

Salone-flash

MITSUBISHI PER LE COMPETIZIONI
Si ispira al Pajero Evolution
la futura rally-marathon

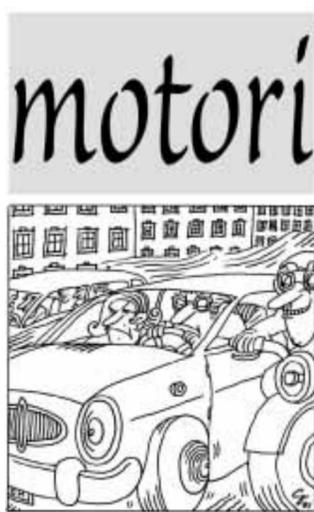


Si ispira al Pajero Evolution, portato alla vittoria assoluta nella Parigi-Dakar 2001 da Jutta Kleinschmidt, la concept car Mitsubishi (nella foto). Proprio la bionda pilota ha collaborato allo sviluppo del design. Basata sulla meccanica del Pajero da competizione, il Pajero concept monta un motore V6 di 3,5 litri con un'innovativa tecnologia di gestione elettronica e adotta evoluti sistemi di trazione integrale, di controllo elettronico di imbardata (AYC) e il differenziale centrale «attivo» ACD.

SOSTITUIRÀ LA PICCOLA NISSAN
Nome in codice «mm.e»
È la Micra per il 2002



Piccola, a linee tonde, con una grande personalità dentro e fuori, ricca di tecnologia facile da usare. Si chiama «mm.e», è il prototipo che prefigura la nuova Micra che Nissan lancerà sui mercati nel 2002. A tre porte e 4 posti, misura 3,71 metri. Affascina l'apparente semplicità che nasconde attenti studi ergonomici e la semplificazione estrema di tutti gli impianti multimediali (comandati da due manopole sotto il grande display al centro della plancia) e di controllo delle funzioni dinamiche della vettura.



PRONTE PER IL PROSSIMO ANNO
Le Peugeot 206 e 307
diventano station wagon



In Peugeot non hanno ancora deciso quale affronterà per prima il mercato, ma è certo che le versioni wagon della 206 (nella foto) e della 307, entrambe previste nel 2002, faranno presa sul pubblico sia per il look e sia per gli allestimenti. Si differenziano non solo per le dimensioni, ma anche per diversi dettagli di carrozzeria e per la concezione degli interni. Molto interessante quello della 307 che ha fino a 7 sedili singoli, spostabili a piacere, tetto panoramico atermico, portellone ad apertura sdoppiata, e per la sicurezza 6 airbag di serie.

DA BMW LA CITY CAR «PULITA»
La Mini del domani
ha il motore a idrogeno



Da pochi giorni commercializzata anche in Italia, la nuova Mini by Bmw (nella foto la Cooper) presenta già quella che sarà la city car a energia pulita del futuro. A Francoforte il gruppo tedesco ha infatti portato una Mini con motore a idrogeno di nuova concezione, in quanto sfrutta la tecnologia criogenica per migliorare il riempimento dei cilindri e quindi il rendimento del motore stesso in termini di potenza e di consumi. Inoltre, la Mini Clean Energy monta per la prima volta un serbatoio di tipo preformato sotto i sedili posteriori.

Francoforte, voglia di stupire

Cinquanta novità mondiali e tutte progettate «intorno ai passeggeri»

Rossella Dallò

riflettori accesi

FRANCOFORTE La notizia del tragico attacco terroristico a New York e Washington, è giunta come una mazzetta sulla prima giornata stampa al Salone di Francoforte. A quel punto, anche fra i grandi manager dell'industria automobilistica mondiale le problematiche legate all'auto sono passate in secondo piano, subissate da un rincorrersi di bocca in bocca delle "ultime notizie", di commenti preoccupati, di parole di sgomento e orrore. La scintillante kermess, un gigantesco sfoggio di potenza teutonica (ogni costruttore tedesco si è riservato un padiglione intero o anche di più) capace di attirare più di 1100 espositori da tutto il mondo, si è come spenta. Il cancelliere Schroeder ha cancellato la cerimonia inaugurale di giovedì scorso, ovunque al Salone si è osservato qualche minuto di silenzio in omaggio alle vittime americane.

