile sono state 8.532 con un incremento del 252,27% rispetto al primo quadrimestre 1999 quando ne vennero immatricolate 2.422. Al secondo posto la sudcoreana Kia (grazie soprattutto alla Sportage) salita del 128,32% (da 2.069 a 4.724 unità) e al terzo la giapponese Toyota con +99,27% (14.870 a 29.631). Anche per il comparto delle auto usate, la palma del maggior incremento percentuale resta alla Smart con 1.229 esemplari trasferiti di proprietà nei primi quattro mesi rispetto alle sole 103 unità dell'analogo periodo '99, dato che corrisponde a un aumento del 1.093,20%. Seguono le sudcoreane Daewoo, cresciuta dell'82,02% da 2.353 a 4.283 unità, e Hyundai con un più 32,68% (da 3.210 unità).



VOLVO

Nuovi propulsori per le «medie» S40 e V40

■ Aumenta la sicurezza, ma anche il comfort e soprattutto le prestazioni. E così le compatte di Volvo - S40 e V40 - si presentano al pubblico nelle nuove, ottimizzate, versioni. Dopo il brillante



successo di queste vetture, arrivano dunque le novità nelle versioni 2001. Ad esempio l'«Inflatable Curtain» è stato introdotto di serie e la gamma delle motorizzazioni presenta le due nuove versioni diesel ad iniezione diretta common-rail. Sono già in vendita ma solo all'inizio dell'estate le prime S40 e V40 verranno consegnate. I cambiamenti nelle Volvo S40 e V40 - versione 2001 - è iniziato però tre anni fa. Prima di annunciare questi cambiamenti sono stati effettuati moltissimi km di test in tre diversi continenti (Europa, Nord America e Australia). Si parla di 2,5 milioni di km, pari a sessanta volte il giro del mondo. Tra le novità, abbiamo detto, i due nuovi motori diesel, ma anche le variazioni ai propulsori benzina. del diesel, uno 1.9 di cilindrata, svilupperà 85 kW (115 cv), coppia di 265 Nm; l'altro 75 kW (102 cv) avrà una coppia di 215 Nm. Tutte due Common-rail. Per quanto riguarda il motore a benzina, la cilindrata passa dai 1.9 ai 2.0. Nel campo della sicurezza, il Dual Stage Airbag, che ottimizza la protezione agli occupanti dei sedili anteriori in caso di impatto frontale. Le Volvo S40 e V40 vengono commercializzate con una nuova trasmissione automatica a cinque marce, controllata elettronicamente. Questo offre benefici in due aree principali, comfort e prestazioni. Il nuovo cambio automatico sarà disponibile anche nelle motorizzazioni 1.8 e 2.0 a benzina. Anche gli interni sono stati modificati. Il cruscotto più curato, le imbottiture dei sedili più rifinite.

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



Ma.C.