

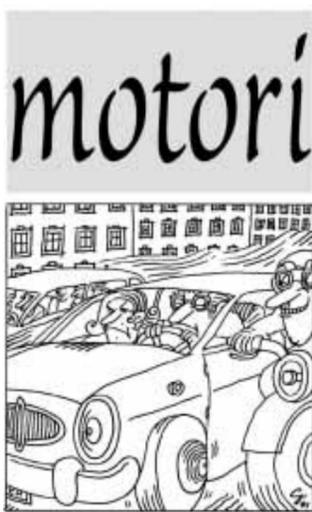
auto-flash

PROVATO SULLA SAAB 9-5
Delude il 3.0 V6 TiD della Isuzu destinato alla Lancia Thesis



Le chiamano sinergie e qualche volta non servono solo a tagliare posti di lavoro. Nel caso della rinnovata gamma Saab 9-5 berlina e wagon (prezzi da 70 a 78 milioni di lire), l'appartenenza al Gruppo General Motors ha consegnato alla berlina svedese le due novità più interessanti dell'intera opera di

ammmodernamento: i motori a iniezione diretta turbodiesel di 2.2 litri 16 valvole prodotto dalla Opel e il sei cilindri a V di 3 litri 24 valvole da 176 CV di produzione giapponese Isuzu. Quest'ultimo in particolare riveste un interesse superiore, non tanto perché è il primo ad essere montato sulla 9-5 e già disponibile anche sul nostro mercato (il 2.2 TiD arriverà nel 2002), quanto perché, nell'ambito della joint-venture Fiat-GM, è destinato a equipaggiare la prossima ammiraglia Lancia Thesis e a seguire le altre ammiraglie torinesi, oltre che la francese Renault Vel Satis. Alla prova della Saab 9-5, il sistema di iniezione diretta Common Rail sviluppato dalla nipponica Denso ha deluso. Così, il V6 Isuzu si è dimostrato poco pronto alle sollecitazioni dell'acceleratore fino al regime di 4500 giri, che normalmente è il top del rendimento dei nuovi turbodiesel.



LA GRANDE MONOVOLUME SI RINNOVA
Toyota Previa «modello 2001» finalmente con l'atteso D-4D



Sempre attuale nella bella forma aerodinamica, la grande monovolume Toyota Previa non si accontenta e con il «modello 2001» apporta correzioni sostanziali alle dimensioni, adotta finalmente l'atteso motore turbodiesel D-4D bialbero di 2 litri 16 valvole a iniezione diretta Common Rail (già

montato su Avensis e ora anche sulla Verso e sul Rav 4) e approfitta per dare qualche ritocco anche all'estetica. L'altezza leggermente ridotta e il frontale «a onda» meglio scolpito conferiscono alla Previa un aspetto ancora più moderno e dinamico. La guida si fa più agile e rilassata. Il passo allungato migliora la stabilità. Il buon lavoro delle sospensioni, le anteriori tipo McPherson e barra stabilizzatrice, le posteriori ad assale di torsione con molle e ammortizzatori separati, garantiscono una buona maneggevolezza e un ridotto rollio. Infine, l'accoppiamento molto equilibrato con il D-4D assicura prestazioni di tutto rispetto (175 km/h, 13,8 secondi per scattare da 0 a 100 km/h, consumo medio di 7,2 litri per 100 km) dato un peso complessivo in ordine di marcia tra 1525 e 1770 kg. Offerta in un solo allestimento al top, la Previa costa 56,9 milioni di lire.

Citroën C3, finta «piccola» dotata come un'ammiraglia

Insolitamente alta e arcuata, richiama alla mente la mitica 2CV

Rossella Dallò

MILANO Mancano un paio di settimane al Salone di Francoforte (13-23 settembre) e Citroën, come molti altri Costruttori e Carrozzeri, svela la sua nuova «piccola», con la quale intende partire all'attacco delle compatte europee del segmento B. Si chiama C3 come il prototipo (C3 Lumière) presentato tre anni fa al Mondiale parigino. Ha una forma a due volumi, larga e insolitamente alta, decisamente simpatica e originale, che richiama alla mente la vecchia e gloriosa «due cavalli». Ma, ovviamente, è tutt'altra cosa.

