

auto-flash

ESPERIMENTO IN CORSO IN CENTRO
Venti Citroen Saxo elettriche offerte in noleggio a Brescia

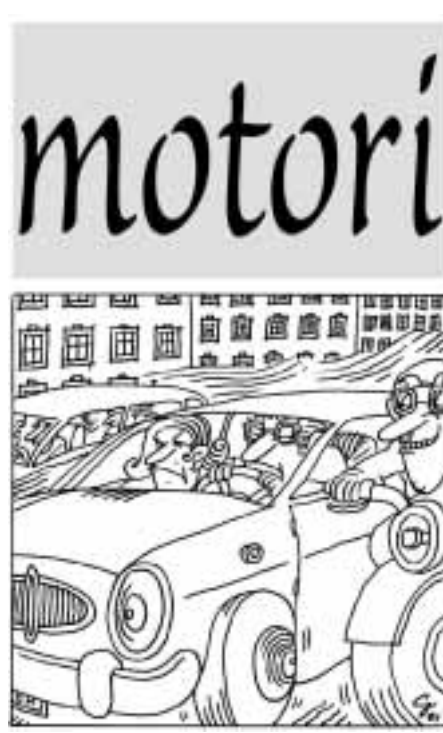


Citroën Italia ha fornito al Comune di Brescia 20 Saxo Elettriche che da alcuni giorni sono offerte a noleggio al pubblico presso il parcheggio Stazione dove si trova una zona automatizzata d'interscambio (è la terza del genere dopo Livorno e Torino). Le Saxo sono in costante collegamento via radio con la centrale. La tariffa (€ 6.000 l'ora più 15.000 forfait al giorno), comprende il consumo di elettricità, l'accesso e sosta nel centro storico, l'assicurazione «All Risks» e la sosta gratuita della Saxo in tutta la città.

IN 1.700.000 AL PRIMO PORTE APERTE
Per la Stilo subito 6mila ordini
Piace ai giovani e alle donne



Il «Porte aperte» che il 6 e 7 ottobre ha dato il via alla commercializzazione della Stilo ha richiamato oltre 1.700.000 visitatori negli oltre 1.200 punti vendita Fiat di tutta Italia. I concessionari hanno raccolto 6.000 ordini. A disposizione del pubblico c'erano 5.000 auto di cui 3.500 da test: le prove su strada sono state 74.000 e le trattative condotte 60.000. Fiat Stilo piace soprattutto ai giovani (il 50% dei visitatori con meno di 30 anni) e alle donne (30%). La metà (50%) sono possessori di modelli di altre marche.



IL PROGRAMMA MAXICARE DI BMW
Per la Mini, manutenzione a prezzo fisso, predefinito



La cura con cui la Bmw coccola i propri clienti si è estesa agli acquirenti della nuova Mini: One, One De Luxe, Cooper. A loro offre un programma di assistenza, «Maxicare», che a prezzo definito (fisso) garantisce tutti i futuri interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria (inclusi la manodopera e i ricambi). Il contratto si stipula entro 12 mesi dall'immatricolazione, è estendibile e prevede tre livelli: 500 euro per 3 anni o 40mila km; 700 euro per 3 anni o 70mila km; 1100 euro per 4 anni o 90mila km.

LA NOTIZIA CURIOSA
Francesco Cossiga sceglie l'ammiraglia Rover 75



La curiosità della settimana: un testimonial molto speciale per la nuova Rover 75. Si tratta, infatti, dell'ex capo dello Stato, Francesco Cossiga, che ha scelto la nuova ammiraglia del gruppo inglese MG Rover per i suoi spostamenti di lavoro. Per il giovane Gruppo il fatto costituisce un prezioso riconoscimento dei propri sforzi. La 75, del resto, si presenta bene: berlina e station wagon (la 75 Tourer), interni riccamente allestiti, motori a benzina a 4 e 6 cilindri di 1.8 e 2.0 litri e un 2000 turbodiesel.

Venti di crisi, è tempo di acquistare

In tempi di stagnazione prolungata della domanda i Costruttori affinano le offerte di servizi

Rossella Dallò

MILANO Cosa sta succedendo nel mondo dell'auto? A cosa porteranno i venti di crisi che già si sono evidenziati in settembre, dopo l'attacco terroristico alle Torri gemelle e al Pentagono? Queste domande se le pongono in primo luogo tutti i Costruttori, che sono subito intervenuti a ridimensionare previsioni di vendita, programmi produttivi e, non poco, anche gli organi.

