

auto-flash

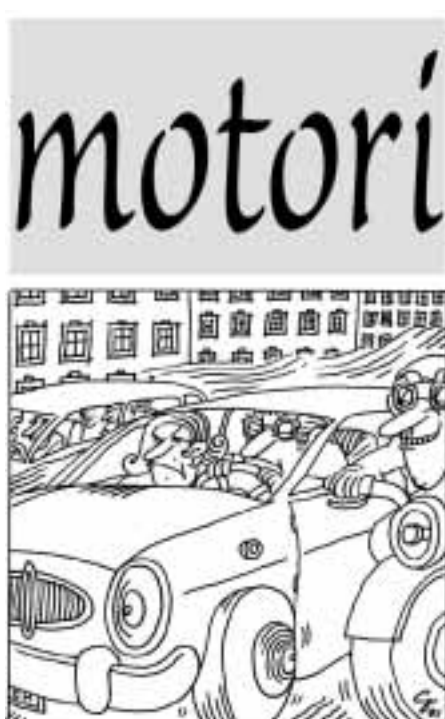
**DEBUTTO A FRANCOFORTE/1**  
Per la Polo Volkswagen arriva la «quarta generazione»



Giunta alla quarta generazione, la nuova Polo Volkswagen, a tre e cinque porte, fa il suo debutto al Salone di Francoforte e sarà posta in commercio in Italia alla fine di novembre. Forte di più di 7 milioni di esemplari venduti nel mondo la Polo IV (nella foto) si propone come punto di riferimento nel segmento

grazie a nuovi contenuti tecnologici, massimi livelli di qualità, sicurezza e comfort e più spazio per i passeggeri e i bagagli. La nuova Polo infatti è più lunga di 153 mm e ha un passo maggiorato di 53 mm rispetto alla precedente. Al lancio sarà disponibile con un inedito 1200 tre cilindri da 65 CV di nuova progettazione economico ed ecologico (è già Euro4) oltre a un 4 cilindri da 75 CV a benzina e un 3 cilindri TDI da 75 CV. Dal 2002 si aggiungeranno altri 5 motori, compreso il nuovo 3 cilindri 55 CV. Quattro gli allestimenti: Polo, Comfortline, Trendline e Highline, tutti dotati di serie di

Abs, airbag anteriori e laterali e retrovisori esterni riscaldabili. In opzione, per la prima volta in questo segmento e in combinazione con l'ESP (controllo elettronico della stabilità), c'è il sistema idraulico di assistenza alla frenata HBA: aumenta la pressione sul pedale riducendo lo spazio di frenata.



**DEBUTTO A FRANCOFORTE/2**  
Con la Superb la ceca Skoda ritorna alle grandi berline



Amarcord degli anni Venti e Trenta con il marchio Skoda. Erano gli anni in cui la Casa ceca contava nella gamma oltre 15 modelli di classe superiore equipaggiati con motori a 6 cilindri e tre con propulsori a 8 cilindri. È del 1934, per esempio, la Skoda Superb che, fra varie modifiche e rinnovamenti, fu

prodotta fino al 1947 anche in versione 4 litri otto cilindri da 95 cavalli. Al Salone di Francoforte proprio la Superb tornerà alla ribalta, riportando la Skoda (oggi del Gruppo Volkswagen) nel settore delle grandi berline. La linea della carrozzeria è giocata tra tradizione e modernità, con il frontale caratterizzato dalla griglia di nuova forma allargata che dà subito l'idea delle dimensioni importanti. La Superb è infatti lunga 4,8 metri, larga 1,7 e alta 1,4 m. e ha un passo di 2,8 metri, sinonimo di spaziosità interna. Quanto ai motori la scelta spazia fra tre propulsori a benzina: 2 litri 115 CV, 1.8 20 valvole Turbo da 150 CV e 2.8 V6 da 193 CV, e due turbodiesel: 1.9 TDI 130 CV e 2.5 TDI V6 155 CV. Con i due V6 si assicurano prestazioni di alto livello. Le prime foto ufficiali (qui una vista di tre quarti anteriore) si possono vedere sul sito Internet: [www.skoda-auto.com](http://www.skoda-auto.com).