Concepita dal Centro di Progettazione Citroën su un pianale completamente nuovo, esteticamente la C3 si connota per le linee ad arco accentuate e per l'inedita ampiezza delle superfici vetrate, che donano una notevole luminosità all'abitacolo spazioso e garantiscono un'ottima visibilità della strada in tutte le direzioni. Vista di tre quarti, balzano all'occhio i due ampi archi longitudinali: quello del frontale abbastanza corto e bombato con la mascherina di ampie dimensioni, che infonde un senso di robustezza; e quello molto accentuato formato dal grande parabrezza che si raccorda senza interruzioni con il generoso tetto apribile (fino all'attacco del portellone posteriore). Una caratteristica ripresa dalla 2 CV, solo che qui, anziché di tela, il tetto è di vetro, con la parte posteriore a pannello fisso e quella anteriore che si apre elettricamente con la possibilità di scegliere nove diverse posizioni di scorrimento.

Ben più grande dell'antenna e con 5 porte, ha dimensioni superiori anche rispetto alla Saxo. La C3, infatti, è lunga (3,85 metri) e larga (1,67) un centimetro più della Punto ma è più alta di 4 cm (1,52 m). Grazie a queste proporzioni, la «piccola» Citroën si garantisce una spaziosità interna ai vertici della categoria. Basti dire che, davanti, a livello dei gomiti

vanta una larghezza di 140 centimetri e che i sedili anteriori possono scorrere sulle guide per 23 cm, permettendo così anche ai passeggeri posteriori più alti di avere il massimo agio per le gambe, oppure l'alloggiamento di oggetti ingombranti. A proposito di carichi, il bagagliaio ha una capacità minima di 305 litri, ma soprattutto si può modulare in vari modi grazie a un sistema di compartimentazione (il Moduboard) inventato da Citroën che, quando non serve, si ripone verticalmente contro lo schienale del divano posteriore.

Molte sono le novità anche sotto il profilo della meccanica e degli allestimenti (di 4 livelli). La C3 monta un nuovo servosterzo elettrico ad assistenza variabile in funzione della velocità. Le sospensioni anteriori sono di tipo McPherson, mentre al retrotreno adottano un inedito schema a traversa deformabile e ammortizzatori idraulici. L'impianto frenante potente, con Abs e ripartitore della frenata EBD di serie e la disponibilità dell'assistenza elettronica alla frenata di emergenza (il Brake Assist), è degno dell'ammiraglia C5. Da cui mutua anche i sei airbag (frontali, laterali e a tendina a protezione della testa dei passeggeri anteriori e posteriori), i sensori di parcheggio e molti altri dispositivi elettronici e accessori tipici delle alto di gamma. Quanto ai motori, la scelta si articola su tre propulsori a benzina di 1.1 litri da 61 CV; 1.4i da 75 CV abbinato a un cambio automatico e sequenziale con tre modalità di selezione dei rapporti: normale, Sport e Snow (neve); 1.6i 16 valvole da 110 CV; e su due turbodiesel 1.4 HDi a iniezione diretta Common Rail di seconda generazione da 70 CV, e HDi 16 valvole con intercooler e turbo a geometria variabile che sviluppa una potenza di 92 cavalli.

La C3 entrerà in produzione il prossimo gennaio e sarà commercializzata in Italia a partire da marzo 2002. Solo poco prima verranno resi noti i prezzi.

debuttano a Francoforte



Dalla city car Honda Jazz al coupé Start di Pininfarina. E Audi riscopre la cabrio

Anche questa volta la biennale di Francoforte promette di essere una vetrina importante, generosa di nuove proposte di Costruttori occidentali e asiatici. Oltre alla «regina» Maserati Spyder, di cui abbiamo già parlato l'altro lunedì, e alla Citroën C3, che presentiamo qui accanto, fra le molte novità presenti al Salone un posto di sicuro interesse nel mercato europeo rivestiranno la Fiat Stilo e la Ford Fiesta. Entrambe le vetture si sono riservate uno spazio a parte: la prima anticipando il Salone di una settimana con una presentazione internazionale il 3 e 4 settembre a Barcellona, l'altra tenendo per sé la vigilia stampa di Francoforte. Ma molte altre verranno svelate nel corso dell'esposizione tedesca. Qui incominciamo a vederne qualcuna. **AUDI A4 CABRIOLET.** La Casa dei «quattro anelli» torna alle cabrio dopo alcuni anni (l'ultima è stata la versione scoperta della 80). La Show Car che

