

auto-flash

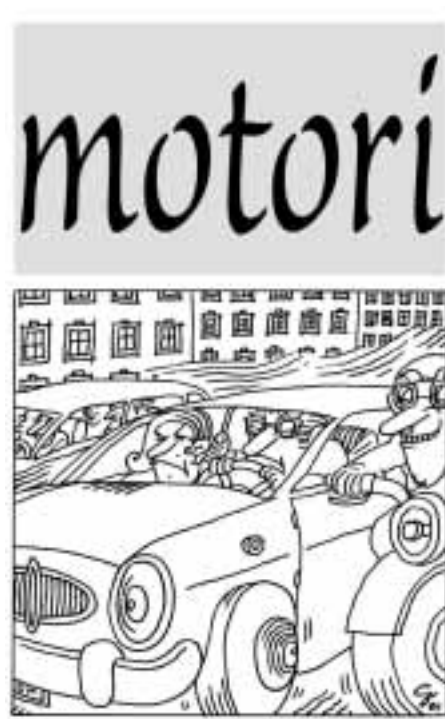
SARÀ IN VENDITA A METÀ NOVEMBRE
Sulla nuova Serie 7 la Bmw fa sparire la leva del cambio



Ecco una delle prime foto ufficiali della nuova Serie 7, l'ammiraglia di casa Bmw che farà il debutto mondiale in settembre al Salone di Francoforte e sarà pronta per il mercato europeo a metà novembre. Al di là della linea di carrozzeria, più o meno indovinata a seconda dei gusti (ma in Bmw difficilmente sbagliano l'impatto estetico), il

grande punto di forza di questa berlina di lusso è l'alto tasso di innovazione tecnologica con cui Monaco vuole definire i nuovi parametri per il futuro della categoria.

L'approccio alla guida si rivoluziona: spariscono la leva del cambio e il bloccetto dell'accensione, sostituiti dal sistema iDrive che raggruppa tutta una serie di funzioni di controllo dinamico con comandi intorno al volante e di comunicazione e comfort sulla consolle e il tunnel centrale. Altra novità assoluta è il cambio automatico a sei rapporti. Per i motori la scelta è fra due V8 di nuova generazione, con sistemi a doppio Vanos, Valvetronic e per la prima volta anche con variazione della lunghezza dei condotti di aspirazione, che riducono i consumi del 14% e aumentano di altrettanto le potenze: il 3,6 litri da 272 CV e 360 Nm equipaggia la versione 735i, il 4,4 litri 333 CV e 450 Nm di coppia è riservato alla 745i. L'accelerazione è fulminea, la velocità massima autolimitata a 250 km l'ora! r.d.



IN ARRIVO LA SUPERCAR MITSUBISHI
Dal Mondiale Rally ecco la Lancer Evolution VII



La Lancer Evolution VII, da cui deriverà anche una vettura stradale, è il modello simbolo che la Mitsubishi commercializzerà tra poco per testimoniare la sua lunga tradizione sportiva ad alto livello, che si traduce nei 4 allori consecutivi di Tommi Makinen nel Mondiale Rally dal '97 al 2000. Berlina a trazione integrale a elevatissime

prestazioni, questa Lancer si avvale della più avanzata tecnologia applicata alla vettura da competizione. Grintosa nell'aspetto quanto evoluta nella meccanica e nell'elettronica, questa supercar è mossa dal collaudato quattro cilindri in linea di due litri sovralimentato, con turbo e intercooler, che ha subito una robusta cura energetica ai medi regimi. Il motore adesso eroga una potenza di 280 CV a 6500 giri e una coppia massima di 383 Nm a 3500 giri. Il differenziale centrale ACD a controllo elettronico accresce ulteriormente le doti di stabilità e maneggevolezza, mentre il sistema di controllo di imbardata AYC integrato nell'ACD esalta le doti di accelerazione e guidabilità. I freni a disco della Brembo sono potentemente aiutati da Abs, Brake Assist e EDB. Per dare ai clienti della Lancer Evolution VII (prezzo base: 89,9 milioni) il gusto della gara, la Mitsubishi Italia (Gruppo Koelliker) istituirà per il 2002 il campionato rally monomarca «Evo VII Cup». r.d.

Auto a idrogeno, PSA ci crede

Presentati due prototipi, ma per abbattere i costi ci vogliono 5 o 10 anni

Giuseppe Mirto

PARIGI Entro un lasso di tempo compreso tra il 2002 e il 2004 il Gruppo PSA, che comprende Peugeot e Citroën, produrrà ben tre tipi di veicoli ibridi: un «mini ibrido» con funzione «stop e start» che consentirà una riduzione del 10% delle emissioni di ossido di carbonio, un «ibrido medio» con sistema alternativo di avviamento integrato (qui la riduzione dell'ossido di carbonio è del 15%) e un veicolo «full ibrido» che consentirà, quando si vuole ed è possibile, di procedere in regime ZEV, cioè con zero emissioni inquinanti allo scarico.

