

PIRELLI

E la gomma per la moto si acquista su Internet

■ Pirelli-moto conquista dodici record sulla pista di Nardo e inaugura l'«e-commerce» per gli amanti delle due ruote. Entrando nel nuovo sito Internet www.pirellimoto.it, è possibile acquistare le coperture della gamma motociclistica completamente on line, cioè dalla prenotazione del montaggio al pagamento via computer. A inaugurare il nuovo sistema di vendita telematica è il Dragon Evo "Nardo WR" con cui Pirelli tra il 3 e 4 giugno scorsi ha conquistato sulla pista leccese 12 record mondiali di velocità nelle classi 750 cc e

1300 cc con le Suzuki GSR 750R e Hayabusa 1300 preparate da Roberto Papetti della Robby Motor Engineering. In questa esperienza commerciale via Internet, il pneumatico dei primati sarà affiancato, in esclusiva assoluta - precisa una nota della Pirelli -, dal Dragon Supercorsa SC3, top della gamma sportiva. Una volta aperto il sito, basterà scegliere la gomma, identificare il proprio concessionario sulla mappa dei rivenditori italiani aderenti al programma «e-Shop» e prenotare l'acquisto compilando il modulo già predisposto, tramite il quale si fissa anche l'appuntamento con il rivenditore. Il processo si completa con il pagamento in rete (una banca garantisce la sicurezza della transazione). Infine, per il montaggio si reca dal dealer selezionato con il documento che certifica il pagamento, o semplicemente con il codice relativo all'ordine. E se proprio non vi interessa l'acquisto on line, il sito [pirellimoto.it](http://www.pirellimoto.it) promette informazioni, servizi e divertimento, come la selezione sui diversi stili di guida. R.D.

PILKINGTON

Col parabrezza Wired appannamento addio

■ Anche se i sistemi di aerazione in abitacolo sono decisamente migliorati, per molti automobilisti, specie nelle brutte giornate, un sogno è avere un parabrezza che non si appanna. Ebbene, proprio questo è il nuovo prodotto di punta che realizzerà la Pilkington di San Salvo (Chieti) nel suo stabilimento di Pianca Sant'Angelo. La produzione del parabrezza Wired capaci di eliminare il fastidioso problema dell'appannamento durante i mesi più freddi, viene confermata dalla stessa multinazionale britannica

sull'ultimo numero di «Team Informa», il periodico dell'azienda. L'investimento globale per la nuova produzione non è stato reso noto. I parabrezza antiappannanti hanno all'interno un foglio di plastica contenente filamenti di tungsteno che permettono lo sbrinatorio in pochi secondi. Ciò da maggiore visibilità al guidatore a tutto vantaggio della sicurezza. I nuovi vetri hanno un processo di lavorazione simile ad un normale parabrezza: l'unica differenza è nella preparazione di uno speciale foglio di plastica che viene effettuata in una camera «bianca», utilizzando delle macchine che permettono l'avvolgimento del filo di tungsteno sul Pvb (polivinilbutirrale). Il disappannamento si ottiene collegando questi fili al sistema elettrico dell'automobile. Per avviare questa produzione sei operatori di San Salvo sono stati inviati per un periodo di addestramento a Kings Norton, vicino Birmingham. R.D.

IL RECLAMO

Se la Volkswagen non ti assiste...

Dopo quattro anni di felice convivenza con la mia Polo decido di acquistarne una nuova per evitare le possibili noie legate all'età. Ma la mia nuova Polo, dopo aver percorso duemila chilometri, un bel mattino non ne vuol sapere di mettersi in moto. Chiamo l'officina Volkswagen e l'auto viene rimorchiata. È l'8 giugno scorso. Dopo due giorni, davanti alla mia Polo completamente smontata, il meccanico afferma di aver finalmente individuato il guasto: la centralina motore. Ora si tratta solo di ordinare il pezzo di ricambio. Resto in attesa fino al 21 giugno. Quando vado per ritirare l'auto il meccanico mi comunica che la centralina motore non c'entrava nulla. Secondo lui la colpa del mancato avviamento sarebbe dovuta ad un'«interferenza» dell'impianto autoradio. «Le hanno montato male l'autoradio, quindi si rivolga a loro», sentenzia il meccanico. Faccio notare che mi pare alquanto improbabile che l'impianto possa essere l'autoradio e aggiungo che il montaggio era stato effettuato dalla concessionaria Volkswagen. L'unica risposta che ottengo è la seguente: «Io le riconsegno l'auto con l'autoradio staccata, perché solo così la vettura si mette in moto. Per il resto si rivolga alla concessionaria». Chiamo l'autocentro Balduina sulla via Appia, dove ho ritirato la Polo e spiego la situazione. Commentano ironicamente la sentenza del meccanico, ma quello che possono fare è darmi un appuntamento per risistemare l'autoradio. Mi metto in viaggio (tra andata e ritorno sono 80 chilometri) il giorno successivo e una volta lì in cinque minuti mi sistemano l'autoradio. Quindici giorni per riavere la mia Polo e senza avere nessuna spiegazione. Perché un simile trattamento? Perché

