

auto-flash

ASTA BENEFICA VIA INTERNET
Va a un giapponese la prima Alfa Romeo 156 GTA

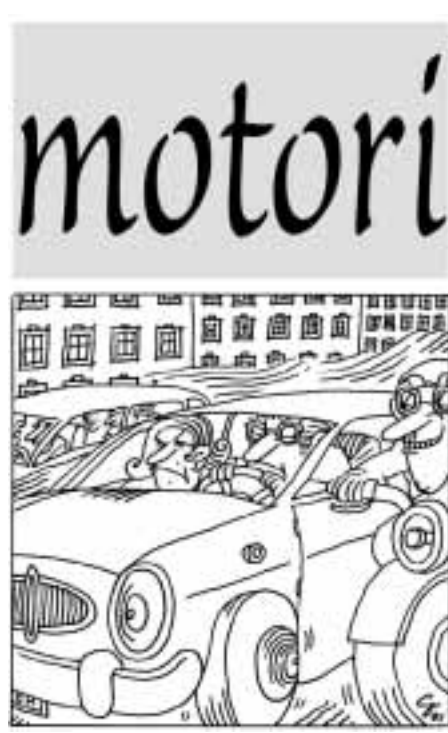


Messa all'asta «via Internet» per beneficenza, la prima Alfa 156 GTA (il modello sarà in vendita in primavera) se l'è aggiudicata il giapponese Tadashi Sengoku, medico di 44 anni residente a Tokyo, già proprietario di due Alfa Romeo (una 164 Q4 e una Spider) e appassionato dell'Italia. Le offerte sono state 50 provenienti in gran parte da Giappone, Germania, Inghilterra e Italia. Sengoku ha avuto la meglio offrendo 48.691,26 Euro. L'intero ricavato della GTA numero 0001 sarà devoluto a «Telethon».

DAEWOO: ALLA BASE DELLA GAMMA
Una nuova versione 1600 16v per la monovolume Tacuma



A poco più di un anno dal lancio in Italia la monovolume Tacuma della Daewoo si amplia con una nuova «entry level». La nuova versione d'accesso alla gamma è mossa da un motore 1600 16 valvole da 105 cavalli che consente alla Tacuma di raggiungere i 170 km/h e di accelerare da 0 a 100 in 11,8 secondi. Offerta in tre livelli di allestimento, con servosterzo, doppio airbag, alzacristalli elettrici, Abs e climatizzatore (non per la SE), costa da 26,5 a 39,9 milioni di lire.



IMMATRICOLATA COME AUTOCARRO
Citroën Xsara Picasso 2.0 HDi adesso è anche 4 posti «Combi»



La Citroën Xsara Picasso certamente avrà ulteriori estimatori grazie a una nuova proposta rivolta al mondo professionale: Xsara Picasso Combi, commerciale leggero (portata max. 415 kg) immatricolata autocarro, offerto a lire 37.130.000. Motorizzata con il due litri turbodiesel a iniezione diretta common rail, la Picasso Combi è equipaggiata con una paratia fissa che divide abitacolo e vano merci, e al posto del sedile centrale posteriore monta un bauletto portaoggetti isoterico.

DALLA CELLULOIDE ALLA STRADA
Ispirata a quella di Lara Croft una serie speciale della Defender



«Tomb Rider» il film di Simon West non ancora arrivato nelle nostre sale ma già famoso per l'interpretazione vitaminica che Angelina Jolie dà dell'eroina del videogioco Lara Croft, ha altre «starring partner» famose a quattro ruote: praticamente tutta la gamma Land Rover. La protagonista indiscussa della famiglia è però la Defender 110 HCPU, motore benzina V8 da 4 litri e 184 CV. Sottoposta a modifiche speciali, la Defender «Tomb Rider» dà vita a una serie limitata ispirata a quella di Lara Croft.

il corsivo

Le altre ragioni dello stop

Nel mondo dell'auto è allarme generale. Il mercato del nuovo cala quasi ovunque; i titoli del settore registrano segni negativi che non si vedevano da anni; pesanti ristrutturazioni e tagli di produzione sono annunciati da tutte le maggiori Case costruttrici, e le previsioni di vendita (e di profitto) si rivedono al ribasso. Il quadro è indubbiamente fosco e le prospettive poco rosee. Nessuno è ancora in grado di dire quanto e fino a quando. Non saremo noi a sottovalutare la situazione. Tuttavia, a leggere i commenti al calo delle immatricolazioni di settembre in Italia, qualche analisi (e qualche provvedimento industriale) ci è parsa forzata. Tutti hanno puntato l'indice sull'«effetto shock» per i tragici eventi in Usa. Falso, se non per gli ordini che, è vero, a settembre sono calati. Ben sappiamo che, quando va bene, un'auto acquistata viene immatricolata in 30 giorni e che per i modelli di maggior successo si attendono 3-5 mesi. L'effetto shock si vedrà su ottobre e si avanti. Dunque? I motivi vanno cercati altrove, a partire dalle incertezze sulle misure economiche e sociali del governo, sul lavoro sempre più precario (non aiuta il «libro nero» di Maroni!). Ma ci sono anche i mesi di continui ribassi in Piazza Affari che hanno falciato i capitali dei piccoli risparmiatori, e la contemporanea possibilità di comprare a basso prezzo auto nuove sul mercato dell'usato: una valanga di offerte di vetture a «km zero»!