# In Russia sale la febbre dell'automobile

Gran folla al Salone di Mosca mentre sulle strade aumentano le marche europee di lusso

Paolo Altieri

**i sogni dei russi: Clio e New Beetle**

MOSCA Tutti pazzi per l'automobile a Mosca. Una febbre al limite del delirio ha letteralmente contagiato più di un milione di moscoviti, alimentato anche da un martellamento costante da parte di numerosi canali televisivi. Così l'edizione 2001 del Salone di Mosca si è trasformata in un vero peana per la dea «automobile» con i moscoviti che per una settimana, dal 24 al 29 agosto, hanno preso d'assalto i padiglioni, al coperto e all'aperto, del Centro Esposizioni a due passi dal sempre austero, e simbolo del passato, hotel Ucraina con le sue guglie che si rispecchiano nelle acque della Moscova.

Soltanto una decina di anni fa, i larghi e lunghi viali che portano alla mitica Piazza Rossa erano attraversati da poche nere e diplomatiche Volga, da rumorose e puzzolenti Trabant, semplici e spartane Lada, qualche pretenziosa Moskvick. Oggi il panorama del traffico moscovita non è molto differente da quello che caratterizza le grandi città dell'Europa Occidentale. Soprattutto nel centro è ormai un problema trovare uno spazio per posteggiare, muoversi da una parte all'altra della metropoli significa far parte di colonne di auto che avanzano lentamente e a guardare bene anche la qualità del parco veicoli si sta avvicinando ai nostri livelli. Sì, ci sono ancora moltissime vecchie automobili locali ma la presenza di modelli occidentali è ben visibile anche se la maggior parte di Mercedes, Bmw, Audi, Range Rover, Jeep Cherokee, Honda, Ford Mondeo, Volvo, Saab circolanti sono vetture usate che in Russia sono arrivate attraverso i canali più equivo-

ci. Rispetto allo scorso anno è notevolmente aumentato il numero degli espositori, anche se è stata notata l'assenza inspiegabile del Gruppo Fiat. Ce n'erano più di 600 distribuiti nei settori dell'automobile, della componentistica, dei veicoli commerciali e industriali e degli autobus. In ogni stand lo spettacolo abituale dei grandi saloni occidentali: veicoli luccicanti, modelli ammiccanti e ancheggianti, una fiamma di depliant ad illustrare le caratteristiche dei vari prodotti, televisori con filmati su fabbriche e test di veicoli. Moltissimi anche i dibattiti curati da-



Salone di Mosca sempre più «occidentale», non solo per la presenza di molte Case straniere (a destra, la Vw New Beetle icona dei giovani insieme alle Clio e 206 CC). Anche l'industria locale si aggiorna: sotto, la nuova Volga e una nuova piccola Lada



gli organizzatori della rassegna dove sono stati illustrati le problematiche relative al settore, i costi delle importazioni, le misure protezionistiche e quanto si sta muovendo per costruire in Russia un sano e forte settore dell'auto. Molte anche le lamentele, soprattutto da parte delle aziende occidentali per i costi proibitivi relativi agli spazi del Salone. Più di un milione al metro contro le 200-300mila richieste alle aziende locali. Ma di fronte alle grandi e spettacolari potenzialità del mercato russo, le lamentele hanno lasciato il posto alla soddisfazione per la crescita dei con-

tatti e del business. È pur vero che il mercato di vetture nuove importate dai grandi costruttori dell'occidente è ancora limitato a 50mila unità, appena il 15% dell'intero mercato, ma le prospettive sono sicuramente interessanti. E tutti si danno da fare. La Hyundai ha annunciato un programma per importare nei prossimi 5 anni ben 70mila vetture. la nipponica Toyota ha creato una società, la Tmr, e ha investito un milione di dollari con l'obiettivo di vendere nei prossimi anni almeno 20mila auto, compresa la lussuosa Lexus. 1.000 delle quali

nel 2002. General Motors ha definito un accordo con l'Autovaz di Togliattigrad, che prevede l'investimento di 332 milioni di dollari per avviare la produzione di un nuovo modello Jeep Niva. Anche Ford Motor Company guarda con interesse al futuro del mercato russo. Ha annunciato di aver investito 150 milioni di dollari per realizzare un impianto nella regione di San Pietroburgo che dovrebbe essere operativo a partire dal prossimo anno. Altrettanto determinate sono Mercedes-Benz e Bmw, i marchi preferiti dai nuovi miliardari dell'ex Unione Sovietica.