Rosanna Senese
Ostia (Roma)



MERCEDEN-BENZ

Ecco la Classe S 400 Cdi: il motore diesel V8 più potente del globo

STOCCARDA Il diesel supera la benzina? Potrebbe darsi, visto quanto sta diventando sottile la differenza tra i motori che utilizzano questi due carburanti. Ne sono la prova i propulsori della Mercedes-Benz, soprattutto quello sulla nuova creatura della casa di Stoccarda, la Classe S 400 Cdi. Un'auto da sogno, già a conoscenza del grande pubblico, che con i suoi 184 kw (250 cv) monta il più potente motore diesel per auto del globo. Filia liscia come l'olio e raggiunge, se si preme bene l'acceleratore, la velocità di 250 kmh. L'iniezione diretta dei motori diesel Common Rail e la moderna tecnica delle quattro valvole offrono le migliori potenzialità che, combinate con le innovazioni più recenti in campo automobilistico, fra le quali la sovralimentazione biturbo e la pompa booster, fanno del V8 «un pioniere fra i motori ad autoaccensione per auto». L'uso di materiali leggeri fa poi sì che il diesel V8 sia il motore più leggero della sua classe di cilindrata: oltre alle due testate, Mercedes-Benz ha infatti realizzato in alluminio anche il basamento ottenendo un risparmio di peso del 17%. Il cambio automatico a cinque marce della S 400 Cdi è stato adattato dalla Mercedes allo sviluppo di potenza dell'otto cilindri. Il V8 è prodotto nell'impianto di Berlin Marientfelde, dove la DaimlerChrysler ha investito 16,2 milioni di euro per la realizzazione di questo progetto. Come tutte le Classe S, anche la S 400 Cdi sarà sul mercato con numerose dotazioni di serie: fra cui il sistema di sospensioni pneumatiche Airmatic, l'Esp, il climatizzatore automatico ed il sidebag e windowbag. Un salto indietro nel tempo, al



1936 (Salone di Berlino): la Mercedes-Benz presenta i suoi primi propulsori diesel sulla vettura 260 D. Sono passati 64 anni da quella prima e la Casa di Stoccarda di passi in avanti ne ha fatti: sulla «berlino» diesel il motore è un 8 cilindri V che con i suoi 560 Nm, disponibili già a 1.700 giri/min, rappresenta uno dei propulsori più brillanti in assoluto. Il V8 della Classe S 400 Cdi (che pesa solo 245 kg) oltre ad essere il motore più potente del suo segmento di cilindrata e cilindri, è anche quello più economico: per percorrere 100 chilometri infatti il consumo è di 9,6 litri. Per quanto riguarda poi le emissioni, il propulsore presenta valori inferiori ai limiti imposti dalla direttiva Euro 3. Maurizio Colantoni

AD OTTOBRE A PARTIRE DA 155 MILIONI

■ È stata presentata martedì a Stoccarda, ma la Mercedes-Benz 400 classe S Cdi arriverà sul mercato italiano il prossimo ottobre. I prezzi? Si parte da 155 milioni di lire per la versione corta e 162 milioni e 800 mila per quella lunga. In base alle prime previsioni, la Mercedes stima di venderne 150 quest'anno e 400 nel 2001, cioè il 40% del totale vendite della Classe S (1000-1200 unità nel 2001). Con l'ultima versione S, la Casa di Stoccarda completa la propria gamma di propulsori diesel ad iniezione diretta.

