

auto-flash

IN JOINT-VENTURE CON LA LEXTRON
Visteon fornirà cockpit integrati per le future monovolume Nissan

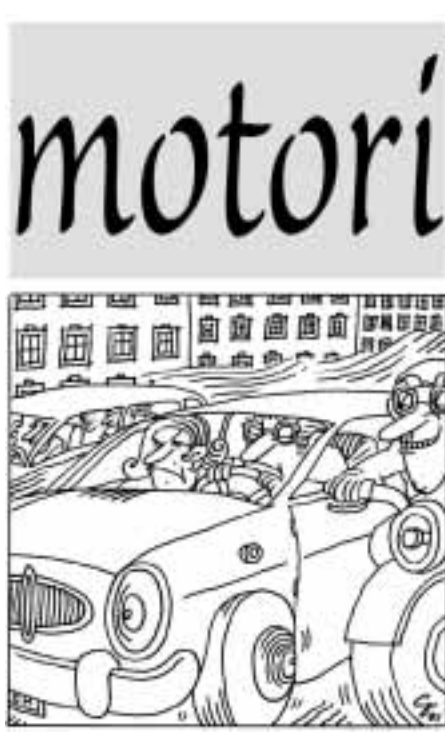


L'americana Visteon Corporation, uno dei principali fornitori mondiali di componenti e sistemi integrati per l'industria automobilistica, si è alleata con un'azienda Usa del settore, la Lextron Corp. per fornire, in joint-venture, alla Nissan moduli cockpit integrati e moduli frontali per le future auto monovolume e camion della Casa nipponica. La società avrà sede in una struttura che verrà realizzata alla nuova fabbrica Nissan di Canton (Mississippi).

NON STOP NELL'IMPIANTO DI MULHOUSE
Tira la domanda di 206 e 306 Peugeot lavora anche d'agosto



Svolta storica nell'industria dell'auto francese: per la prima volta si lavora anche ad agosto in uno stabilimento della Peugeot che sta attraversando un momento particolarmente favorevole. Per rispondere alla domanda sostenuta dei suoi modelli 206 (nella foto) e 307 ha infatti deciso di non interrompere la produzione nell'impianto di Mulhouse che continuerà a girare a pieno ritmo per immettere sul mercato 27.000 vetture supplementari.



DOPO LA VW POLO FSI E LA R8
Motori a iniezione di benzina anche sulle Audi A2 e la A3



L'Audi R8 con un V8 biturbo di 3.6 litri a iniezione diretta di benzina, vittoriosa a Le Mans, anticipa una serie di modelli stradali dell'Audi dotati di questa soluzione tecnica. La prima dovrebbe essere, nel 2002, la A2 (nella foto) con il 1400 della VW Lupo FSI, seguita nel 2003 dalla futura A3 con motori 1800 da 125 CV e 2000 da 143 e 180 CV. Questi motori, però, necessitano di benzina senza zolfo, oggi in vendita solo in Germania, Austria e Svizzera.

FESTA GRANDE A COVENTRY
Con la XJ numero 1.500.000 inaugurata la Jaguar Gallery



È un evento che si festeggia sempre con tutti i crismi dell'ufficialità. In casa Jaguar l'uscita della vettura numero 1.500.000 dalle linee produttive di Browns Lane, a Coventry, ha significato anche l'inaugurazione di un nuovo e modernissimo centro espositivo e della Jaguar Gallery. Per la cronaca, la vettura festeggiata è una berlina dell'ottava serie XJ (nella foto) che dalla nascita del primo modello, nel 1968, è stata prodotta in oltre 800mila esemplari.

Per la Stilo è già sfida Europa-Giappone

In attesa della nuova Fiat e delle novità di Francoforte, Honda attacca nel segmento C

Massimo Burzio

TORINO A settembre la presentazione mondiale alla stampa e, dall'autunno, le prime consegne in Italia. Per la Stilo, la nuova vettura di casa Fiat, è iniziato il conto alla rovescia. Sei anni dopo le «gemelle» Bravo e Brava (1995) e, addirittura, tredici dopo la Tipo (1988), il costruttore torinese torna ad affacciarsi in una fascia di mercato che, per molteplici ragioni, in Europa, non lo ha mai visto raggiungere gli stessi livelli di successo di compatte come la Uno o le due edizioni della Punto. Per essere realmente competitiva, però, la Fiat deve obbligatoriamente ottenere buoni risultati «anche» nel settore delle medie da famiglia non soltanto in Italia ma in tutto il mercato continentale. Il segmento C, infatti, pesa non soltanto in termini numerici (volumi e fatturato) ma anche a livello d'immagine complessiva di marca. Qui, infatti, si scontrano tutti i grandi costruttori del mondo e gli europei, in particolare, schierano modelli come la Volkswagen Golf, la Opel Astra, la Peugeot 307, la Renault Mégane.