Ciò nonostante e pur senza la classica allegria dei saloni, una gran massa di curiosi si è riversata tra gli stand: 53mila visitatori solo nel primo giorno di apertura al pubblico e oltre centomila in questo fine settimana. Al di là dei tragici eventi in Usa, infatti, questa 59esima edizione dell'IAA, che resterà aperta fino a domenica prossima, presenta ben 50 novità mondiali (molte le abbiamo già presentate nelle scorse settimane) e 15 europee in ogni settore - la sicurezza, i consumi, l'innovazione tecnologica, i servizi - e in ogni segmento di mercato.

Mai come in questo momento tutte le Case automobilistiche hanno mostrato una tale fantasia e voglia di investire in ricerca, in nuovi modelli e nuovi impianti. Lo dimostrano proprio a Francoforte le innumerevoli proposte concrete di grande serie come la Volkswagen Polo quarta generazione, la Ford Fiesta che si rifa al look della fortunata Focus, la Citroën C3 sicuramente la «piccola» più curiosa e originale, la Fiat Silo del rilancio nel segmento C e la nuova Toyota Corolla che si presenta al pubblico con una gamma completa che comprende anche una bellissima versione Verso (la più equilibrata nelle proporzioni tra le monovolume della Casa giapponese). Ci sono poi una serie di prototipi, come le Peugeot 206 e 307 station wagon o l'Audi A4 Show Car o ancora la Bmw Serie 7 che più che «prefigurare» i futuri modelli sono la realizzazione quasi definitiva delle famiglie francesi di piccola e media taglia e della cabriolet e dell'ammiraglia delle due marche tedesche.

Stessa voglia di stupire si ha, ovviamente, tra le vetture di classe superiore come la Lancia Thesis o la Mercedes SL e le supersportive di élite come la Maserati Spyder, con cui la Casa del Tridente farà il suo grande rientro in America, e la Lamborghini Murciélagò splendida erede della Diablo (ne parleremo la prossima settimana, ndr) che sarà in commercio da ottobre a un prezzo intorno ai 430 milioni di lire.

Evidente che la fantasia corre a briglie sciolte sulle concept car, queste si puri studi e ricerche per nuove soluzioni di mobilità, che vanno dal tipo di carrozzeria (molte le coupé-wagon basse e di grandi dimensioni) alla rivoluzione degli abitacoli, tipo la piccola e tonda mo-



Lancia Thesis, il tocco di classe all'italiana
Interni eleganti e ricchi di tecnologia nascosta

Lasciato un po' in disparte negli ultimi anni, per il marchio Lancia è arrivato il momento del rilancio, che parte dal «top». Da quel segmento delle berline di lusso dove fino ad oggi ha dettato legge la terna tedesca Audi, Bmw e Mercedes. L'attesa riscossa della blasonata marca torinese ha un nome: Thesis. La linea della carrozzeria può piacere o meno, ma comunque recupera alcuni stilemi del passato - in particolare della Aurelia, come il lungo volume anteriore reso importante dalla grande griglia radiatore con i profili cromati o la linea delle fiancate a cuneo rovesciato - con i quali i designer della Lancia intendono sottolineare a prima vista il ritorno alla cura

«artigianale» dei dettagli e alla raffinata eleganza che resero famosa la Casa nel mondo. Una promessa confermata a Francoforte dove finalmente si sono potute aprire le portiere della Thesis, mostrando un abitacolo degno della fama di un tempo. Il «tocco di classe italiana» è lì, da vedere e da toccare. Gli interni sobri ed eleganti fanno ampio uso di materiali naturali, come la guarnizione in vero mogano che percorre tutta la bella plancia a forma di arco e le porte o la morbida nappa di Poltrona Frau (o alcantara) impunturata a mano che riveste sedili, i pannelli porta e la parte bassa della plancia, e poi il magnesio per la consolle centrale e l'alluminio satinato per i

novolume Subaru HM-01, con la plancia occupata da un maxischermo multimediale, la spider Seat Tango e la coupé Renault Talisman a sedili fissi.