L'escalation dell'elettronica

In arrivo molti nuovi dispositivi di aiuto alla guida. Ma è tutta utile?



Rossella Dallò

MILANO ACC, ESP, ASR, EBD, TSC, Easy Go, Brake Assist, Brake by Wire e chi più ne ha più ne metta. Senza contare le varianti a queste sigle elaborate da alcuni Costruttori, l'elenco dei dispositivi elettronici che equipaggiano le vetture delle ultime generazioni e che ancor più saranno presenti nelle auto del futuro ormai potrebbe prendere gran parte di questo spazio. Già, perché la ricerca e lo sviluppo nel campo dell'elettronica si sono estremamente raffinati e spaziano in ogni settore - della sicurezza, del comfort, del servizio alla guida e al viaggio - che davvero sembra di non poterne più fare a meno. In più, grazie alla microelettronica, i dispositivi sono talmente miniaturizzati da poter prendere posto in qualsiasi vano motore e veicolo.

Ma è tutta davvero utile? Non ne diventeremo schiavi, o vittime, o, si spera, ne beneficeremo davvero? Il dubbio è d'obbligo, soprattutto dopo avere sentito che i top manager di un'industria mondiale come la Bosch prevedono un ulteriore incremento dell'elettronica in auto di almeno il 20%, e dopo avere visto da vicino le mille diavolerie presentate al recente Salone di Francoforte su prototipi per auto del futuro ma anche su vetture concretissime e già in produzione come la Fiat Stilo, o pronte per esserlo come la supertecnologica Bmw Serie 7.

Un allarme a bordo: è attivo il sensore anti-ribaltamento

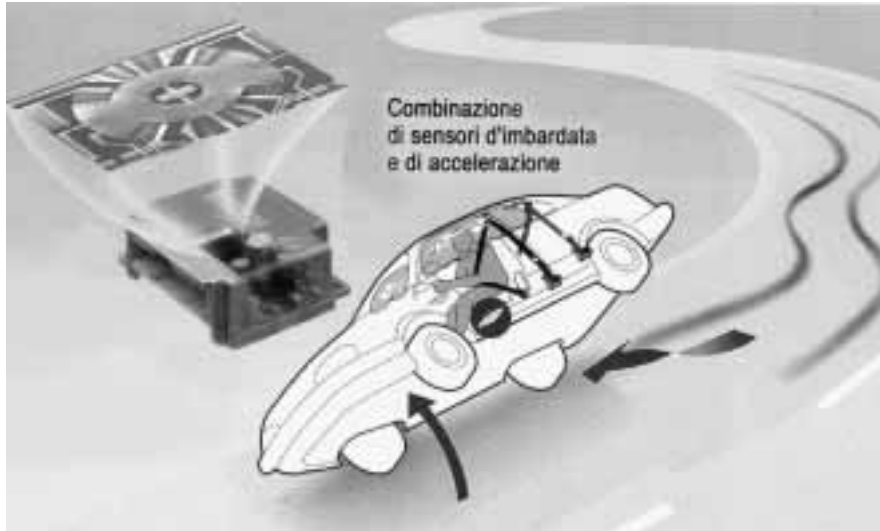
Mai più a testa in giù? Se non si va come missili e con l'aiuto dell'elettronica oggi si può anche prevenire (o meglio, cercare di correggere sul nascere) il capottamento di un'automobile. È uno degli ultimi ritrovati della tecnologia Bosch nel campo dei sistemi elettronici di sicurezza attiva, disponibile sul mercato entro quest'anno. Il dispositivo anti-ribaltamento messo a punto dalla società tedesca si basa su un sistema di sensori di imbarcata e di accelerazione integrati nella centralina degli airbag. A velocità supersonica elabora i dati e se rileva l'anomalia,

ovvero l'avvio di una fase di ribaltamento, fa scattare un allarme. In questo modo, il guidatore è avvisato dell'imminente pericolo e ha qualche attimo a disposizione per tentare di correggere la situazione. Entrando più nel dettaglio, i sensori di ribaltamento, realizzati con tecnologia micromeccanica al silicio, sono assemblati in piccole unità di plastica e possono essere facilmente collocati all'interno di centraline di dimensioni anche molto compatte e dunque essere montati su qualsiasi vettura, anche piccola. Il sensore di imbarcata determina