Tralasciando il merito delle questioni sindacali in gioco (futuro di milioni di lavoratori in tutto il mondo tra industria automobilistica, indotto della componentistica, reti commerciali), solo in America, dove non esiste la cassa integrazione, i big del settore hanno annunciato il «taglio» di oltre 50mila posti di lavoro: 15mila la General Motors, 5mila la Ford, 7.800 la Goodyear e 26mila il Gruppo tedescoamericano DaimlerChrysler (che in settembre ha registrato un calo della domanda del 28% sullo stesso mese 2000, proprio mentre lanciava una campagna di immagine da 90 milioni di dollari). A questi si aggiungono circa 10mila posti in meno alla Isuzu.

In Europa, per ora, sono state trovate soluzioni alternative. La Volkswagen ha varato un programma di flessibilità, battezzato «Cinquemila per cinquemila», con il quale le ore lavorative vengono direttamente legate agli obiettivi. In casa nostra, come si sa, il Gruppo Fiat è ricorso ancora una volta alla cassa integrazione per quattro settimane, che coinvolge soprattutto Mirafiori e Rivalta ma anche altri impianti, per una riduzione totale di presenze nel periodo pari a 20mila lavoratori e al taglio produttivo di 100mila auto da qui a fine anno. Quest'ultima è una cifra enorme che, per darne un'idea, corrisponde pressappoco a quanto hanno venduto in settembre tutte le Case estere (109.570) messe insieme. In termini di valore, facendo 30 milioni il prezzo medio di un'auto nuova, significa una perdita secca di

amarcord



Trent'anni fa nasceva la 127 una piccola davvero speciale

Massimo Burzio

TORINO Pochi se lo ricorderanno, ma trent'anni fa, nel 1971, nasceva una delle utilitarie più importanti della storia della Fiat: la 127. E importante lo fu non soltanto perché fu prodotta, sino al 1987, in 3.700.000 unità o perché vinse il titolo di «Auto dell'Anno» nel 1972. Ma soprattutto perché è una delle prime vetture del Gruppo Fiat (dopo l'Autobianchi Primula del '64 e la Fiat 128 del '69) a trazione anteriore. Ma la 127 fu anche un'auto simbolica di una capacità tutta italiana di disegnare, progettare e costruire le piccole automobili, visto che l'americano Lee Jacocca, uno dei manager più importanti della storia automobilistica mondiale, rivelò negli anni '80 che la prima versione della Ford Fiesta fu concepita in pratica copiando proprio la 127. I due volumi della vettura disegnata da Pio Manzù (un giovane designer del Centro stile Fiat prematuramente scomparso) testimoniano, tra l'altro, non soltanto

di una ricerca stilistica che iniziava a pensare anche all'aerodinamica destinata alle automobili a grande tiratura, ma anche di una pulizia di linee che ancora oggi si percepisce, ad esempio, nel posteriore e nel buon rapporto tra lamiera e parti vetrate. Inizialmente la 127 nacque con uno sportello per il baule che già nel 1972, con la «3 porte», divenne un grande portellone per migliorare l'accesso al vano bagagli. Un fatto che oggi, su una due volumi, è del tutto normale ma che all'epoca non era così scontato. Della 127, nei suoi 16 anni di carriera, si contano quasi tre serie

principali e una ventina di versioni e varianti. Tra queste ci furono anche una 5 porte, una station wagon che, tra l'altro, diede origine al commerciale Fiorino, le versioni Sport e la «Rustica»: una strana due ruote motrici che «doveva sembrare» una 4WD e che nei suoi allestimenti interni teneva fede, purtroppo, al proprio nome. A bordo della 127 che al lancio costava 920.000 lire, circa 15 milioni d'oggi, si stava anche comodi, almeno secondo gli standard di qualche decennio fa. Buona anche la capacità di carico sia in configurazione normale sia in quella, allora abbastanza inusuale, con il divano posteriore abbattuto. Che la 127 fosse una vettura «moderna» per il periodo in cui fu concepita e costruita lo dimostra, infine, la sua meccanica. Lo schema delle sospensioni, dei freni e dello sterzo era, infatti, mutuato da quello, inedito, della 128 e soltanto il propulsore, al principio, derivava dalla precedente 850: un 4 cilindri di 903 cc da 47 CV abbinato ad un cambio a quattro marce che peraltro venne sempre aggiornato e fece una dignitosa carriera. Ma sulla 127 andarono anche un 1.050 da 70 CV (per la Sport del '78) e un rumorosissimo diesel 1301 cc da 45 CV. E, poi, visto che venne anche costruita in Brasile (oltre che dalla spagnola Seat e dalla jugoslava Zastava) persino un propulsore ad alcool di canna da zucchero.

