

lunedì 25 giugno 2001

l'Unità 17

auto-flash

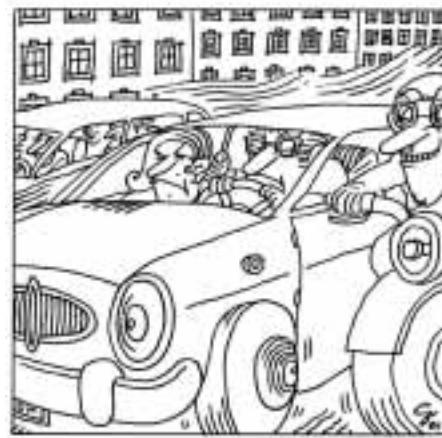
IN VENDITA LA NUOVA CITROEN C5 Break, bella, imponente e con un bagagliaio da Tir

Quando presenta una station wagon la Citroën riesce sempre a stupire e a convincere. E così anche per la C5 Break, in commercio da una settimana. Già di primo acchitto la sua linea, fresca, filante, arrotondata nei punti giusti, seduce. Nonostante le dimensioni imponenti: la C5, infatti, misura 4,76

metri, 14 cm più della berlina lanciata sul mercato tre mesi fa. Se le difficoltà di parcheggio non saranno poche, in compenso può traslocare una casa. La capacità del suo bagagliaio varia da un minimo di 563 litri a un massimo di 1658 litri. E sfruttando le impareggiabili doti delle sue sospensioni idrattive di terza generazione (che la fanno restare incollata a terra, con l'assetto costante su qualsiasi terreno) si può abbassare la soglia di carico. Dotata di tutti i comfort e gli equipaggiamenti di sicurezza, la C5 Break offre tre livelli di allestimento e cinque motori: i turbodiesel 16v common rail 2.0 HDi 110 CV e 2.2 HDi 130

CV; i benzina 2.0 16v da 138 CV e a iniezione diretta HPI da 143 CV; il 3.0 V6 da 210 CV. Tutti, tranne il 2.0 HDi, sono anche con cambio automatico e sequenziale. I prezzi: da 45 a 59,4 milioni, passando per i 46,9 della 2.0 HDi.

motori

**IN ATTESA DELLA MITSUBISHI AIRTEK Il Pajero Pinin perde le ridotte per conquistare anche i giovani**

Mitsubishi mette le ali. Una farfalla è il simbolo della campagna di comunicazione sulla trasformazione in corso nella Casa giapponese. Ma fino al 2004, quando verrà lanciata la nuova berlina di segmento B per ora nota come Z Car, non bisogna aspettarsi grandi sorprese. Intanto ingegneri e

progettisti non stanno fermi mentre i vertici cercano di rimettere a posto i bilanci. Giovedì a Tokyo è stata presentata in forma definitiva la ASX: si chiamerà Airtrek, è un SUV evoluto a trazione integrale permanente, monta il motore 2.3 GDI a iniezione diretta di benzina e cambio automatico e sequenziale Sportronic. In Italia, dove sarà messa in commercio nel 2002, si spera che nell'immediato post-lancio sia disponibile anche con motore a gasolio. In proposito, in attesa dell'agognato 2,5 litri che sostituisca il vecchio 2400 turbodiesel (soprattutto per il Pajero, nella foto) bisogna «accontentarsi» del brillante 1800 GDI (122 CV) che arriverà presto ad ampliare la gamma motori della Space Star. Invece, per il Pajero Pinin c'è un 1800 16v MPI a benzina, trazione 4x4 permanente (niente ridotte e blocco centrale) per allargare la fascia di utenti contenendo il prezzo del 10 %.

A6, l'innovazione corre in casa Audi

Nella gamma 2002 per la prima volta un turbodiesel abbinato al cambio Multitronic

Rossella Dallò

WEIMAR Come la squadra che vince, anche un bel design non si cambia. Semmai solo qualche ritocco, ma senza esagerare. "Per non enfatizzare", hanno spiegato i manager della Casa riuniti a Weimar per la prova stampa delle sub-ammiraglie Audi A6 anno modello 2002 che saranno in vendita a partire da questo fine settimana. Così, la nuova gamma berlina e station wagon Avant si aggiorna, con discrezione. Ha un nuovo frontale con doppia griglia, finora prerogativa della sola versione top V8, nuove modanature e, posteriormente, gruppi ottici di nuovo disegno e terminali di scarico a vista. Completa il quadro estetico un'ampia scelta di cerchi in lega da 16 e 17 pollici.