Queste tre proposte sono state presentate alla stampa specializzata in occasione di un incontro svoltosi in un hotel parigino, nel cui atrio facevano bella mostra di sé i prototipi di altri due veicoli che sono un'altra proposta di PSA nell'ambito delle cosiddette energie alternative.

Si tratta del Taxi-PAC e di un veicolo multiuso denominato Hydrogen, derivati dalla Peugeot Partner (è la Ranch in Italia) e realizzati nell'ambito di accordi siglati con il commissariato per l'energia atomica, il centro nazionale francese per la ricerca scientifica e la commissione europea per l'ambiente.

I prototipi, presentati dal presidente della PSA Jean-Martin Folz, sono la prefigurazione di due «flotte» che potranno essere consegnate a un tipo di clientela ben definita (tassisti, operatori turistici e commerciali) nell'ambito di centri ben definiti (uno potrebbe essere ovviamente Parigi) per avviare un programma di ricerca e collaudo su vasta scala prima di dare il via a una produzione in serie vera e propria.

Hydrogen deriva dalla trasformazione di una Partner elettrica che è stata dotata di una pila a combustibile (come noto, è alimentata a idrogeno) della potenza di 30 kW. Hydrogen offre cinque veri posti e lo stoccaggio dell'idrogeno avviene in cinque bombole da 110 kg studiate per resistere a una pressione di 700 bar. Le bombole sono poste sotto il pianale. Accelera da 0 a 50 km/h in 8,4

secondi, ha una velocità massima di 95 km/h e un'autonomia di 300 km con un riempimento a 350 bar. Il peso a vuoto del veicolo, che mantiene le stesse dimensioni della Partner, è di 1800 kg.

Il Taxi-PAC deriva anch'esso da una Partner elettrica adattata per ospitare una pila a combustibile della potenza di 5,5 kW. Il serbatoio dell'idrogeno è realizzato sotto forma di un «rack» intercambiabile. Il riempimento può così essere effettuato fuori dal veicolo e senza vincoli di tempo. L'autonomia è compresa fra i 200 e i 300 km. Questa soluzione consente di mantenere i cinque posti e un discreto spazio per i bagagli. Taxi-PAC ha le stesse prestazioni di Hydrogen ma il peso qui è di 1740 kg.

Jean-Martin Folz nel presentare i due prototipi e altre iniziative del Gruppo PSA per ridurre l'inquinamento, come l'interessante Peugeot 206 HDi Eco, che grazie a particolari dispositivi riduce i consumi di gasolio e di conseguenza le emissioni inquinanti (arriverà anche in Italia a partire dal prossimo autunno) ha ovviamente spiegato che oggi il problema principale dei veicoli a pile di combustibile («fuel cell») è costituito dal costo dell'idrogeno (circa 7 mila lire al litro) e soprattutto dal suo stoccaggio e dalla sua distribuzione.

Inoltre, attualmente i costi industriali per la realizzazione di due prototipi come Hydrogen e Taxi-PAC sono elevatissimi: il lasso di tempo da qui al 2005-2010 servirà a sviluppare ricerche che consentano l'abbattimento di tali costi: «Li porremo sul mercato - ha detto Folz - quando avranno prezzi ragionevoli, e non proibitivi come quelli attuali».

clicca su

www.psa.fr
www.energia-online.com
www.ecotrasporti.it/H2.html
www.ecoworld.com
www.fuelcells.it

accadrà domani



Villoresi e Sommer in corsa durante il G. P. d'Italia del 1948 al Valentino (Archivio Museo Biscaretti di Torino)

Torino cerca il suo «Valentino bis», un autodromo per corsi di guida sicura e per futuri Schumacher

Torino Un circuito automobilistico a Torino, un autodromo nella «capitale italiana dell'automobile». È qualcosa di più di un bel sogno ma è ancora molto meno della bozza di un progetto. Di certo è una sfida che sta cominciando ad interessare amministratori pubblici, industriali, operatori turistici e, ovviamente, l'Automobile Club Torino (il più vecchio sodalizio italiano e tuttora il più grande con i suoi 100.000 soci). A grandi linee, l'idea è quella di realizzare una pista lunga almeno 2 chilometri che abbia due funzioni: la prima ospitare, durante la settimana, dei corsi di guida sicura e l'altra, nei fine settimana, servire da mini contenitore per le competizioni. Certo non quelle ad altissimo livello ma, almeno, dei raduni di vetture sportive e, perché no, qualche corsa «vera». Il tutto sempre abbinato a pacchetti di promozione turistica che includano, magari, visite al Museo dell'Automobile, un gioiello che proprio Torino, città dell'auto, non riesce ancora a valorizzare come meriterebbe. «Nei vorremmo certo una pista da F1 - spiega il presidente dell'AcI Torino, Pier Giorgio Re-