3.000 miliardi di lire. Ovviamente, da queste misure, restano indenni i modelli più richiesti: la nuova Stilo (pessimo momento per il lancio di questo modello su cui Fiat punta per affermarsi nel maggior segmento di mercato europeo, e da cui si aspetta buoni margini di guadagno), la Punto, l'Alfa 147.

Ma gli stessi punti interrogativi se li pongono anche i consumatori. Preoccupati di preservare i bilanci familiari dalla ventilata fase di recessione, si chiedono se sia o no il caso di pensare a cambiare l'auto. E chi ha già perfezionato l'acquisto è invece preoccupato, per esempio, dei possibili ritardi nelle consegne di vetture o, nella peggiore delle ipotesi, della chiusura della concessionaria. Naturalmente, questa è una eventualità che nessuno, nemmeno noi, si augura. È però certo che l'attuale stagnazione della domanda, a detta di tutti, dovrebbe durare ancora per qualche mese.

Gli analisti prevedono che entro la fine dell'anno la produzione globale di automobili subirà infatti una contrazione di 700.000 esemplari. Nel solo mese di ottobre, i costruttori europei hanno annunciato tagli produttivi per almeno 60.000 unità e negli Stati Uniti la sola Ford ha comunicato l'intenzione di ridurre i propri volumi industriali di 120.000 veicoli. In un momento così delicato per l'economia delle grandi aree industrializzate, che tocca anche il Giappone (in un anno la produzione industriale è calata del 14%) e la Corea appena uscita da una fase molto critica (che ne sarà del protocollo di intesa con GM per l'acquisto di Daewoo?) e l'Argentina tuttora nel baratro, solitamente i Costruttori affinano le loro armi di seduzione nei confronti dell'utenza con una maggiore offerta di servizi e, a volte, di sconti. In più, molte Case estere in questo periodo sono costrette a sdoganare modelli che non potrebbero essere immatricolati nel 2002 (vetture Euro 2, per esempio). Forse, è proprio questo il momento più favorevole per comprare.



Ford Focus, qualche ritocco e nuovi TDCi

Diabete giovanile La solidarietà Ford

Da diciotto anni Ford Motor Company è impegnata anche a fianco della ricerca medica. Dal 1983, infatti, annualmente il colosso americano dell'auto organizza una «passeggiata» a scopo benefico al fine di raccogliere attenzione e fondi a favore della Fondazione di ricerche per la cura del diabete giovanile. Tale iniziativa, che ormai coinvolge trenta Paesi sudamericani e europei, ieri ha visto per la prima volta anche la partecipazione dell'Italia. Come in tutti gli altri Paesi aderenti, la giornata di solidarietà si risolve in una manifestazione di informazione sul problema e ludico-sportiva. Una sorta di mini-olimpiade per adulti e bambini, è stata organizzata da tutti i marchi del gruppo Ford alle Terme di Caracalla, a Roma. Lo scorso anno Ford ha raccolto così in tutto il mondo la bellezza di 1,4 milioni di dollari. Obiettivo per questa edizione: un milione e mezzo di dollari, poco meno di tre miliardi e mezzo di lire.

PESSIONE La Focus WRC guida le classifiche piloti e marche del Mondiale Rally. Colin McRae, in odore di iride, si presta a mostrare ai giornalisti le doti del suo «gioiello». Dove? Ovviamente in casa dello sponsor Martini Racing, già plurititolato con la Lancia, ed esattamente tra i campi intorno allo stabilimento Martini e Rossi (a proposito, si consiglia una visita al suo straordinario Museo, ricco di reperti archeologici greci, etruschi e romani) a Pessione, alle porte di Torino. L'occasione è davvero ghiotta: non capita spesso di poter sedere accanto a un pilota di tale spessore. Adrenalina pura, anche se il campione scozzese ha pietà dei suoi ospiti!

Ma, lasciati i brividi sui sentieri e i prati, la vera ragione della presenza Ford a Pessione è la presentazione della gamma «stradale» 2002 della bestseller Focus. E bestseller lo è davvero, visto che anche con meno cavalli della WRC è seconda assoluta nelle vendite sul nostro mercato (dietro alla Punto) e sta saldamente in testa in quelle del segmento C (davanti alla Golf), delle vetture diesel e delle station wagon. Tutti questi «primati», naturalmente, la Ford Italia intende mantenerli il più a lungo possibile, ben sapendo - lo dichiara lo stesso presidente Andrea Formica - che per il prossimo anno la competizione commerciale in questo settore «si fa ancora più interessante con l'ingresso delle nuove vetture come Fiat Stilo, Toyota Corolla e Peugeot 307 anche in versione wagon».