Fin qui non ci sarebbe, tutto sommato, niente di che. Sotto il cofano e nell'abitacolo invece si cambia registro e le innovazioni tecniche, di sicurezza e di comfort si sprecano. A beneficiare della maggiore attenzione degli ingegneri di Ingolstadt è il comparto motori. Qui la cui gamma si amplia con inediti propulsori a benzina, come il sei cilindri a V 24 valvole di tre litri di cilindrata e una potenza di 220 cavalli, e il V8 da 320 CV (340 CV della versione sportiva S6 in vendita a fine agosto); con il 2.7 V6 biturbo potenziato a 250 CV; infine con il V8 di 4,2 litri che oltre alla S6 ora equipaggia anche la A6 a trazione integrale "quattro" Tiptronic. E new entry si registrano anche tra i motori a gasolio, tra i quali il 1900 turbodiesel a iniezione diretta con sistema iniettore-pompa, che alla prova pratica si dimostra particolarmente elastico e silenzioso.

Ma la vera novità, di valore assoluto, è rappresentata dall'abbinamento, per la prima volta al mondo, della trasmissione automatica a variazione continua Multitronic con un motore a gasolio: il 2.5 V6 TDI da 155 cavalli. Un gioiello di elettronica, prontis-

in sintesi



Una trasmissione automatica super-intelligente Non disperde potenza e può variare all'infinito

Il Multitronic dell'Audi presenta un'architettura particolare, molto diversa da quella dei classici cambi manuali e automatici CVT. Assicura una varietà di rapporti di trasmissione praticamente infiniti. Inoltre la sua elettronica "intelligente" riconosce dal movimento dell'acceleratore la tipologia di guida del pilota, orientata al contenimento dei consumi o allo spiegamento di

potenza, variando quindi il numero di giri e portando dolcemente il motore al regime richiesto dal tipo di andatura o aumentandolo rapidamente fino alla fascia del regime massimo. Il tutto senza la minima dissipazione o perdita di potenza tipiche dei classici CVT con convertitore di coppia (il Multitronic adotta al suo posto un variatore) e senza strappi nei passaggi di rapporto. Un'altra

sua caratteristica è la capacità di riprodurre le funzioni di un cambio manuale del tipo a sei marce, tramite la stessa leva. In più, cosa non trascurabile per i bassi consumi, il Multitronic pesa 15 kg meno di un'equivalente trasmissione automatica a 5 rapporti. E può sopportare fino a 310 Nm di coppia, giusto quella sviluppata dal 2.5 V6 turbodiesel.

simo nelle risposte e senza strappi, decisamente brillante in ripresa.

Affinamenti e modifiche hanno interessato comunque tutti i comparti. Per quanto riguarda la meccanica, gli interventi sono stati numerosi. Fra i tanti citiamo: l'impianto frenante con dischi di maggiore dimensione e un dispositivo elettronico ESP con break assist (ripartitore di frenata d'emergenza) dell'ultima generazione; un nuovo Servotronic (servosterzo) ancora più efficiente e preciso; le masse non sospese ridotte di 5 chili con conseguente riduzione delle vibrazioni e del rumore da rotola-

V6 2.5 TDI MULTITRONIC BERLINA	
Potenza massima	155 CV/114 kW
Coppia massima	310 Nm/1000 giri
Velocità massima	212 km/h
Accelerazione 0-100 km/h	9"7
Prezzo c.i.m.	£ 80.393.930

mento e dunque di un migliore isolamento acustico in abitacolo.

A questo proposito grazie a quanto appena accennato e ad altri interventi sulle vetrate (di maggior spessore) e sulle guarnizioni delle portiere, secondo i dati tecnici, in marcia a

140 km l'ora il rumore percepito a bordo è diminuito di due decibel. Il che significa, ci spiegano, una migliore insonorizzazione pari al 40 per cento. Per inciso, sempre in tema di comfort una particolare attenzione è stata dedicata alla qualità dell'aria nell'abitacolo, che oltre ai classici filtri anti polline e articolato ora è tenuta sotto controllo da uno speciale sensore dell'impianto di climatizzazione.

Ma ancora non basta. Almeno un accenno meritano gli aggiornamenti per la sicurezza, fra i quali il più importante è certamente l'ado-



La A6 berlina e il lussuoso interno della versione Multitronic.

zione di serie degli airbag a tendina Sideguard, che coprono interamente i finestrini laterali anteriori e posteriori a protezione delle teste dei passeggeri. In questo modo la dotazione di airbag arriva a quota otto.