Ed è proprio contro queste vetture che la Stilo dovrà cimentarsi. Questa volta, non soltanto supportata da belle linee e da soluzioni progettuali intelligenti (come accadde a Tipo e Bravo/a) ma anche da contenuti certamente «pesanti». Ad esempio, i suoi 6 air bag di serie così come il climatizzatore, l'autoradio, i sedili posteriori a scorrimento e inclinazione variabile o, anche, i molti vani porta oggetti (11), il sistema Connect di comunicazione e navigazione, i sensori come quelli di parcheggio o di funzionamento automatico dei fari e dei tergicristalli. Per non parlare dell'ABS con EDB, l'ASR antipattinamento e la frenata assistita.

Il cliente del segmento C tutte queste cose, si sa, le apprezza e soprattutto le cerca insistentemente. Specie se si abbinano ad affidabilità, comfort, buona guidabilità, bassi consumi e ad un design piacevole. Tutte qualità che la Stilo sembra potenzialmente offrire, almeno stando alle prime immagini ufficiali e alle indiscrezioni e alle notizie che la stessa Fiat ha fatto filtrare in questa fase di preparazione al lancio. La Stilo, infine, avrà due «caratteri» (e, ovviamente, clienti) diversi grazie alla sua carrozzeria a 3 e 5 porte. Quest'ultima, tra l'altro, sarà più lunga di 7 centimetri (4,25 metri) e più alta di 5 (1,53 m.) rispetto alla 3 porte, mentre il passo sarà eguale (2,6 metri).

In attesa di ulteriori notizie e di una prova su strada anche dei quattro motori a benzina (1.2 da 80 CV, 1.6 da 103 CV, 1.8 da 133 CV e 2.4 da 170 CV) e dei due diesel Common Rail 1.9 da 80 CV e 115 CV, abbinati ai cambi a 5/6 marce e Selespeed, torniamo alle avversarie della Stilo. E cominciamo con la Golf. Giunta alla sua quarta edizione, nella configurazione attuale è stata lanciata nel 1997. E, ancora e sempre, il punto di riferimento per le auto di segmento C con la sua robustezza e affidabilità. La Golf, insomma, è una «certezza» dell'usato. La sua «erede» è attesa per la fine del 2002.

La Opel Astra (debutto nel 1998) è un modello altrettanto robusto e interessante. Lo dimostrano sia i clienti sia quell'aura di solidità che è giustificata da un insieme che se non presenta «fughe in avanti» a livello progettuale rimane, comunque simbolico di un modo di fare auto tipico di casa Opel: concreto e, perciò, molto tedesco anche se magari poco...fantasioso.

Giusto compromesso tra qualità, costi, prestazioni e linee moderne è la Ford Focus. Anch'essa risale al '98 ed è quindi relativamente molto «fresca», specie ora che è stata dotata del nuovo diesel Common Rail 1.8 da 115 CV.

Infine la Renault Mégane e la Peugeot 307. La prima è forse più conosciuta per la, giustamente, fortunata e celebrata versione monovolume Scenic che non per la berlina 5 porte che avendo esordito nel '95 ed essendo stata ristilizzata nel '99, pare avere un appeal inferiore alle concorrenti. Nonostante la Mégane sia un'auto più che «onesta».

Ma se la Stilo dovrà temere una concorrenza transalpina è, indubbiamente, dalla Peugeot 307. È appena nata e ha tutte le caratteristiche, a partire dal look a metà tra un'auto da famiglia e un monovolume, per piacere ai clienti europei. In più Peugeot sa costruire automobili in modo «serio» e cioè, fornisce prodotti che non tradiscono i clienti con quel giusto mix tra moderno e conservatore che alla fine è sempre sinonimo di buoni risultati per il costruttore e per il cliente.