verrà esposta in prima mondiale rappresenta la nuova generazione di A4 Cabriolet: linea elegante, allestimenti al top, sospensioni in alluminio e due potenti motori V6 di 3 litri e 220 CV e di 2.4 litri e 170 CV, il tutto racchiuso in 4,57 metri di lunghezza per 1,77 m. di larghezza. Inoltre, sarà anche l'unica cabrio con cambio Multitronic a variazione continua. **PININFARINA START.** Di questo affascinante prototipo di Coupé del grande designer torinese sono circolati solo il disegno e la precisazione che si basa su «meccanica e tecnologia» Ford. **DAEWOO VADA.** È la concept car di una moderna sport utility (SUV in sigla) caratterizzata da un grosso scudo paraurti che monta fin sopra il cofano motore e che dietro si fa ancora più imponente inglobando anche la ruota di scorta. Al di là dei giudizi estetici, Vada anticipa i futuri fuoristrada per tutti gli usi che la Daewoo intende proporre nei

prossimi anni (ovviamente confidando in una conclusione positiva delle sue vicende societarie e finanziarie). Vada è mossa dal due litri bialbero da 132 CV che già equipaggia le berline Nubira e Leganza. L'interno è caratterizzato da una consolle centrale tra i sedili, un vero centro servizi che ospita, tra i vari dispositivi, tre schermi a cristalli liquidi multifunzionali (Internet, GPS, giochi elettronici, ecc) e asportabili. Nel cruscotto è alloggiato un lettore MP3. **HONDA JAZZ.** È la nuova compatta in forma di monovolume dalla linea molto filante e moderna che Honda sta già commercializzando in Giappone con il nome «Fit» e che presto arriverà anche in Europa dopo il debutto a Francoforte. La Jazz è lunga 3,83 metri, larga 1,67 e alta 1,52 m. Il passo è di 2,45 m, garanzia di una buona abitabilità. Il motore 2 litri a benzina è dotato di un innovativo sistema di iniezione «intelligente». r.d.



Sopra, la simpatica C3; qui accanto la Vada; a sinistra la A4 Cabriolet; sotto, la Start di Pininfarina



accade nel mondo

— **PROSEGUONO LE TRATTATIVE GM-DAEWOO.** Secondo il quotidiano nazionale Maeil Business Newspaper, GM starebbe trattando con il governo di Seul l'acquisto del 51% di Daewoo Motor (tuttora in amministrazione controllata). Il governo sudcoreano e i creditori della Daewoo penserebbero però di escludere lo stabilimento di Pupyong dal «pacchetto d'acquisto» di GM, ma potrebbero affidare alla casa americana la produzione e le operazioni di vendita dell'impianto. Quanto alla General Motors intenderebbe acquistare solo una parte della attività all'estero di Daewoo (incluso il nuovo impianto in Polonia), mentre Seul sta chiedendo a GM di prendere il controllo di tutti gli «asset» stranieri della compagnia sudcoreana.

— **A RISCHIO DUE FABBRICHE EUROPEE DELLA GM.** Aria di smobilitazione per gli impianti della General Motors a Saragozza (Spagna) dove lavorano 8.700 dipendenti e a Antwerp (Belgio) che impiega 6.500 addetti. Insieme, i due stabilimenti hanno una capacità produttiva di 450.000 veicoli l'anno. L'indiscrezione è del quotidiano tedesco Frankfurter Rundschau. Nel secondo trimestre le perdite operative della GM in Europa sono ammontate a 154 milioni di dollari (oltre 330 miliardi di lire), le vendite sono calate dell'8,2%.

— **AL MUSEO BONFANTI IL TROFEO MULHOUSE.** Il Museo dell'Automobile-Fondazione Luigi Bonfanti di Bassano del Grappa (VI) si è aggiudicato per il terzo anno consecutivo a Mulhouse, nell'Alsazia francese (500 vetture e la più grande raccolta mondiale di Bugatti), il Trofeo Internazionale dei Musei dell'Auto. Ha vinto con l'Alfa Romeo 2300 Mille Miglia del 1939 e con l'Isotta Fraschini 8B Landaulet del 1931. Nell'occasione il Circolo Veneto Automoto d'Epoca, la Fondazione Bonfanti e la Nervosauto hanno donato al museo di Mulhouse un'Alfa Romeo 1900 berlina del 1955.

