

auto-flash

AL «MONDIAL DU DEUX ROUES»
Il Museo Piaggio in trasferta a Parigi racconta il mito Vespa



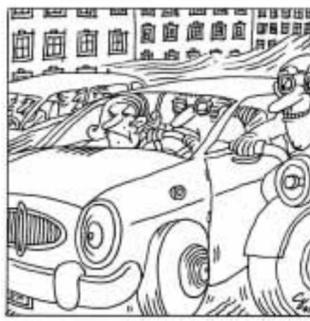
Simbolo della ripresa economica del dopo guerra, la Vespa racconta la sua storia al «Mondial du Deux Roues» aperto giovedì scorso a Parigi. Per la prima volta il Museo Piaggio «Giovanni Alberto Agnelli» si è trasferito da Pontedera a Parigi con circa 50 modelli storici a partire dal prototipo Paperino del 1945. La mostra resterà aperta fino al 7 ottobre e permetterà così di far conoscere questo scooter-mito venduto fino a oggi in oltre 16 milioni di esemplari.

PRESENTATA A FRANCOFORTE
Si chiama Frogster la «fun car» per la prossima generazione



«Provocatoria e pratica, trasformista, una giovanile «fun car» per la prossima generazione», l'hanno definita in Opel. Si tratta di Frogster, simpatico prototipo presentato a Francoforte, di una vettura capace di essere roadster, cabriolet e pick-up grazie a una tendina scorrevole al posto della classica capote, comandata elettricamente. Un Personal digital Assistant (asportabile) funge da telecomando, display per radio, navigatore, climatizzatore e strumenti di controllo.

motori



INDAGINE CENTRO STUDI PROMOTOR
Gli italiani preferiscono l'auto grigia, meglio se chiara



È il grigio, meglio se chiaro, il colore preferito dagli italiani per la loro auto. Lo rivela la periodica indagine del Centro Studi Promotor, secondo la quale, dopo il grigio (indice di 8,57 punti su 10), vengono il blu (6,13), il nero (4,79) e il bianco (3,23). Seguono il verde, il rosso e il giallo. Tuttavia, rispetto a 5-6 anni fa, la tendenza si ribalta: il 55% sceglie toni chiari, il 23% tonalità scure, il 22% le intermedie. Per gli interni, la preferenza va al tessuto (58%), poi il velluto (30%) e pelle-alcantara (12%).

LA «GARA» ORGANIZZATA DALLA CNA
L'«autoriparatore dell'anno» della Lombardia è cremonese



Il signor Andrea Nolli di Cremona da sabato può fregiarsi del titolo «Autoriparatore dell'anno» della Lombardia. Nolli, titolare dell'omonima officina meccanica, si è guadagnato il titolo vincendo una singolare e combattuta competizione teorica e pratica organizzata dalla CNA lombarda (col patrocinio della Regione) allo scopo di «valorizzare la professionalità e la preparazione della rete di assistenza automobilistica».

Super quasi in pensione, «rosa» al via

Da oggi nasce la benzina verde con piombo: per le auto non catalizzate non servono additivi

Rossella Dallò

MILANO Rossa, rosa, verde. Il rebus sulle benzine va ben oltre il colore, che se non altro serve a definire il contenuto. I petrolieri avevano chiesto di poter eliminare la benzina super a partire da oggi, anticipando così di tre mesi la sua sparizione sancita dall'Unione europea per il primo gennaio 2002. Scopo della richiesta, evitare una lunga e costosissima operazione di «lavaggio» di autobotti e serbatoi presso gli oltre dodicimila distributori di carburante, nonché la sostituzione degli erogatori alle pompe (quelli della benzina rossa hanno un diametro superiore alle «pistole» della verde).

Il governo, decidendo di unificare le accise sulle due benzine e dunque tagliando le 85 lire di maggiorazione che gravavano sulla «rossa», ha di fatto dato il via libera all'operazione. Bisogna però attendere ancora le necessarie autorizzazioni e l'esito della «rivolta» dei gestori che temono la perdita economica (svariati miliardi) per la super stoccata nei loro impianti. E c'è da considerare anche quella eventualmente ferma in raffineria. Perciò, è facile ipotizzare che la distribuzione di super col piombo (che comunque dovrà costare 85-90 lire in meno, come ha già fatto, ad esempio, la Q8) continui ancora, fino a esaurimento delle scorte.

Tuttavia, da oggi sarà possibile trovare ai distributori una benzina «rosa». Per capire di che si tratti, di quali vantaggi o problemi possa arrecare alle vetture, abbiamo chiesto il parere di Enrico De Vita, ingegnere, giornalista specializzato, per lunghi anni il maggiore esperto di «Quattroruote» e oggi anche del Movimento consumatori per tutto ciò che attiene all'automobile.

De Vita, innanzitutto, che significa benzina rosa? Da dove arriva questo termine?

Semplicemente, verrà immessa benzina verde nei serbatoi (dei distributori) destinati finora alla benzina super. In questo modo i residui del piombo della «rossa» saranno diluiti nella benzina verde. Dunque, un carburante con un contenuto di piombo inferiore. Una rossa un po' meno rossa. Cioè rosa.