UN MILIONE DI AUTOMOBILI IN 5 MODELLI



La sfida che la Stilo si appresta ad affrontare sul mercato europeo è di quelle in cui si giocano le sorti dei migliori manager. Il segmento C vale in Europa quasi quanto da noi il segmento B. Ed è in continua espansione. Ma per capire meglio qual è la posta in gioco, è sufficiente dire che sei modelli (Golf, Focus, Astra, Megane e 306-307) di cinque Case diverse solo nei primi sei mesi di quest'anno hanno venduto quasi un milione di vetture. Non solo, appartiene a questa categoria l'auto più venduta in assoluto nel nostro continente: la Golf con 365.388 immatricolazioni dall'1 gennaio al 30 giugno. La Focus ne ha vendute 299.469 e la Renault Scenic 157.933 che messe insieme alle altre Mégane supera le 305mila unità. Seguono la Opel Astra a quota 235.857 e il tandem 306-307 (ma quest'ultima è appena nata e l'altra sta uscendo di produzione) con quasi 124mila unità. Insomma, proprio una sfida da cardiopalma. r.d.

La Fiat Stilo, linee moderne e tanta elettronica, proprio come la Civic (foto in basso). Ma, mentre la vettura giapponese può vantare in più un bagagliaio davvero molto capiente, il nuovo modello torinese può contare su una dotazione multimediale di serie «unica» (qui sotto la plancia della Stilo) in questa categoria di auto



La famiglia Civic al completo

Varata la versione a tre porte con motori 1400 e 1600, a prezzi davvero competitivi

Marcello Pirovano

SVILUPPI HONDA

Il piano di sviluppo Honda prevede il ritorno all'attivo entro l'anno fiscale che chiuderà a marzo 2003. Si incentra sui seguenti punti:

- lancio di nuovi prodotti,
- incremento della produzione inglese a Swindon ed entrata in funzione del secondo stabilimento in Gran Bretagna per un totale di 250.000 unità annue,
- lancio della piccola Honda Jazz
- introduzione dei motori diesel per il mercato europeo; la Civic avrà il 1700 cc common rail da 100 CV di produzione Isuzu, mentre un turbodiesel di 2000 cc di produzione Honda equipaggerà dal 2003 le vetture più grosse.

MILANO La versione a 5 porte circola già da qualche mese accolta con molto favore dal mercato per la sua linea decisamente gradevole e per contenuti tecnici che, in Honda, sono solitamente di tutto rilievo. Adesso della Civic, lanciata una trentina di anni fa e giunta nel frattempo alla settima edizione, arriva la variante a 3 porte e trovano conferma tutte le positive impressioni suscitate al momento della presentazione statica all'ultimo Salone di Ginevra.

Il primo punto di forza è caratterizzato dalla linea che rappresenta una riuscita sintesi tra la sportività di una coupé e una compatta monovolume. Si allontana, dunque, in modo radicale dallo stile della versione precedente alla quale concede qualche centimetro in lunghezza (4140 mm l'ingombro totale) senza per altro che questo influisca sull'abitabilità interna e sulla disponibilità di spazio che, al contrario, risultano migliori. Il

merito è della maggior altezza (60 mm) e del pianale piatto, visto che la corta leva del cambio (a cinque rapporti) è inserita al centro della plancia. Ne trae vantaggio anche la posizione di guida, più elevata, che offre un maggior controllo e un maggior dominio della strada.

Le grandi portiere non risolvono completamente, come sempre in questi casi, il problema dell'accesso ai posti posteriori, che offrono lo sdoppiamento degli schienali in rapporto 60/40; in questo modo i normali 315 litri utili del bagagliaio possono anche raddoppiarsi.

Il frontale con la mascherina orizzontale, il largo scudo di protezione e i grandi gruppi ottici sono comuni alla versione a cinque porte.

Ben più consistenti sono le mannanze meccaniche che partono dal pianale per comprendere sospensioni e freni e i due motori monoalbero, 16 valvole e in lega d'alluminio. Il più piccolo, di 1400 cc, sviluppa 90 CV e 177 km/h e il secondo, di 1600 cc, con tecnologia VTEC, eroga 110 CV e consente di tocca-

re i 187 km/h di velocità massima. Quanto ai consumi medi si dichiarano 6,4 e 6,6 litri per 100 km.