la velocità di rotazione sull'asse longitudinale dell'auto, secondo il principio del giroscopio; il suo valore viene poi analizzato nell'algoritmo principale. Elaborando i dati di imbarcata e di accelerazione trasversale e di altezza, il sistema è quindi in grado di riconoscere il tipo di ribaltamento fin dalla prima fase. A questo punto entrano in gioco l'avvisatore acustico e la centralina degli airbag predispongono l'eventuale apertura ottimizzandone i tempi: meno di 15 millisecondi. Che possono salvare una vita.

il chip amico

Lo schema di funzionamento dei sensori anti-ribaltamento. Il chip è integrato nella centralina degli airbag. A sinistra, gli schermi Tv e DVD, sempre più presenti nelle auto di domani



Partiamo pure dalla Fiat Stilo. Chi l'ha vista in questo fine settimana di debutto sul nostro mercato, di quelle sigle iniziali ne avrà sentite molte. Ebbene, un primato della Stilo è quello di essere la prima, tra le vetture compatte, a offrire l'innovativo sistema (ovviamente elettronico) anticollisione ACC: un radar, di produzione Bosch, che consente al veicolo di mantenere la distanza di sicurezza da quello che lo precede.

Di fronte a ciò, i tergicristallo con il sensore pioggia, o il Park System che segnala l'avvicinarsi di ostacoli nel parcheggio in retromarcia, o ancora la centralina che ottimizza l'apertura degli airbag a seconda del

tipo di collisione e della forza dell'impatto, sembrano quisquiglie da Medievo. Eppure, utili.

Scorrendo le novità dell'industria tedesca, ecco un'altra innovazione «utile» sviluppata con Daimler-Chrysler: il Brake by Wire che sarà montato, per la prima volta al mondo, sulla nuova Mercedes SL. Si tratta di un freno elettroidraulico SBC (Sensoronic Brake Control) in cui i collegamenti meccanici e idraulici sono sostituiti da funzioni controllate elettronicamente, così da dare sempre, e velocemente, la pressione ottimale ai freni.

Insomma, nel futuro su cui sta lavorando la Bosch c'è una sorta di

«auto sensitiva» in grado di analizzare, grazie a una serie di sensori e di telecamere «intelligenti», tutti i fattori esterni e interni di pericolo e provvedere di conseguenza automaticamente.

Un po' meno utili, secondo noi, sono certi gadget che cominciano a trovare una certa diffusione. L'esempio più eclatante è la «chiave elettronica» che apre a distanza le porte, consente l'avvio del motore e di molte funzioni della vettura. Adottata per prima sulla Renault Laguna, imitata dalla Stilo (il sistema Easy Go), viene ancor più perfezionata con l'iDrive studiato per la nuova Serie 7 della Bmw. Eppure c'è chi, quest'esta-

accade nel mondo

- **RENAULT SCENIC SOTTO RICHIAMO.** La Casa francese sta richiamando 13.485 Scenic per un difetto al sistema frenante. L'operazione, precisa la stessa Renault, è cominciata lo scorso 25 settembre e riguarda le Scenic fabbricate tra il 6 dicembre 2000 e il 30 marzo 2001 e dotate del controllo elettronico ESP.
- **PROBLEMI ANCHE PER AUDI A3, S3 E TT.** Operazione richiamo anche in casa Audi per 41.980 auto per rimpiazzare un giunto dell'asse posteriore che potrebbe rompersi perché non adeguatamente protetto contro la corrosione. I modelli interessati sono le versioni «quattro» della A3 costruite tra febbraio 1999 e marzo 2000, la S3 e la sportiva TT costruite tra settembre 1998 e marzo 2000.
- **DUE BMW M3 ALLA SCUOLA DI STOHR.** Da sempre partner della scuola GuidarePilote dell'ex pilota di F.1 Siegfried Stohr, la Bmw ha ora aggiunto due supersportive M3 alle 330i e 330d già a disposizione dei corsi di guida sicura al Santa Monica di Misano Adriatico. E sempre in collaborazione con Stohr, è in edicola GuidarePilote con la prima di 5 videocassette (bisettimanali, lire 9.900) che hanno per protagonisti le Bmw. E un vero e proprio video-corso di guida sicura, con riprese in pista e su strada.
- **AUTOEXPERT SU INTERNET.** Grazie a un nuovo accordo stipulato con la Internet Company Autoscout24 Italia Spa, da qualche giorno è possibile trovare sul sito www.autoscout24.it il logo di Autoexpert, marchio dell'usato garantito di Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Cliccando sul logo il visitatore accede direttamente a oltre 6000 offerte di usato Autoexpert. Volendo poi, tramite le maschere di ricerca del sito, è possibile accedere al database di Autoscout24, ormai prossimo alle 500mila offerte on line in tutta Europa.
- **INFO-ACI SUL BOLLO '98.** Un servizio di informazioni sui pagamenti del bollo auto relativo al 1998 è stato attivato dall'Acì. Sarà in funzione fino al 20 ottobre ai numeri 06/5051.3415-06/5051.3416 e 06/5051.3418 e riceverà le domande esclusivamente degli automobilisti che desiderino chiarimenti relativi alle note di risposta che Acì ha inviato loro in questi giorni in relazione ai controlli sul bollo auto del 1998.
- **ACCORDO GM-TOYOTA PER INFORMARCI A BORDO.** La General Motors e la Toyota coopereranno per i servizi informatici a bordo degli autoveicoli. L'accordo prevede la fornitura di notizie e informazioni in tempo reale su terminali a bordo collegati in rete attraverso Internet e servizi di telefonia mobile. In particolare, le ricerche congiunte serviranno a potenziare i servizi di navigazione satellitare (Gps) già in dotazione sui modelli delle due Case.