Tutte, grandi e piccole, esclusive o di massa, pronte per il mercato o di là da venire, le novità presentate a Francoforte hanno un elemento in comune: sono pensate per ren-

dere sempre più sicuro e soprattutto confortevole il viaggiare in automobile. Ma ancora più forte è la sensazione che quella che finora si credeva un'efficace trovata delle direzioni marketing sia diventata davvero una linea di condotta reale. Ovvero, che lo slogan «l'auto su misura del cliente» recentemente fusi con l'altro slogan «l'auto pensata in-

torno ai passeggeri» stiano veramente a monte di tutti i progetti dei Centri stile e Centri tecnici in qualsiasi parte del mondo. Certo, la ricerca delle prestazioni non si ferma, come va avanti quella sui motori ecologici, ma oggi la vera novità mondiale è che l'automobilista non è solo un «cliente», bensì la ragione stessa, il «cuore» di una vettura.



L'elegante Lancia Thesis. A destra, rivoluzione in abitacolo: il volante della Talisman e la plancia della HM-01

sottoporta e la soglia del bagagliaio. Ma Thesis è anche un'auto per gli anni Duemila, e così non mancano certo tutti i ritrovati hi-tech che rendono una vettura confortevole e sicura come si pretende da una berlina di lusso (di 4,88 metri) del terzo millennio. Un esempio di tecnologia «invisibile»? L'impianto di climatizzazione automatica «tri-zona» regolabile separatamente per guidatore, passeggero anteriore e occupanti posteriori. E poi, naturalmente, c'è il meglio dell'elettronica e della telematica, la Tv, il Connect a comandi vocali, gli otto airbag di serie e il freno a mano elettronico che si inserisce automaticamente ai semafori per disinserirsi non appena si schiaccia l'acceleratore. Quanto ai motori, si potrà scegliere tra un 2.4 venti valvole da 170 CV, un tre litri V6 24v da 215 cavalli e un 2.4 JTD turbodiesel common r.d.

clicca su

- www.iaa.de
- www.lancia.com
- www.opel.com
- www.renault.fr
- www.ford.it

In vendita in questi giorni in Italia a partire da circa 26 milioni. Cinque versioni, tre motori (anche diesel) e tre allestimenti ricchi già dal livello base

Hyundai Matrix, la monovolume per il tempo libero



Nel design della Hyundai Matrix si nota il «tocco» di Pininfarina

ARZAGA La cornice è ideale: campi da golf con vista sul lago di Garda, antico palazzo trasformato in albergo con annessa sorgente termale. Insomma, all'insegna della natura e dello chic. È così che la coreana Hyundai ha voluto far provare la sua nuova monovolume Matrix, in vendita da questa settimana a prezzi, come sempre, davvero concorrenziali: si parte da 25.946.018 lire della versione d'accesso 1.6 16v GL Comfort per arrivare ai 32 milioni e 529.336 lire della 1.8 16v GLS Premium al top della gamma.

La Matrix è una vettura di gradevole aspetto, in cui si nota la mano di Pininfarina, spaziosa e ben allestita. Lunga 4025 mm, larga 1740 e alta 1685, accoglie cinque persone più che comodamente. Tra l'altro, i sedili posteriori possono scorrere di 30 cm. e sono reclinabili separatamente anche all'indietro. È adattissima, ovviamente, a un impiego per il tempo libero grazie a un bagagliaio più che generoso (da 354 a 1284 litri) e modulabile secondo le esigenze. Fin dal primo livello, il GL, offre di serie il doppio airbag full size, servosterzo, alzacristalli anteriori e poste-

riori e retrovisori esterni a comando elettrico, sedile guida e volante regolabili in altezza; il GLS Plus aggiunge antifurto e chiusura centralizzata a distanza, cerchi da 15", computer di bordo, fendinebbia, ABS più EBD; infine il GLS Premium ha in più gli airbag laterali, le sellerie in pelle e tessuto e i cerchi in lega leggera.