— **SITO INTERNET PER I FANS DELLA MAZDA MX-5.** Mazda Motor Europe ha sviluppato una «Comunità virtuale» dedicata alle migliaia di possessori e appassionati della spider giapponese. Il sito www.MX-5.com è composto di due sezioni: una realizzata esclusivamente per i soci (la registrazione è gratuita) offre anche dettagli utili sugli eventi e mette a disposizione un Forum per scambiarsi informazioni e esperienze; l'altra fornisce notizie dettagliate, fotografie e l'intera storia della spider più venduta di tutti i tempi: 600 mila esemplari, di cui più di 130mila in Europa.

— **WWW.DAEWOO MOTOR.IT.** La filiale italiana della Casa sudcoreana ha aggiornato il proprio sito web che ora ha una home page con sette sezioni: azienda, prodotti, concessionarie, servizi, press, pubblicità e promozioni (comprende anche i filmati degli spot di Matiz e Tacuma), accessori.

Bella e super-tecnologica, la nuova vettura viene offerta nelle versioni coupé e cabriolet, entrambe mosse da un potente V8 a 32 valvole a fasatura variabile intelligente

Con la SC 430 la Lexus ha il modello sportivo che mancava

Marcello Pirovano

Il marchio Lexus è stato lanciato alla fine degli anni Ottanta da Toyota per entrare d'autorità nel settore delle auto di prestigio, in diretta concorrenza con la più qualificata produzione europea e americana. Fu una rivoluzione non piccola che mise in crisi, sul piano della qualità e della affidabilità, alcune storiche gerarchie e il successo, soprattutto negli Usa fu immediato non solo sul piano commerciale, ma anche su quello dell'immagine.

L'offerta si è andata via via arricchendo di nuovi modelli sia alla base della gamma con la berlina media IS 200, sia al vertice con la lussuosa LS 430 e con l'esclusiva Sport Utility RX 300. Nella gamma mancava un modello sportivo, aperto o chiuso che fosse,

e il problema trova la miglior soluzione con la SC 430, che è allo stesso tempo una elegante Cabriolet a 4 posti e una aggressiva e filante Coupé. La responsabilità dello stile è del greco Sotiris Kovos (ha firmato anche la Yaris) che così si conferma uno dei giovani designer più interessanti in attività. Lunga 4515 mm, larga 1825 e alta solo 1370 mm, la SC 430 è un capolavoro di eleganza e dinamismo con un baricentro molto basso, un frontale largo, una fiancata morbida e distesa e una parte posteriore ben raccordata e con due terminali di scappamento rivelatori di un motore di particolare potenza.

L'abitacolo offre la classica soluzione dei 2 posti più 2, con sedili in pelle e con allestimenti e dotazioni in cui la cura maniacale dei dettagli fa a gara con la qualità dei materiali e del-



le lavorazioni. Due particolari su tutti: il sistema di navigazione con DVD e l'impianto radio CD da 500 Watt Mark Levinson. Solo 25 secondi sono sufficienti per far sparire il tetto retrattile dentro il bagagliaio e rivelare la doppia funzionalità della vettura.

Ad animare la SC 430 provvede un possente V8 di 4300 cc, 32 valvole con sistema a fasatura variabile intelligente delle valvole (VVT-I) che sviluppa 286 CV. È associato a un cambio automatico Super ECT (Electronically Controlled Transmission) a 5 rapporti e gestione intelligente e usa la tecnologia «fly by wire» (non ci sono collegamenti meccanici tra acceleratore e farfalla) e questo permette tre diverse regolazioni: normale, sport e «snow» (neve).

La velocità massima è autolimitata a 250 km/h e per lo scatto da 0 a

100 km/h non occorrono più di 6,4 secondi. Un grande temperamento sportivo che può essere adeguatamente sfruttato contando su un telaio estremamente rigido, su sofisticate sospensioni a doppio braccio oscillante e su tutta una batteria di sistemi elettronici di controllo: Abs con ripartitore della frenata EBD sui 4 dischi, Brake Assist per le frenate d'emergenza, TRC per la trazione, VCS per la stabilità in curva e TPWS per la pressione degli pneumatici. Questi possono anche essere del tipo «run flat» antiforatura, che consentono di percorrere fino a 160 km alla velocità di 90 km/h in caso di sgonfiamento.

Il prezzo, infine, di 142 milioni chiavi in mano, deve considerarsi - in rapporto alle qualità del mezzo e a quanto propone la concorrenza - piuttosto interessante.