Così rimaneggiata e ampliata con l'introduzione di nuovi motori e trasmissioni, la gamma della famiglia A6 arriva, comprese le sportive S6, a ben 38 diverse versioni. Di queste, diciotto sono a trazione integrale tutti i miglioramenti apportati, per le "vecchie" versioni che già facevano parte della gamma i prezzi restano praticamente inalterati.

Non resta che il capitolo prezzi.

Certo, le vetture della Casa tedesca non sono tra le più economiche. E del resto anche con le nuove A6 dimostra quale e quanto valore aggiunto sa dare alle sue automobili. Inoltre, non c'è dubbio che in questa fascia di mercato la scrematura dell'utenza è automatica. Per la cronaca, il listino chiavi in mano va dai 67,9 milioni della 1.8 T berlina ai 144,2 milioni della S6 quattro Tiptronic Avant. In compenso, nonostante tutti i miglioramenti apportati, per le "vecchie" versioni che già facevano parte della gamma i prezzi restano praticamente inalterati.

sensu vietato

Malpensa e la follia viaria

Oddio, Malpensa! Un'altra volta, si dirà. Con tutti i guai che ha passato e che ancora a volte si ripresentano è come sparare sull'ambulanza. Ma non vogliamo infierire sui ritardi, le lunghe attese per la consegna dei bagagli, le tegole che volano dalle case vicine, le emergenze neve o la pista che si squaglia al sole. A noi automobilisti, invece, piacerebbe conoscere l'ingegnere che ha studiato la viabilità di accesso allo scalo. Non quella dell'autostrada Milano-Varese e della collegata superstrada. Sotto il nostro mirino è l'ultimissimo tratto: il ponte del Terminal 1. Architettonicamente superbo. Fa una bella impressione.

È un disastro, invece, per chi lascia l'auto al parcheggio coperto. Per arrivarci basta avere l'accortezza di tenere la sinistra: l'accesso ai silos è proprio in linea con la corsia di sorpasso. I guai arrivano quando si vuole tornare a casa. Si esce dal parcheggio e per imboccare lo stretto raccordo della superstrada in direzione di Milano bisogna tagliare di netto, con una pericolosa diagonale, tutte le corsie da sinistra a destra, fra auto, taxi e pullman che sfrecciano.

È già una istigazione al suicidio così, con il normale traffico di passeggeri e mezzi. Non vorremmo neppure immaginare cosa può diventare in un momento di grande esodo vacanziero. Solo lo sconcerto che coglie l'automobilista davanti a questa follia viaria ha, finora, evitato esiti nefasti.

Rossella Dallò

Istruzioni per l'uso prima di mettersi in viaggio per le vacanze. Oltreconfine è tassativo il rispetto dei limiti di velocità

In Europa la stangata è sempre in agguato

MILANO Molte persone sono in vacanza, altre stanno contando i giorni che le separano dalla partenza. Ma prima di mettersi in auto per raggiungere la meta, qualche controllo sullo stato di efficienza della vettura è indispensabile: liquido di raffreddamento, olio motore, olio freni e lavavertri (al di là della pioggia, ricordatevi di tenere le cinture allacciate e i bambini sul sedile posteriore. Inoltre, i medici consigliano un leggero sputino, niente alcol, e una sosta ogni due ore di guida per sgranchire i muscoli, prendere una boccata d'aria e magari un caffè così da allontanare il rischio del colpo di sonno. Infine, armatevi di pazienza e soprattutto non fatevi prendere dalla voglia di schiacciare a fondo l'acceleratore se il traffico si dirada. In questo periodo di grandi esodi le code si formano in un attimo, all'improvviso. Chi ha deciso di fare un viaggio in auto in Europa deve avere qualche accortezza in più e conoscere le regole che vigono nei vari Paesi. Ecco qualche consiglio per evitare spiacevoli contrattempi.

CAPITOLO DOCUMENTI - Per prima cosa è bene controllare che i documenti di viaggio siano in ordine. Per muoversi negli Stati dell'Unione Europea sono sufficienti la carta d'identità, la patente italiana, il libretto di circolazione e l'assicurazione obbligatoria RCAuto.

