

auto-flash

**CON 4912 CONSEGNE IN SEI MESI**  
Freelander trascina Land Rover  
È il bestseller dei fuoristrada

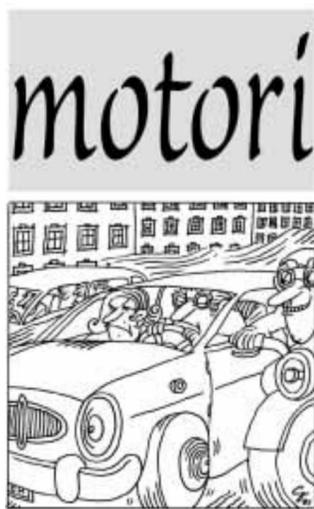


Il Freelander (nella foto) trascina sempre le vendite di Land Rover Italia. Nel primo semestre il fuoristrada compatto ha infatti totalizzato 4912 delle 7797 consegne della Marca inglese del Gruppo Ford. Il Freelander, dunque, resta saldamente in vetta alla classifica delle 4x4 più vendute in Italia. Ottimi exploit anche per il Discovery e la lussuosa Range Rover. E l'inevaso a fine giugno ammonta a 3300 contratti su tutta la gamma. Freelander in testa.

**GLI «OSCAR» ALLA CASA DI MONACO**  
Il sei cilindri 3.2 della Bmw M3  
è il «Motore dell'Anno 2001»



L'«Oscar Motori» per il 2001 va assegnato decisamente alla Bmw. La Casa di Monaco ha infatti vinto in cinque delle dodici categorie previste dal Concorso Motore dell'Anno, conferito da una giuria di esperti di 17 Paesi del mondo. Vincitore assoluto è stato giudicato il sei cilindri 3.2 da 343 CV della Bmw M3 (nella foto). Primi nelle rispettive categorie anche il 4 cilindri Valvetronic (con menzione speciale) 1.8 della 316ti compact; il 6 cilindri 3.0 di Serie 3, Serie 5, X5 e Z3.



**IMPORTANTE TRAGUARDO NELL'ERA VW**  
È una Octavia 1.8T berlina  
la Skoda numero 3 milioni



Un gran mazzo di rose rosse sul cofano di una Octavia berlina Elegance 1.8 Turbo (nella foto) e una cerimonia con tutti i crismi della sacralità ha festeggiato nello stabilimento di Mladá Boleslav la tremilionesima vettura uscita dalle linee Skoda da quando la Casa ceca è entrata a far parte (1991) del Gruppo Volkswagen. Rispetto a quella data, oggi la produzione Skoda è quasi triplicata, a circa mezzo milione di unità l'anno, l'82% delle quali esportate.

**ENTRERÀ IN FUNZIONE NEL 2002**  
Cresce il nuovo impianto Opel  
progettato con i simulatori



Progettato utilizzando nuove tecnologie di programmazione virtuale, è a buon punto il nuovo impianto produttivo (per 270mila auto/anno) della Opel all'interno dello stabilimento di Russelsheim. Il tutto senza interferire con la normale attività dei 7mila dipendenti e anzi mettendo già in atto un vasto piano di formazione sui moderni metodi di produzione che verranno installati nel nuovo impianto, operativo nel 2002. Investiti 1,5 miliardi di marchi. A «inaugurarlo» sarà la nuova Vectra.

senso vietato

Telepass, Viacard  
al casello  
dove li metto?

Telepass tutti a sinistra ma, a volte, tutti a destra. Portali riservati alla Viacard, che, quando va bene, sono posizionati a metà delle barriere e, quando va male, si trovano esattamente agli estremi opposti.

Basta transitare in uno dei tanti caselli delle nostre autostrade e tangenziali per vedere, non senza qualche spavento, automezzi pesanti che cambiano, improvvisamente, direzione o automobili che si spostano in retromarcia. Ma anche furgoni che attraversano, in diagonale, le corsie e qualche caravan o camper con targa straniera che vaga, in orizzontale, alla ricerca della corsia «giusta».

Tutto questo soprattutto accade perché Telepass, Viacard e le barriere con addetti, sono posizionati in modo estemporaneo, sicuramente caotico e senza una regola «comune» a tutta la rete autostradale nazionale.