L'impianto frenante comprende il sistema misto con la motorizzazione 1400 e 4 dischi (gli anteriori autoventilanti) con la 1600, entrambi comunque assistiti dall'ABS e dal ripartitore elettronico di frenata EDB. Per la precisione di guida e il controllo in marcia si rivela prezioso il servosterzo elettrico EPS. Il capitolo sicurezza comprende anche i due airbag frontali e quelli laterali che sono previsti di serie. Quanto alle dotazioni di comfort la Civic 3 porte vanta anche il climatizzatore, l'impianto radio e le ruote in lega (su 1600) da 15 pollici.

I prezzi indicati dovrebbero muovere da 28 milioni circa. A fine anno la Civic 3 porte sarà disponibile anche nella versione sportiva "Type R" con motore bialbero di 2 litri da 200 CV di potenza e 235 km/h di velocità di punta, nonché il cambio a 6 marce. Per la Type-R è previsto anche un programma di ritorno alle competizioni.

accade nel mondo

- DISTRIBUZIONE SELETTIVA ANCORA PER 7 ANNI? Secondo fonti bene informate, riportate dal mensile specializzato InterAuto-News, a Bruxelles sarebbe stata avanzata una proposta per continuare per altri sette anni l'attuale sistema di distribuzione automobilistica attraverso le concessionarie monomarca. Ma in cambio del «favore» si chiederebbe l'abolizione dei limiti territoriali, l'apertura al «multimarche» e la separazione netta tra vendita e assistenza.

- LA NISSAN INGLESE PRIMA IN PRODUTTIVITÀ. Per il secondo anno consecutivo, anche nel 2000 lo stabilimento Nissan di Sunderland, dove si costruisce la Micra, è risultato in testa ai rilevamenti sulla produttività - 101 vetture l'anno per ogni addetto - effettuati dal World Market Research Centre. In seconda posizione un'altra fabbrica giapponese in terra inglese: la Toyota di Burnaston che costruisce Avensis e Corolla al ritmo di 86 unità per addetto.

- DAEWOO ANCORA SPONSOR DEL PERUGIA. La filiale italiana della casa coreana Daewoo Bin attesa di sapere come si concluderà la crisi societaria del Gruppo) continua i suoi programmi di rinnovo dei modelli e le sue attività sociali. Al prossimo Salone di Francoforte presenterà un nuovo prototipo (ne parleremo nelle prossime pagine), mentre sull'altro fronte, ha appena rinnovato il contratto di sponsorizzazione del Perugia per la prossima stagione calcistica 2001-2002.

- MG ROVER ITALIA AL GIRO-CALCIO. Auto inglesi e il calcetto giocato sulla sabbia vanno a braccetto da un mese in qua. MG Rover Italia è infatti sponsor del torneo Girocalcio, articolato in dieci tappe in diverse località balneari italiane. I prossimi appuntamenti, anche in notturna, si giocano i fine settimana a Rimini (bagni Da Fabio) l'11 e il 12 agosto; a Taormina (Tropicana) il 21 e 22 agosto e a San Benedetto del Tronto (Sud-Est) l'1 e il 2 settembre.

- NUOVA FABBRICA BMW A LIP-SIA. La capitale della Sassonia è stata prescelta dalla Bmw per costruirvi il nuovo stabilimento riservato alla produzione delle vetture della Serie 3. Per questo Bmw ha stanziato circa 2000 miliardi di lire. L'impianto, che darà lavoro a 3mila addetti (più altri 7000 nell'indotto), dovrà essere operativo a partire dal 2004 e a regime produrrà 600 Serie 3 al giorno. Le catene di montaggio di Regensburg - riferisce Asa Press - saranno dunque utilizzate per la produzione della futura Serie 1, la più piccola della gamma Bmw.

- L'AUTOMOBILE PIÙ BELLA DEL MONDO. Il 26 ottobre al Castello Sforzesco di Milano si riunirà la giuria internazionale del premio annuale istituito da Automobilia. La scelta è tra 50 vetture che verranno schierate nel cortile del castello. La premiazione delle vincitrici nelle 7 categorie è prevista all'inizio del 2002 alla Triennale milanese.