NUMERI EMERGENZA	soccorso stradale
Austria	120
Belgio	70.344777
Lussemburgo	450045.1
Croazia	987
Danimarca	70102030
Finlandia	9.680401
Francia	05.106106
Germania	01802.222222
Gran Bretagna	0800.887766
Grecia	104
Irlanda	1800667788
Norvegia/Oslo	22341600
Olanda	0800.0888
Polonia	9637 o 981
Portogallo/Lisbona	1.9429103
Portogallo/Porto	2.8340001
Rep. Ceca	0123
Slovenia	987
Spagna	91.5933333
Svezia	020.912912
Svizzera	140
Ungheria	088

Al di fuori della Comunità, per l'automobile si deve aggiungere la "carta verde". Se non vi fosse stata consegnata insieme alla polizza RCA, richiedetela all'assicuratore. Bastano pochi minuti ed è gratuita. In alternativa, potrete farla alla prima frontiera, ma vi costerà qualche decina di biglietti da mille. Paesi come Polonia, Croazia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovenia, la richiedono. In Svizzera, che pure non fa parte della UE, è stata invece eliminata.

AUTO IN PRESTITO - Se il proprietario dell'auto non viaggia con voi, può essere una complicazione. Specie se vi capita un incidente o dovete spiegare a un poliziotto che l'auto non è rubata. Meglio munirsi di una "delega alla guida e all'espatrio della vettura", peraltro necessaria per muoversi in Svizzera e negli altri Paesi extra-UE. È un documento con cui il proprietario autorizza il guidatore ad andare all'estero con la sua automobile. Si fa davanti a un notaio o in una delegazione dell'ACI (costo lire 80.000) e basta la presenza del proprietario con i suoi documenti e quelli dell'auto.

OCCHIO ALLA VELOCITÀ - I limiti di velocità cambiano da Paese a Paese, come si può vedere nella tabella. Fate molta attenzione alla guida perché in Svizzera, Germania, Francia e Scandinavia, ma anche in molti Paesi dell'

LIMITI DI VELOCITÀ in Km/h			
Paese	in città	extraurbano	autostrada
Austria	50	100	130
Belgio/Lussemburgo	50	90	120
Croazia	60	100	130
Danimarca	50	80	110
Finlandia	50	80	90
Francia	50	90	130
Germania	50	100	-
Gran Bretagna	48	97	113
Grecia	50	110	120
Irlanda	48	97	113
Norvegia	50	80	110
Olanda	50	80	120
Polonia	60	90	110
Portogallo	50	90	110
Rep. Ceca	60	90	130
Slovenia	60	90	120
Spagna	50	90	120
Svezia	50	90	110
Svizzera	50	80	120
Ungheria	50	80	120

Est europeo, i controlli radar della velocità sono frequenti e la polizia è di solito molto solerte, e inflessibile, nel contestare l'eccesso di velocità e la relativa multa, sempre piuttosto cara.

CON I FARI ACCESI - A differenza di quanto stabilisce il nostro Codice della strada, in alcuni casi all'estero è obbligatorio viaggiare con i fari anabaglianti accesi anche di giorno. È una norma tassativa in Danimarca, Finlandia, Norvegia, Svezia e Croazia; mentre in Belgio e Lussemburgo la regola vale solo in caso di neve, pioggia o nebbia; in Ungheria solo al di fuori dei centri urbani; in Polonia solo nel periodo che va dal 1° novembre al 1° marzo.

GRATIS IN AUTOSTRADA - Una piacevole sorpresa per chi si reca fuori dall'Italia: non si paga il pedaggio su gran parte della rete autostradale. Sono tutte gratuite quelle di: Belgio, Lussemburgo, Danimarca, Finlandia, Germania, Gran Bretagna e Irlanda (occhio alla guida a sinistra e sorpasso a destra), Norvegia, Olanda, Polonia e Svezia. A pedaggio con contrassegno "annuale" acquistabile in frontiera sono quelle di Svizzera e Repubblica Ceca; analoghe le modalità in Austria ma si può scegliere la durata del periodo: da 10 giorni a 1 anno. Inoltre, in Germania si viaggia a velocità libera; esiste solo un limite "consigliato" di 130 km/h. Ma le insidie, e le stangate, si nascondono lungo il tracciato, dove possono comparire nella mezz'ora tra le due carreggiate cartelli che impongono andature anche molto basse. Infine, è di rigore rispettare i limiti sulle autostrade di Danimarca, Olanda, Polonia e Portogallo: le pene previste per i trasgressori sono punibili anche con l'arresto da 2 mesi a un anno!