VALORI LIMITE DEI GAS DI SCARICO (omologate)			
BENZINA	Limiti emiss.	Fase 3	Fase 4
	Inquin. (g/km) / anno	da 1/1/2000	da 1/1/2005
	CO	2,3	1
	Hc	0,2	0,1
	Nox	0,15	0,08
DIESEL	Limiti emiss.	Fase 3	Fase 4
	Inquin. (g/km) / anno	2000	2005
	CO	0,64	0,5
	Hc+Nox	0,56	0,3
	Nox	0,5	0,25
	Particolato	0,05	0,025

Tutti gli Euro sono okay ma ne risente il portafogli

Il problema delle «vecchie» è il deprezzamento

La Lettera

■ Viscrivio per sottoporvi alcune considerazioni: è proprio vero che chi acquista, entro il 31-12-2000, (Euro 1) un'automotore (nuova) rischia di comprarla già superata?

È vero che le autovetture costruite dalle case automobilistiche (Euro 2) scadono al 31-12-2000, in considerazione che le leggi anti-inquinamento sono diventate più severe?

Ecosì via...

A questo punto mi chiedo se conviene emigrare negli Stati Uniti d'America...

Una vostra risposta sarebbe molto utile in quanto lo scrivente è invalido civile nella misura del 67% (anno 1985) ed è valida per tutti gli interessati. In attesa di una vostra risposta, porgo i miei più fraterni saluti

Nello Garino
Verona

ROSSELLA DALLÒ

Quanta confusione intorno alle normative europee antismog! Ha ragione il nostro lettore a lamentarsi. C'è a volte anche tra gli «addetti ai lavori» un pernicioso pressochismo che non aiuta a capire come stanno esattamente le cose. Capita spesso, infatti, che si equivochi tra i termini omologazione e immatricolazione. E allora succede che, ad esempio, qualche sindaco «virtuoso» blocchi il traffico anche alle vetture in regola con i limiti Euro2

(temine con il quale generalmente si intende la seconda fase del programma Ue di abbattimento degli inquinanti contenuti nei carburanti) che diverranno superati soltanto a partire dal prossimo anno (!). Assurdo nell'assurdo, magari si dimenticano che esistono anche le Euro1 e che, in ogni caso, queste prime vetture catalizzate (1992) sono certamente molto meno dannose delle «sorelle» sprovviste del convertitore catalitico.

Ma trasliamo la jungla delle ordinanze comunali. Resta l'equivoco iniziale. Il piano Ue di riduzione dei

valori limite delle emissioni è fondato sulle «nuove omologazioni». Ciò significa che le Case costruttrici di automobili sono tenute a rispettare la tabella di marcia per tutti i nuovi modelli in uscita. Per essere più chiari: se la Bmw (nella cui gamma gli unici due modelli ancora Euro2 sono la 318tds compact e 318tds touring che usciranno di produzione il prossimo settembre, ndr) oggi immette sul mercato la nuova Serie 3 Cabrio deve essere omologata rispettando la Fase 3 e dunque sul foglio di immatricolazione l'acquirente troverà questa

indicazione. Analogamente, nel 2005 tutte le nuove - sottolineiamo nuove - vetture che verranno prodotte a partire dal 1° gennaio di quell'anno dovranno rispettare i limiti Euro4.

Questo a grandi linee. Perché c'è una suddivisione a seconda della categoria e massa. Citiamo una circolare esplicativa diffusa dall'Unrae (case estere) a tutti gli associati circa le scadenze obbligatorie previste dalla direttiva 98/69/CE. Per quanto riguarda l'Euro3, l'obbligo di omologazione parte dall'1/1/2000 per le vetture di massa inferiore ai

2500 kg e per i veicoli commerciali fino a 1350 kg; dall'1/1/2001 per i commerciali di oltre 1350 kg e per le vetture con massa superiore ai 2500 kg. Quanto alla immatricolazione le scadenze partono, rispettivamente, dal 1° gennaio 2001 e 1° gennaio 2002. Inoltre, le vetture con motore Diesel e massa superiore a 2000 kg, fuoristrada o minivan («destinati al trasporto di più di sei persone conducente compreso») seguono le indicazioni dei commerciali «fino al 1° gennaio 2003».

Ma come deve comportarsi l'utente-acquirente? Sia ben chiaro che, fatte salve le «domeniche a piedi» o gli eventuali blocchi locali, non esiste alcun divieto all'uso e all'acquisto di una vettura omologata diversamente dai limiti in vigore. Si pensi, ad esempio, ad un «usato» Euro 1 o addirittura non catalizzato - premesso che quest'ultimo incorrerà in tutti gli stop alla circolazione -, ma anche ad una auto nuova di un modello precedente e non ancora immatricolata. Dunque, nessuna automobile «scade». L'unico vero handicap, a parte la sensibilità ambientalista di ciascuno, è l'inevitabile deprezzamento della vettura non aggiornata al momento dell'eventuale rivendita.