ma un impianto polivalente, totalmente rispettoso dell'ambiente e delle norme sull'inquinamento acustico. In pratica, una palestra di perfezionamento alla guida che allo stesso tempo serva a richiamare, nei giorni di festa, quanti amano gli sport del motore». E che Torino abbia una vocazione automobilistica che non è soltanto industriale o legata al design ma anche sportiva, lo dimostra il fatto che sino al 1955 nel suo parco più grande, quello del Valentino, vi si correvano dei Gran Premi di Formula 1. Nel 1948, poi, venne disputato persino un Gran Premio d'Italia. Ma senza pensare ad uno Schumacher che sfreccia ai piedi della Mole, resta il fatto che se non ci saranno intoppi, nei prossimi anni Torino potrebbe avere il suo autodromo. I luoghi dove edificarlo sono molti: si va da zone della prima cintura ad ex aree industriali da recuperare. Di costi, invece, nessuno parla ma il presidente dell'AcI Torino non ha dubbi: «Le buone idee - dice - i finanziamenti li trovano sempre».

m.b.



Fiat Doblo, finalmente disponibile il diesel common rail Con il 1900 JTD trova lo scatto

Massimo Burzio

FENOMENO CUBI

Un'invenzione francese. Per primi arrivarono, nel 1996, i due «fratelli» del Gruppo Peugeot, il Citroën Berlingo e il Peugeot Ranch, e un anno dopo ecco il Renault Kangoo. Poi, da novembre 2000, il Fiat Doblo. Ai costruttori transalpini va, quindi, il merito di aver scoperto una categoria di veicoli che non è certamente un semplice «furgone travestito da vettura» ma, al contrario, può essere sia l'uno che l'altra. O addirittura, servire come mezzo da lavoro durante la settimana e nel weekend diventare un compagno di vacanza. Siamo, tra l'altro, di fronte ad un'idea di successo non momentanea, ma continuamente crescente. L'arrivo del Doblo, per di più, ha contribuito a far lievitare il segmento dei cubi multispazio, quello convenzionalmente indicato come «P» e che a fine 2001 raggiungerà, in Italia, quasi 30.000 immatricolazioni complessive e cioè il doppio dello scorso anno. In quest'ambito, la Fiat prevede di consegnare 12.600 Doblo (nella stragrande maggioranza diesel) conquistando una posizione di leader. In Europa, poi, la Casa torinese ha già raccolto un totale di 65.000 ordini in soli sei mesi. Non male per chi è arrivato ultimo.

m.b.

TORINO Arriva il Fiat Doblo con motore 1.9 common rail JTD. Offerto sia nella versione trasporto persone sia in quella da lavoro, chiamata Cargo, il «multispazio» costruito negli stabilimenti turchi della Tofas, acquista ora un'anima più automobilistica grazie ad un propulsore tanto brillante quanto ormai collaudato: quel turbodiesel ad iniezione diretta common rail da 100 CV e 168 km/h che è il punto forte di tanti altri modelli, a partire dalla Punto, della gamma prodotti Fiat. Il «millenove» JTD si affianca, tra l'altro, ai già noti benzina Fire 1.2 da 65 CV e al diesel tradizionale 1.9 da 63 CV, in attesa del debutto di un altro propulsore a benzina, l'1.6 da 103 CV, che sarà disponibile sul mercato italiano entro la fine dell'anno. Nello stesso periodo è prevista anche una serie speciale dedicata ai giovani e, in questo senso, massicciamente caratterizzata a livello estetico.

Per il Doblo 1.9 JTD sono previsti due allestimenti: SX che di serie dispone, ad esempio, del servosterzo e dell'air bag guidatore e il più lussuoso ELX che, tra l'altro, offre il climatizzatore. I prezzi sono, rispettivamente, di 29.877.000 lire e di 31.426.000 lire, ambedue chiavi in mano. Quattro, invece, i Doblo Cargo JTD (con carrozzeria lamierata tradizionale o vetrata) tutti con dotazioni «base» o LX e costi che partono da un minimo di 26.301.000 lire per arrivare ad un massimo di 28.951.000 lire.