Peugeot 406, una «signora auto» incompresa dagli italiani

Lodovico Basalù

Un esempio della cultura Peugeot: solida, affidabile, confortevole. Tutto questo è racchiuso nella 406, un modello già da diverso tempo sul mercato (ha anche subito un restyling) che però grida vendetta. Andiamo per ordine. Come impone la legge del tempo, sarà, in futuro, sostituito da una inedita gamma. Però è opportuno cogliere l'occasione di un lungo test a bordo della versione 1.8 ST berlina per constatare come, a volte, le reazioni del popolo delle quattro ruote siano strane, incomprensibili, specie se parliamo di quello italiano. In Francia e in Spagna, infatti, la 406 ha riscosso un successo incredibile e anche le vendite a livello mondiale del 2000 parlano di oltre 258.000 unità (+2,1% rispetto al 1999). In Italia la versione station wagon ha fatto sì registrare ottimi risultati, non imitata però dalla berlina 3 volumi, forse «accusata» di essere troppo classica. Eppure i contenuti ci sono tutti: un ottimo motore di 1.8 litri da 116 cavalli, un consumo medio (reale) che permette percorrenze di 13-14 km/litro, una silenziosità a livello del miglior 6 cilindri, un comfort a tutto campo. La versione ST poi, rispetto alla più economica SR, aggiunge i cerchi in lega e l'autoradio di serie, oltre a incorporare tutto ciò che richiede un'auto di questa categoria, dal climatizzatore all'Abs, dagli airbag al computer di bordo.

Ovvio che analizzando i dati di vendita italiani (3003 unità vendute quest'anno da gennaio ad agosto) il diesel faccia la parte del leone, con 2232 «pezzi» contro i 316 delle versio-



La Peugeot 406 berlina (versione SV) ha un ottimo motore 1800 da 116 CV

ni a benzina, mentre la coupé è arrivata a quota 485 vedendo migliorare leggermente le proprie vendite grazie al motore a gasolio. Un propulsore, lo ricordiamo, ben noto per le sue qualità: iniezione diretta common rail, filtro antiparticolato, potenza di 133 cavalli nella versione di 2.2 litri HDI. Proprio la stessa che in una speciale sfida durata 24 ore sul circuito di Misano Adriatico ha trionfato di fronte ad agguerriti rivali, in testa la Bmw 320d.

Insomma la signora 406, con i suoi 430 litri di capienza dei bagagliaio (berlina) e i 526 (fino a 1741) della station wagon, ha mostrato di avere ancora i connotati giusti per stupire, confermando la validità di un progetto solo in parte criticabile per quel che riguarda il design, forse troppo convenzionale. Altri modelli della Casa del leone, ovvero 206 e 307, hanno

però mostrato di sapersi inoltrare bene laddove la matita (o meglio il computer) rivelano quanto sia stupefacente l'ingegno umano nella ricerca di nuove forme. Forme che spesso risultano valide e durature nel tempo, come lo è la 406 Coupé, nata dall'abile matita dello studio Pininfarina, da sempre legato a casa Peugeot.

La 406 Coupé è stata purtroppo vittima di una scarsa campagna pubblicitaria e di una produzione con il contagocce (nasce negli stabilimenti della Pininfarina). Piccole sfumature di una Casa, quale la Peugeot, che ha mostrato di saper lasciare libero l'estro in termini di design alla cucina Citroën, confermando la voglia di differenziazione all'interno del gruppo PSA. Un esempio? La nuovissima C3, moderna e riuscita reinterpretazione della celebre 2CV.