In attesa che il loro potere d'acquisto cresca (ma è già migliorato sensibilmente almeno nelle grandi città), la gente per l'intero periodo della manifestazione ha potuto sognare di fronte ad una Viper che qui costerebbe quasi 300milioni, di fronte alle morbide e aggressive curve di una Bmw Z9, al cospetto della stuzzicante Lexus 430 cabrio. Ma uguale entusiasmo si è registrato negli stand della Volvo (in mostra tutta la più recente produzione, compresa l'elegante S80), della Renault (la nuova Clio la più contemplata), della Nissan (grande interesse per il fuoristrada

X-Trail), Peugeot (la 206 CC letteralmente accarezzata da una marea di giovani), Chevrolet (il nuovissimo TrailBlazer il più fotografato), Ford (la Focus in primo piano), Opel (tante informazioni richieste sulla Corsa), Volkswagen (la New Beetle, una vera icona per il pubblico), Skoda (la Fabia al centro degli interessi), Mercedes-Benz (la nuova 500 SL nelle mire di molti magnati del petrolio e del ferro), Audi (la TT roadster in quasi tutte le foto ricordo). Qualche passo avanti si è potuto registrare anche da parte dei costrut-



tori locali. In primo piano la Lada, che ha sensibilmente rinnovato la sua gamma di modelli, ma anche la Gaz il cui modello Volga era accompagnato dallo slogan «Mi stupisci!». Addirittura impressionante la vitalità del settore componentistica e accessori. Centinaia e centinaia di aziende propongono ormai tutto quello che serve per la manutenzione dell'auto o per renderla più bella, confortevole e prestazionale. Sono finiti i tempi quando la mancanza assoluta di pezzi di ricambio consigliava tutti a smontare le spazzole tergilavatergine prima di lasciare l'auto posteggiata. Ormai è tutto disponibile, sono aumentate le officine di riparazione e anche i prezzi gradualmente si stanno calmierando. Insomma, in Russia si è ormai in piena epoca dell'automobile.

Molto deve essere ancora fatto soprattutto sul piano dell'assicurazione obbligatoria, delle normative legislative, dei dazi doganali, della difesa dell'ambiente, ma intanto la strada si è fatta in discesa. Anche gli investimenti statali finalizzati al miglioramento delle strade e alla costruzione di nuove arterie (sono già partiti i lavori per la nuova tangenziale di San Pietroburgo e quelli per la costruzione dell'autostrada che da Mosca porta verso il Sud a Rostock) sembrano facilitare lo sviluppo dell'automobile, anche qui considerata fin dal primo momento della nuova storia della Russia come il prioritario traguardo di ogni russo.

Un cenno conclusivo alla prova del campionato russo di Formula 3 che si è tenuta sul circuito cittadino di Mosca, di fronte alla mitica Università per stranieri, nei giorni del Salone. Ha vinto un italiano, Maurizio Mediani, 30enne di Reggio Emilia, al volante di una Dallara-Fiat. Tra gli 11 partecipanti alla gara anche un secondo italiano, Alberto Pedemonte, genovese 26enne, che con la sua Dallara-Renault ha vinto le quattro edizioni del campionato russo di F.3 finora disputate (si svolgono sui circuiti di Mosca, San Pietroburgo e Togliattigrad). Pedemonte corre per i colori del team moscovita Lukoil Racing con una monoposto preparata da Marco Alberici della Parma Motorsport. Più di 50mila spettatori hanno fatto da entusiasti cornice alla gara moscovita, facendo un tifo d'inferno soprattutto per il campione locale Kasankov.