Volvo rifà il look a S40, V40 e Cross Country

La curiosa, provocatoria berlina che può viaggiare su qualsiasi tipo di strada

DALL'INVIATO
RONALDO PERGOLINI

COPENAGHEN La Volvo riceve in casa sua per illustrare le novità legate alle S40, V40 e Cross Country. Sfruttando in anteprima il ponte di Oresund la carovana lascia la Danimarca e approda in Svezia. A bordo di S40 e V40 si prova l'emozione di «navigare» in una ventina di minuti da Copenaghen a Malmoe. Per prestare attenzione all'auto bisogna ritornare sulla terra ferma e alla riconfermata affidabilità bisogna aggiungere una serie di dettagli. Gli uomini Volvo parlano di 1500 modifiche, roba da «Aguzzate la vista» di enigmistica memoria.

Quello che salta maggiormente agli occhi sono i nuovi paraurti, le gomme più larghe; così come più larghi sono i gruppi ottici anteriori, anche in conseguenza dell'incremento di carreggiata (+18 mm). All'inter-

no si punta sull'eleganza anche se il mix plastica e similradica non ci pare il massimo dello stile, comunque la plancia è stata ampiamente ritoccata: nuovi sono i comandi dei dispositivi di illuminazione, dell'impianto di climatizzazione e dell'autoradio. Le nuove Volvo S40 e V40 sono dotate di nuovo motorizzazioni. Le novità più importanti sul versante diesel: due nuovi motori di 1,9 litri che sviluppano rispettivamente 85 kW/115 cv e 75 kW/102 cv.

Nuove motorizzazioni per auto più silenziose. Nelle nuove Volvo S40 e V40 è stato migliorato l'isolamento del gruppo motopropulsore mediante sostegni idraulici. Meno rumore e anche più sicurezza: il sistema (brevetto Volvo) WHIPS che protegge contro i colpi di frusta ora è di serie sulle Volvo S40 e V40. Per migliorare la protezione contro gli impatti laterali è stato introdotto il dispositivo



1° luglio apertura ufficiale

Il ponte di Oresund, che verrà aperto al pubblico il prossimo 1° luglio, collega Copenaghen con Malmoe. Prima di diventare ponte è un tunnel sottomarino che, dopo 4 chilometri, approda su un'isola artificiale dalla quale parte il ponte lungo 7,845 chilometri. C'è una linea ferroviaria e corsie stradali. L'intera opera è costata circa seicento miliardi di lire.

IC (Inflatable Curtain): si tratta di un airbag nascosto sotto il rivestimento del tetto, ai lati del padiglione. In caso di incidente, gli elementi tubolari verticali si riempiono di gas e l'air bag si gonfia in 25 millisecondi e protegge gli occupanti da urti contro la porta o contro un montante. Per S40 e V40 la forbice dei prezzi va dai 31 ai 41 milioni.

Bisogna, invece raddoppiare i milioni se si vuole acquistare una Cross Country. La nuova versione, che è stata costruita sullo stesso pianale della Volvo V70 Station Wagon e della Volvo S80, dispone di un motore di 2.4 litri, sovralimentato a bassa pressione, con una potenza di 200 cv. «Un'auto per tutte le strade», è il motto Volvo per questa elegante berlina con vocazione da jeep. Provata su un programma «percorso di guerra» ha guadato, si è arrampicata e si è tuffata lungo scoscesi dirupi senza problemi. In au-

tostrada però, durante la giornata di pioggia ha accusato un lieve effetto acqua-planning. È una vettura curiosa, un provocatorio ibrido.

Stupisce la sua versatilità e capacità di carico e affascina il suo comodo interno ricco di confort. Lascia perplessi la struttura dei paraurti che sembrano più aggiunti, che inseriti. Ma gli uomini Volvo dicono che questa linea riscuote un gran successo negli States, dove invece i mitici camion Volvo stanno subendo un marcata contrazione nelle vendite. L'Europa e l'Italia, in particolare, non sempre inglobano meccanicamente il rude gusto americano. E poi ci teniamo un dubbio, che magari sarà clamorosamente smentito dal mercato: se uno ha l'esigenza, il piacere di macinare chilometri su percorsi da Indiana Jones perché dovrebbe farlo con una elegante berlina truccata da fuoristrada?

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

0669996297
FAX 066783502