Per di più, i segnali che indicano questa o quella forma di pagamento sono, il più delle volte, troppo a ridosso dei punti di esazione e non soltanto impediscono qualsiasi forma di dubbio o distrazione ma soprattutto non contribuiscono, come invece succede in Francia, ad incanalare preventivamente i flussi di traffico verso questa o quella forma di pagamento.

E che questo problema esista, lo testimonia la stessa Società Autostrade che per ristrutturare i suoi impianti di esazione, i segnali indicatori e meccanizzare le apparecchiature di pagamento conta di spendere 250 miliardi in pochi mesi. Speriamo soltanto che tutto questo serva davvero a migliorare la sicurezza complessiva e non sia soprattutto un sistema per ridurre il numero dei casellanti.

m.b.

# One e Cooper, il ritorno della Mini

È quella dell'era Bmw: moderna, sicura e selettiva. Ma il «pepe» arriverà solo con la S

Marcello Pirovano

**AMALFI** Torna protagonista l'indimenticabile Mini, e ora non è più soltanto un modello dal grande potere evocativo, ma addirittura un vero e proprio marchio indipendente all'interno del Gruppo Bmw. È la sola succosa eredità di quell'avventuroso matrimonio con Rover che i tedeschi di Monaco si sono affrettati a sciogliere prima che l'abbraccio diventasse fatale per entrambi e che ora, sistemata al meglio la situazione, si appresta a produrre buoni frutti commerciali e di immagine. Si può infatti parlare di un successo annunciato e per alcune buone ragioni. Intanto per la sua valenza stilistica che riprende in chiave moderna i concetti della gloriosa antenata «inventata» nel 1959 da Alec Issigonis; poi per il corposo target di giovani, ex-giovani e belle signore che non potranno farne a meno, indifferenti anche un prezzo da 27,8 a 33,1 milioni di lire e oltre destinato a far selezione, e infine per gli elevati standard di qualità e di sicurezza che Bmw, pur non impegnando direttamente il proprio marchio, ha riservato al modello in sintonia con tutto il resto della sua produzione.

Sul piano strettamente del prodotto la nuova Mini introduce per la prima volta la Bmw nel settore delle trazioni anteriori e nasce su un pianale realizzato espressamente con misure più generose rispetto all'antenata: 3626 mm di lunghezza, 1688 di larghezza e 1408 di altezza. Tutto questo, però, non ha sostanzialmente mutato le quote di abitabilità, che resta quella tipica di una 2+2 (l'omologazione è infatti per 4 persone) con problemi di accessibilità ai posti posteriori non del tutto risolti e con un bagagliaio poco più che simbolico.

L'arredo interno è sicuramente uno dei punti di forza del modello. Fondate, con abilità, eleganza e tecnologia con una serie di piacevoli cita-

ieri e oggi



Quattro sedie e un contorno in terra con il gesso  
Così Issigonis spiegò gli ingombri della vettura

Giuseppe Mirto

**MILANO** La saga della Mini ha inizio il 26 agosto del 1959. La Mini fu «conceptata» da Alexander Arnold Costantine, detto Alec, Issigonis, capo progettista della British Motor Corporation, in soli 120 giorni. Il blocco del Canale di Suez del 1957, prima minaccia di crisi petrolifera del Novecento, indusse l'allora amministratore delegato della BMC, Sir Leonard Lord, a dar vita a un modello ultraeconomico. Issigonis, nato a Smirne da padre di origini greche e da madre tedesca, aveva già dato ottima prova di sé alla BMC realizzando la Morris Minor, prima auto inglese a superare il traguardo del milione di esemplari costruiti. Issigonis aveva in mente pochi concetti estremamente chiari: motore e trazione anteriore, motore

trasversale, ruote piccole ai quattro angoli della scocca, abitacolo il più spazioso possibile, tanti posti dove riporre gli oggetti. La prima Mini costava solo 496 sterline. Le sue ruote da 10 pollici di diametro furono realizzate su misura dalla Dunlop. Lord aveva chiesto a Issigonis di realizzare una vettura semplice e soprattutto assai parca nei consumi. Piccola ma confortevole. Doveva avere 4 ruote, 4 posti e motore a 4 cilindri. Una leggenda narra che Issigonis, per far capire ai suoi progettisti (nove persone in tutto, tra cui due studenti) gli ingombri della vettura, abbia preso quattro sedie, le abbia sistemate come in un ipotetico abitacolo e col gesso abbia indicato per terra gli ingombri del corpo vettura. Un'altra leggenda vuole che il nome Mini nasca dal gridolino della moglie di un giovane del gruppo di lavoro alla vista del primo prototipo: "Che carina, è così... Mini".