Quest'ultimo allestimento è riservato alla versione con motore 1800 16v da 122 CV. Decisamente brillante e abbastanza silenzioso, spinge la Matrix a 184 km/h. Meno convincente è il tre cilindri 12v 1500 CRDi (a iniezione diretta del gasolio) che, sebbene assicura consumi contenuti in 5 litri ogni 100 km, con i suoi 82 CV appare sottopotenziato per portare a spasso un peso di 18 quintali. Tant'è che per passare da 0 a 100 km/h impiega ben 17,9 secondi. Inoltre, è abbastanza rumoroso sia a freddo sia quando si dà fondo all'acceleratore. Il 1600 16v a benzina da 103 cavalli, più che onesto: 170 km l'ora di velocità massima e da 0 a 100 in 12,7". Tutte, però, risentono di un discreto rollio in curva, accentuato dalla posizione di guida semi-alta. r.d.



A bordo dell'auto come a casa propria

Massimo Burzio

FRANCOFORTE Come saranno gli interni delle automobili del futuro? A questa domanda provano a rispondere alcuni costruttori presenti al Salone di Francoforte. Ad esempio la Renault con il suo bel prototipo Talisman che parte dalle linee esterne di un coupé sportivo alto di gamma per proporre una vettura senza montanti centrali che si ispira, nell'abitacolo, alle più moderne tendenze dell'arredamento. A bordo i posti sono quattro e il cuoio viene abbinato a materiali tecnologici in un insieme cromatico in cui predominano il rosso e il grigio. Al centro della plancia (che ricorda un'ala da aereo) troviamo unicamente un orologio e un cassetto porta oggetti a ribalta. La strumentazione, infatti, è spostata ai lati del volante ed è inserita in quattro dischi di cristallo con indicatori a laser. I sedili, ma sarebbe meglio chiamarli poltrone, sono fissi. Infatti, sulla Talisman, sono la plancia e la pedaliera ad avanzare o indietro per dare al pilota la posizione ottimale. Tutti i comandi delle apparecchiature di bordo sono «a sfioro» e cioè richiedono gesti semplici, ergonomici, mentre la ge-

stione dell'impianto stereo avviene con impulsi vocali.

Se la Renault Talisman propone un futuro all'insegna del minimalismo architettonico, il prototipo Opel Frogster si lega, invece, al mondo dei computer. Su questa vettura per giovani che può essere temporaneamente una sportiva, una cabrio o un pick up a quattro posti, semplicemente azionando un pulsante che modifica la configurazione della parte superiore della carrozzeria, è il personal computer ad imporsi. Asportabile, praticamente tascabile, serve quando non è in auto, per ascoltare musica nel nuovo formato MP3. Reinsediato nella plancia, invece, questo mini PC fornisce su uno schermo digitale i dati su velocità, regime del motore, marcia, luci, quantità di carburante. Sempre la Opel, poi, al Salone di Francoforte presenta un'altra concept car, la Signum² che gioca la carta dei nuovi sedili anteriori girevoli verso l'esterno e dei tanti contenitori tuttofare incluso quello che racchiude la plancia e la pedaliera ad avanzare o indietro per dare al pilota la posizione ottimale. Tutti i comandi delle apparecchiature di bordo sono «a sfioro» e cioè richiedono gesti semplici, ergonomici, mentre la ge-

L'idea di esportare sulle quattro ruote il comfort delle abitazioni, insomma, sembra essere una costante. Anche nel caso di due altre proposte di stile: la sportiva due posti Seat Tango e la vettura da città Ford Fusion Concept. Nel primo caso troviamo un uso diffuso di pelle e rivestimenti techno anch'essi strettamente legati all'idea di moderno design abitativo. La Ford Fusion Concept, invece, insiste sul tema dell'intertrattamento elettronico. Infatti, i passeggeri posteriori hanno la possibilità di vedere film, sfidarsi ad un video gioco o connettersi a Internet.

I concept visti a Francoforte dimostrano, insomma, che le Case automobilistiche hanno scelto di innovare e innalzare il concetto della qualità della vita a bordo che in futuro non potrà essere molto diverso da quello di una casa o di un ufficio. Altrettanto dicasi per i sistemi di comunicazione. Ma in questo caso, il futuro sembra già essere arrivato con apparecchiature come, ad esempio, il Connect della Fiat, il Car Multimedia della Volkswagen o il C@r Web che presto equipaggerà alcune Opel e che permettono connessioni multimediali con l'esterno sino a qualche tempo fa impensabili.