Abbiamo provato in anteprima in Germania la nuova station wagon in vendita in Italia a partire dal 20 settembre in 10 versioni e prezzi da 57, 4 a 82,4 milioni di lire

## Sulla nuova A4 Avant anche il bagagliaio si riveste di prestigio

Rossella Dallò

ROSTOCK In dieci anni la «piccola» station wagon dell'Audi, la 80 Avant prima e la A4 Avant a seguire dal 1996, ha trovato quasi 700mila clienti entusiasti. Del resto, la Casa dei «quattro anelli» poggia le sue fortune proprio sulla capacità di garantire progetti e prodotti innovativi, sempre al massimo livello per tecnologia, dotazioni, qualità di assemblaggi, finiture e materiali. E quanto promette anche la seconda generazione della A4 Avant che segue di poco la nuova berlina. In Italia sarà in vendita dal 20 settembre e Audi Italia conta di venderne almeno 3500 unità entro fine anno e 20mila nell'intero 2002.

Come la tre volumi, anche la famigliare si impone esteticamente per le sue linee «spulte»

sviluppate in orizzontale (la linea di cintura disegna un cuneo appena accennato) così da imprimere a prima vista un senso di robustezza e di muscolosa dinamicità. Sensazione che può essere ulteriormente accentuata attingendo alle offerte di personalizzazione: assetto ribassato sportivo, ruote da 17" con pneumatici ultra-ribassati 235/45 R17. Ma possiamo assicurare che è del tutto superfluo aggiungere alcunché, tanto sono già notevoli le qualità della Avant così come viene proposta dalla Casa. In qualsiasi condizione stradale e di guida la A4 Avant non si scompone mai. La stabilità e la maneggevolezza sono garantite da una perfetta ripartizione dei pesi e dalle innovative sospensioni in alluminio, con le posteriori a doppi bracci trapezoidali, che oltretutto permettono di avere un vano di carico assolutamente piatto e squadrato della larghezza di un



metro (!) per tutta la profondità di 179 cm. Il bagagliaio, si sa, è un elemento fondamentale in una wagon, e la A4 Avant ne ha fatto un punto di prestigio. Da un volume minimo di 337 litri può arrivare fino a 1184 a sedili posteriori ribaltati; può essere «modulato» a proprio piacimento grazie al piano di carico bloccabile in differenti posizioni, al doppio fondo con vasca in plastica lavabile dove alloggiare oggetti sporchi, ai cassetti e alle cinghie sui lati, e alla cassetta contenente l'avvolgibile e la rete (di protezione del carico o di separazione dall'abitacolo) che si ribalta insieme ai 2/3 dello schienale posteriore e si sfilava attraverso la porta posteriore destra. Al lancio, la A4 Avant sarà disponibile con il noto 1800 Turbo da 150 CV cambio manuale o automatico a variazione continua e sequenziale Multitronic, il 2.0 litri da 130 CV anche Multitronic

il V6 3.0 220 CV a trazione integrale «quattro» anche con cambio Tiptronic, oppure con i turbodiesel a «iniettore-pompa» 1.9 TDI da 130 CV e V6 2.5 TDI da 155 CV anche in versione «quattro» (180 CV). Alla prova dei fatti i TDI ci hanno convinto maggiormente, sia per le notevoli insonorizzazioni del motore, sia per le prestazioni eccezionali. Il 1900 raggiunge i 200 km l'ora accusando un po' di fatica solo oltre i 180, mentre il 2.5 V6 col Multitronic (che arriverà successivamente) fila via liscio fino a 212 km/h con una fluidità davvero invidiabile e nel più assoluto silenzio, tanto da far sentire quasi con fastidio il fruscio aerodinamico dei retrovisori esterni. Unico difetto di questa Avant, dotata di tutto il meglio oggi sul mercato e di una lista di optional infinita, è come sempre il prezzo: si parte da 57.410.398 lire e si arriva a quasi 82.5 milioni.