La nuova Cooper e la vecchia Mini al Montecarlo del '62

Lunga poco più di tre metri, la Mini conquisterà subito anche per la maneggevolezza e la stabilità davvero fuori del comune. E la sportivissima Cooper vincerà in pista e nei rally, compresi due trionfi a Montecarlo. Nel 1959 furono prodotte ventimila Mini. Ma solo tre anni dopo la produzione era già assestata sulle 200mila unità annue. La massima produzione, 318 mila esemplari, si ebbe nel 1971 e nel 1972. Prodotta dal 1959 fino al 2000 in oltre 5 milioni di esemplari, la Mini è stata costruita su licenza in vari Paesi, compresa l'Italia, dove l'Innocenti l'assemblò a Lambrate dal 1965 al 1975, prima di sostituirla con le Mini 90 e 120 disegnate da Bertone e che poi divennero le 3 cilindri, le 990, le 650, le Small 500 e 990 con motore Daihatsu. Ma questa è un'altra storia...

zioni quali il grosso quadrante centrale e le leve dei comandi secondari. Molti elementi strutturali sono tenuti a vista con buon effetto di Hi-Tech, specie sulla versione sportiva Cooper.

Per la parte tecnica la Mini conta per ora su due motorizzazioni entrambe di 1600 cc costruite a Curitiba in Brasile in virtù di una joint-venture con Chrysler. Nella prima variante, destinata alla Mini One, sviluppa 90 CV per una velocità massima di 185 km/h e un consumo medio di 6,5 litri per 100 km. Nella seconda, destinata alla Cooper, i cavalli salgono a 115, la velocità massima a 200 km/h e i consumi a 6,7 litri per 100 km. Sono motori assolutamente coerenti con la missione della vettura, ottimamente isolati e validi dal punto di vista ecologico vista l'omologazione Euro IV.

Manca loro, però, e specie per la Cooper, quella dose di pepe che faceva, di quel mitico modello dalla carrozzeria bicolore opportunamente conservata, la zanzara fastidiosa che punzecchiava vittoriosamente vetture di ben altre pretese e motorizzazioni, ma che non potevano disporre della stessa straordinaria maneggevolezza e agilità. Un problema non da poco per gli amanti delle prestazioni sportive che sarà risolto con l'arrivo, nella primavera del 2002, della Cooper S munita di motore sovralimentato da 163 CV.

Sospensioni, freni (a quattro dischi) e cambio sono da vettura moderna e quanto alla sicurezza la Mini propone di serie l'ABS con EDB e CBC per la ripartizione della forza frenante e il controllo delle ruote posteriori; a richiesta si può disporre anche del sistema antipattinamento (ASC+T) e del controllo della stabilità (DSC), dispositivi che è davvero difficile trovare su vetture di questo segmento. Allo stesso modo sono disponibili il sistema di controllo della pressione degli pneumatici e gli airbag per la testa oltre ai 4 frontal e laterali forniti di serie.

Fino a poco tempo fa appannaggio delle sole vetture di lusso, i navigatori satellitari sono entrati a far parte delle dotazioni di serie o opzionali anche sulle auto di segmento B

## Prepararsi a svoltare! Guidare assistiti da una voce elettronica

Massimo Burzio

**TORINO** Dalle ammiraglie alle vetture da famiglia. In pochi anni, i navigatori satellitari sono entrati a far parte delle dotazioni di serie (o del listino degli optional) delle auto più diffuse sul mercato. Oggi troviamo questi utili supporti alla guida anche su modelli «popolari» come la Fiat Punto, la Lancia Y, la Opel Corsa, la Toyota Yaris, la Peugeot 206, le Renault Twingo e Clio, la Ford Ka, la Volkswagen Polo e la Skoda Fabia. E non è da escludere che in futuro, e come già accade in Giappone, i navigatori satellitari arrivino a equipaggiare anche le piccole city car.

La produzione in serie di questi apparecchi si sta, dunque, sempre più espandendo. Il risultato immediato è stato un sensibile abbattimento dei costi e, quindi, la possibilità di installarli, di solito abbinati all'autoradio e ai Cd musicali, anche su auto «normali».