Quali vetture potranno utilizzarla?

Le cisterne sono ricche di anilina e di piombo, due elementi ottimi per le auto non catalizzate. Mentre il limite massimo di piombo per una catalizzata è, di legge, 0,0013 grammi per litro, che è lo stesso valore per poter chiamare una benzina «senza piombo». La «rosa» avvelena il platino della marmitta catalitica, non distruggendola ma certo riducendone l'efficienza.

Non c'è il rischio che il proprietario di un'auto catalizzata si sbaglia pompa?

La distribuzione avverrà sulla stessa pompa e con lo stesso erogatore finora utilizzato per la super. Quindi, non c'è possibilità di errore.

Fino a quando verrà distribuita questa benzina?

Si calcola che in tre mesi le cisterne vengano dilava-



te a sufficienza. Sarebbero utili controlli assidui delle autorità. Le auto non catalizzate possono usarla, senza aggiunta di additivi, fino a gennaio-febbraio, dipende da quanto sono onesti petrolieri e gestori. I più rapidi smetteranno di distribuirla a gennaio.

Dopo di che?

Solo per quelle auto (ormai poche, si parla di poco più di un milione di vetture su 35 milioni circolanti in Italia, ndr) che hanno motori con testa in ghisa e valvole «riportate», cioè ricavate nella testa e fatte di quel materiale, sarà d'obbligo ogni 4 pieni l'aggiunta di un additivo. Che è bene sia al fosforo. Per tutti gli altri motori, dal 1987 in poi, va benissimo la benzina verde.

Perché l'additivo al fosforo è meglio degli altri?

La mancanza del piombo provoca un incassamento delle sedi valvole. Il fosforo lo sostituisce egregiamente in tutti i suoi tre effetti positivi: innalzamento delle sedi, potere di raffreddamento delle sedi e lubrificante delle valvole. Il potassio ne sostituisce solo due. In ogni caso, i motori che hanno funzionato per 14 anni con la «rossa» hanno a loro interno una quantità di piombo sufficiente per funzionare almeno per altri 10.000 km, più o meno per un anno, senza additivo.

Infine, gli additivi non elevano il numero di ottano da 95 a 98, forse a 96-97. Ma è secondario perché oggi tutti i motori si accontentano di 95. In secondo luogo, manca una parte dell'effetto lubrificante e di raffreddamento che alla lunga usura le sedi valvole. Questo è l'unico pericolo, a fronte del quale le candele durano di più proprio per l'assenza del piombo 8non provoca incrostazioni di tipo ceramico nella camera di scoppio).

Per l'81% il carburante è indifferente

Se proprio non vi fidate di quanto asserisce il nostro esperto e volete seguire le indicazioni ministeriali per poter continuare a usare la vostra auto non catalizzata che ancora ha molto da dare, non vi resta che armarvi di pazienza e di computer.

All'indirizzo Internet del ministero dei Trasporti (www.trasporti.navigazione.it) cliccate sulla sezione del «Dipartimento Terrestre» e successivamente «rassegna stampa del settore» alla prima voce: «eliminazione della benzina rossa dalla rete di distribuzione». Alla fine di tutta la spiegazione si trova l'elenco di tutte le vetture non cata-

lizzate che, si legge testualmente, «possono utilizzare benzina verde con o senza interventi di adeguamento». L'elenco è suddiviso per marca, modello, codice motore (in qualche caso è richiamato invece il numero di telaio), il tutto affiancato dalla lettera A o B o C. Ad ognuna di esse corrisponde il tipo di intervento che si deve eventualmente fare sulla vettura.

In estrema sintesi, alla categoria A appartengono quelle vetture che non devono fare proprio nulla per usare, senza alcuna conseguenza negativa, la benzina verde.

Alla categoria B corrispondono le auto

che necessitano di una semplice correzione dell'anticipo, che va ritardato per ridurre il «battito in testa». Basta rivolgersi al proprio meccanico di fiducia o a un'officina di assistenza. L'operazione è semplice, veloce (i meccanici bravi lo fanno in molto meno di un'ora, tempo indicato dal ministero) e comporta una spesa minima. L'aggiunta di un additivo, a ogni pieno di «verde» (ogni 4 pieni suggerisce l'esperto del Movimento consumatore), è consigliata per lubrificare le sedi valvole e limitarne l'usura. Alla categoria C appartengono invece le auto più anziane, bisognose di inter-

venti più importanti, e costosi, quali la sostituzione delle sedi valvole con altre in materiale adeguato e di maggiori dimensioni (ovvero più duro e resistente: oggi quasi tutte le teste motore sono in alluminio e le sedi valvole, in pratica degli anelli, sono in stellite, ndr) o addirittura la sostituzione completa della testa dei cilindri.