La linea del Doblo è certamente più che «caratteristica»: unisce curve, spigoli e superfici vetrate in un insieme che, peraltro, si dimostra abbastanza omogeneo vista la sua missione. E cioè quella di essere, in alternativa ad un ben più costoso monovolume o addirittura ad un microbus, un veicolo che pone al primo posto l'abitabilità e la capacità di carico. E, infatti, a bordo trovano comoda ospitalità cinque persone (interessante la soluzione delle portiere posteriori con apertura scorrevole) e bagagli per 750 litri a filo cappelliera. Per gli interni, infine, una notazione positiva sia per le molte tasche portaoggetti sia per la comodità dei sedili e per il design della plancia anche se il video ed i comandi del sistema di navigazione e comunicazione Connect (che è un optional) appaiono eccessivamente imponenti.

Su strada il Doblo 1.9 JTD si guida davvero come un'auto. Questo motore, finalmente, permette velocità ottimali in autostrada, è scattante nei sorpassi e persino divertente da guidare anche su percorsi misti. Il cambio, inoltre, è preciso negli innesti e la frenata si dimostra sempre pronta. In opzione, tra l'altro, Fiat ha previsto anche l'Abs.

La Casa giapponese amplia la gamma delle sue monovolume con la medio-grande, in Italia a settembre. E la Rav 4 acquista il motore 2.0 D-4D

Avensis Verso, la Toyota ideale per la famiglia

Rossella Dallò

STOCOLMA Da una decina di anni la Toyota non sbaglia un colpo. C'è da credere, dunque, che anche la nuova Avensis Verso, la monovolume medio-grande presentata la settimana scorsa in Svezia insieme alla versione diesel common rail della Rav 4, avrà un discreto successo. Da noi arriverà nell'week end «a porte aperte» del 15-16 settembre, nella sola versione a sette posti e in un unico allestimento al top, completo di climatizzatore, impianto audio e CD, sei airbag, Abs più Brake Assist e EBD. Pur appartenendo alla gamma Avensis, questo modello è stato costruito su un pianale completamente nuovo, che servirà a domani per future monovolume di taglia media. Di dimensioni abbastanza importanti (è lunga 4,65 metri, larga 1,76 e alta 1,675) ha un frontale che

dà subito un'impressione di robustezza, giusto quella che ci vuole per il tipo di cliente cui si rivolge: famiglie giovani e utenti di station wagon. La linea del tetto arcuata e un'altezza totale contenuta conferiscono all'Avensis Verso un'impronta dinamica. Interessante, infatti, il suo coefficiente aerodinamico 0,30 di Cx, un buon risultato per una monovolume di segmento D.

Il design porta la firma dello stesso team che ha concepito la Yaris, quindi dovrebbe essere una garanzia. Per i nostri gusti, però, lo stile esterno è forse un poco troppo «carico». Come il disegno della plancia, dove si è voluto esagerare, specie nell'accostamento dei materiali (tutti, comunque, di buona qualità): plastica nera e grigio chiaro, alluminio e radica. Per fortuna, da Toyota Italia garantiscono che la versione per il nostro mercato sarà sfrondata degli inserti in legno. Restando in abitacolo, modulabile a



La nuova monovolume medio-grande Toyota Avensis Verso. A destra, la versione 2.0 D-4D della Rav 4 integrale



piacimento, lo spazio non manca. I sette sedili sono singoli e con schienali abbattibili così da formare comodi tavolini con portabicchieri. Il bagagliaio (come la visibilità posteriore) è sacrificato dalle tre file di sedili, ma può

essere facilmente aumentato eliminando gli ultimi due sedili. Inoltre, un ampio vano portaoggetti di 70 litri è stato ricavato nel pavimento, dove trova posto (sotto il sedile di guida) anche la ruota di scorta.

La ridotta distanza da terra permette una guida stile berlina. Ottima l'impostazione delle sospensioni e davvero niente male la frenata: da 100 a 0 km/h in uno spazio di 39,2 metri. Per lo meno singolare, invece, la scelta di

privilegiare i portabicchieri della consolle centrale - parola del capo progetto Noboru Katol - a scapito della posizione ottimale della leva del cambio. Con tutto ciò, la Avensis Verso si guida con grande facilità e con un certo piacere, sia che sotto il cofano batta il 2000 VVT-i a benzina (150 CV, 192 Nm e 192 km/h, 8,6 litri/100 km il consumo medio) sia il 2.0 D-4D turbodiesel common rail che ha nella ottima coppia di 250 Nm costante da 1800 a 3000 giri il suo punto di forza. Docile e morbido nell'erogazione (116 CV, 180 km/h, consumo medio 6,5 litri ogni 100 km), il D-4D ora equipaggia anche la Rav 4 «integrale», riuscendo a contenere i consumi medi nell'ordine dei 7,9 litri.

I prezzi sono ancora indicativi: per l'Avensis 46 e 48,5 milioni; per la Rav 4 D-4D, che sarà in vendita a ottobre, 47 e 50 milioni, rispettivamente la tre e la cinque porte.