I navigatori per auto derivano direttamente da quelli (GPS) concepiti ad usi militari per fornire, in tempo reale, la posizione di soldati, veicoli e imbarcazioni. Sulle vetture il funzionamento non è dissimile. Infatti, questi dispositivi elettronici ricevono i segnali provenienti dai satelliti e li trasferiscono su un Cd Rom che contiene mappe stradali. Il tutto viene elaborato e collegato a un sistema video-voce che permette di impostare un itinerario e seguirlo sino a raggiungere la meta.

Un esempio di navigatore per auto da famiglia è quel-

Il display a cristalli liquidi del navigatore satellitare integrato sulla plancia di una Fiat Punto HLX



lo della Fiat Punto HLX, Sporting ed HGT e delle Lancia Y «LX» e Elefantino Rosso (in opzione sulle altre versioni al prezzo di 2 milioni di lire) fornito in abbinamento a un'autoradio Blaupunkt con 6 altoparlanti, subwoofer e Cd Changer. Integrato sulla plancia, funziona con poche manopole e pulsanti. Basta, infatti, schiacciare il piccolo pulsante «Nav» e con una manopola selezionare la città, l'indirizzo con eventuale numero civico o incrocio o zona. Da quel momento viene calcolato l'itinerario e una voce femminile un po' metallica indica il percorso e le relative

variazioni. Per evitare bruschi cambi di direzione, oltre tutto, il guidatore viene allertato preventivamente con frasi tipo «Tra poco svoltare a sinistra» o «Spostarsi a destra». Questo permette di eseguire correttamente le manovre e, praticamente al punto di svolta, di ricevere il messaggio «Adesso svoltare». In questo caso, tra l'altro, lo scarto non supera quasi mai il metro rispetto al punto ottimale del cambiamento di percorso. Inoltre, in presenza di più di una intersezione viaria, il guidatore viene supportato con informazioni molto chiare come: «Svoltare alla seconda a

destra». In caso di errore, poi, viene richiesta una manovra d'inversione. Se non basta la voce della «navigante elettronica» che si sovrappone sempre alla radio o ai Cd musicali, ci sono anche dei simboli grafici sul piccolo visore a cristalli liquidi posto al centro della plancia. Da tutto questo deriva, sostanzialmente, una guida «assistita», utile a ridurre anche i consumi di carburante e sempre regolare ma soprattutto capace di impedire intuibili crisi da disorientamento in luoghi sconosciuti o poco noti.

Ma se questi sono i lati positivi non bisogna dimenticare i rischi del navigatore. Prima di tutto non è concessa nessuna distrazione e non bisogna intenderlo come un pilota automatico. Quindi occorre avere sempre la massima attenzione sia alla strada sia alle norme del Codice. E, anche, assolutamente da evitare l'impostazione del percorso durante la marcia. Le dimensioni del visore, poi, non permettono la visuale integrale delle vie, dei corsi e delle piazze che sono registrate nel Cd Rom con prima il nome e poi il cognome. Per cui capita che Corso Filippo Brunelleschi compaia sul piccolo video come "Filippo Bru" e il resto rimanga celato dalle dimensioni, micro, del visore. Un inconveniente, questo, che però non pregiudica l'utilità del sistema che, una volta arrivati a destinazione, «festeggia» con la comparsa, sul video, di un simpatico pupazzetto che sventola una bandiera a scacchi. Il navigatore, inoltre, non conosce eventuali cantieri o divieti momentanei e quindi va, a volte, interpretato con buon senso e comprensione per le situazioni contingenti.

### Quanto costano

— **I prezzi dei navigatori.** La Renault offre quello per la Twingo a 1,4 milioni e a 2,5 milioni quello della Clio. La stessa cifra è richiesta dalla Opel per la Corsa. La Peugeot parte, per la 206, da un minimo di 2.550.000 per arrivare a 3.400.000 lire. La Toyota offre un impianto a 1,9 milioni sulla Yaris e la Ford arriva a 3 milioni con la Ka. Nel Gruppo VW ecco i 4,3 milioni per la Polo e i 5,1 per la Skoda Fabia. Esistono poi impianti in after market. Installabili in un secondo tempo, costano a partire da 3 milioni in su.

— **Impianti integrati.** La nuova frontiera sono le apparecchiature che integrano autoradio, telefono GSM, servizio di assistenza e soccorso 24 ore su 24 e navigatore. L'esempio, per ora praticamente unico, è il Connect della Fiat. Ha debuttato sull'Alfa 147 ma ora è installato anche sul Doblo e in autunno lo vedremo sulla Stilo.