Chi non avesse un computer a portata di mano, può rivolgersi a tutti gli uffici provinciali della Motorizzazione, alle circa 4000 officine autorizzate per la revisione dei veicoli (tel. 06. 41739999 per conoscere quella più vicina), e a tutti i concessionari auto.

Rossella Dallò

Sabato e domenica il lancio ufficiale. Una massiccia campagna pubblicitaria da 300 milioni di euro

Porte aperte sull'avventura Stilo

CANNES Un giovane uomo al volante sciorina nella sua testa una serie di sigle, quelle dei vari dispositivi elettronici di cui è dotata la nuova Fiat Stilo. Improvvisamente si ferma perplesso: P.P. Che sarà mai? Lo svela il finale dello spot che da venerdì passa su tutte le TV italiane.

Comincia così la massiccia campagna pubblicitaria per il lancio del nuovo modello medio-compatto della Fiat, che verrà lanciato ufficialmente sul nostro mercato - e a seguire in tutti gli altri Paesi europei fino ai primi di febbraio con la versione «guida a destra» per l'Inghilterra - con un «porte aperte» questo fine settimana. Sarà il primo di una serie di eventi che coinvolgeranno tutta la rete dei distributori e concessionari Fiat per i prossimi cinque mesi e anche successivamente.

Solo per sostenere il martellamento iniziale Fiat Auto ha stanziato la bella somma di 100 milioni di euro da qui alla fine dell'anno e altri 200 milioni di euro per il 2002. In totale qualcosa meno di 600 miliardi di lire. Gli esperti di comunicazione assicurano che questa è una cifra ragguardevole ma nella media delle

LA GAMMA ITALIANA DELLA STILO						
Versione	Motore (cc)	CV/KW	Prezzo c.l.m. 3 Porte		Prezzo c.l.m. 5 Porte	
			Lire	Euro	Lire	Euro
1.6 ACTIVE	1596	103/76	30.205.804	15.600	31.212.697	16.120
1.9 jtd ACTIVE	1910	115/85	34.368.792	17.750	35.375.645	18.270
1.6 DYNAMIC	1596	103/76	31.948.447	16.500	32.955.323	17.020
1.8 DYNAMIC	1747	133/98	33.787.912	17.450	34.794.763	17.970
1.9 jtd DYNAMIC	1910	115/85	36.111.436	18.650	37.118.287	19.170
2.4 ABARTH	2446	170/125	43.178.828	22.300	44.185.681	22.820



grandi campagne pubblicitarie dei cosiddetti «grandi utenti», ovvero le maggiori industrie. Ma per capire meglio quale sia lo sforzo finanziario profuso dall'industria torinese per la sua nuova creatura, basti dire che lo stanziamento è pari a un terzo (ovviamente aggiuntivo) dell'intero investimento, 900 milioni di euro, per adeguare la fabbrica di Cassino nella quale la Stilo viene prodotta e per tutto il processo di progettazione e ingegnerizzazione del modello.

I maligni potrebbero legittima-

mente obiettare che si vuole «pompare» il prodotto. In questo caso, è lo stesso amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore, a spiegare le ragioni di tanto impegno: la Stilo si presenta in un segmento europeo, il «C», nel quale la marca di casa nostra è poco presente (Bravo e Brava non hanno avuto un gran successo, ndr) e dunque deve conquistarsi il favore del grande pubblico. Fiat vuole infatti vendere, a regime, 400mila vetture l'anno tra 3 e 5 porte, e di queste il 70% - ammette Testore - saranno di conquista», ovvero 70 acquirenti su 100 strappati alle altre marche.

In un segmento che conta 4 milioni di clienti annui e particolarmente agguerrito come questo, l'obiettivo non è facile. Volkswagen, Ford e Peugeot, per citare le maggiori, non staranno a guardare. Ma anche la Golf, dice Testore, non ha tutte le dotazioni, elettroniche e non, che può vantare la Stilo.

ECCO CONTRO CHI DOVRÀ LOTTARE

VOLKSWAGEN GOLF - È il punto di riferimento del segmento C. Sette motori a benzina (da 1.4 a 2.8 litri) e cinque varianti del celebre 1.9 TDI con potenze da 90 a 150 CV. 48 versioni solo per la berlina, più 16 wagon e 4 cabrio. Prezzi da 29 a 51 milioni; a parità di kW i 1900 TDI sono più cari del 1900 jtd della Stilo.



PEUGEOT 307 - È il più nuovo e, stilisticamente, affascinante modello concorrente. Pecca un po' in abitabilità posteriore, in compenso ha un bagagliaio super. Motori a benzina 1.4, 1.6 e 2.0, e due HDI (1.4 e 2.0 strepitoso). 26 versioni; prezzi da 26,7 a 41,4 milioni di lire.



FORD FOCUS - La più innovativa fino alla comparsa della 307, la media Ford detta legge quanto ai prezzi: da 27 a 33,7 milioni per le versioni 3 e 5 porte. Motori a benzina da 1.6 a 2.0 litri e potenze da 101 a 131 CV, più sei varianti diesel turbo e iniezione diretta. Di serie Abs e 4 airbag.