Svelata da poco al Salone di Francoforte, la Ford Focus model year 2002 si presenta con qualche sapiente ritocco stilistico - nuovi gruppi ottici anteriori con indicatori di direzione integrati, differenti fasce paracolpi, nuovi tessuti e rivestimenti per gli interni - e con un arricchimento di gamma grazie all'adozione standard su tutte le versioni degli airbag laterali, una serie di accessori opzionali (dal climatizzatore automatico al navigatore satellitare con varie funzioni integrate, ai fari allo xeno) e all'ampliamento dell'offerta di motori diesel a iniezione diretta common rail. Oltre al 1800 TDCi, un motore straordinariamente brillante e risparmiatore, ci saranno anche il noto 2 litri da 115 CV e quello più potente da 130 cavalli, e infine il 1400 sviluppato in joint venture con il gruppo francese PSA con cui saranno dapprima equipaggiate la Citroën C3 e la nuova Ford Fiesta. A tutto ciò, conformandosi alle concorrenti, si aggiungono un pacchetto denominato IVP che permette di configurare gli interni a proprio piacimento con sedili inclinabili e provvisti di piani d'appoggio e portageggi vari, nonché l'estensione della garanzia a due anni. Per l'IVP il presidente Formica pensa di dotarne di serie una versione ad hoc della Focus wagon; quanto alla garanzia, l'annuncio ufficiale potrebbe avvenire in occasione del Motor Show di Bologna. r.d.

Storia di una preziosissima supercar realizzata nel «triangolo d'oro» dell'automobile, in quel di Modena, e storia personale di un argentino estremamente volitivo

Pagani Zonda, quando un sogno di bambino diventa realtà

MODENA Seminasco nella zona industriale tra Modena e Castelfranco Emilia c'è un modernissimo stabilimento in mezzo a tanti parallelepipedi di cemento. Si ha la netta sensazione di trovarsi in un posto dove il design ha un posto di rilievo. E infatti è la sede della Pagani, il luogo dove una trentina di appassionati tecnici, ingegneri, operai specializzati realizzano, lavorando rigorosamente a mano, la supercar C12 S - evoluzione della C12 - confidenzialmente Zonda S.

La vettura è una sorta di pezzo unico di alta «oreficeria» (anche nel prezzo: 850 milioni di lire!): struttura a cella centrale in fibra di carbonio, telaio (il più rigido al mondo in torsione) in tubi di acciaio al cromo molibdeno, carrozzeria in fibra di carbonio MD System; sospensioni a 4 ruote indipendenti a triangoli sovrapposti in alluminio, progettate e realizzate interamente, come la trasmissione e sei rapporti, dalla stessa Pagani; rollbar integrato nel tetto e rivestito della stessa morbida pelle, cucita a mano, degli interni; sedili costruiti sulla misura del cliente; motore Mercedes V12 di 7 litri elaborato dalla divisione sportiva AMG (550 CV a 5500 giri, 750 Nm a 4500 giri, da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi e oltre 300 km l'ora). Per inciso, come ci ha dimostrato Loris, ex collaudatore di Lamborghini, Ferrari e Bugatti, la coppia è talmente generosa da poter viaggiare a 50 orari in sesta e poi schizzare come una scheggia alla minima pressione sull'acceleratore senza neppure sfruttare tutta la potenza.

Concentrato di tecnologia che sfrutta ampiamente quella aeronautica (per i 110 componenti in carbonio, ma anche per il serbatoio elicotistico in gomma speciale), la Zonda monta pneumatici Michelin Pilot Sport, gli anteriori già presenti su una piccola gamma di supercar (Ferrari compre-



La Zonda ha due bauletti per valigie fatte su misura nel vano motore

sa) mentre i posteriori sono stati studiati apposta per questa vettura e sono i più larghi mai realizzati: 345/35/18. Da notare: un treno di gomme costa 11 milioni. Inoltre, la Zonda è omologata per l'Europa, lo sarà per gli USA dove conta già diversi clienti (finora Pagani ha venduto in tutto una trentina di C12 e ne produce 24 l'anno), da metà del 2002 dovrebbe essere omologata anche per l'Abs (per il solo sviluppo ha investito 2 miliardi!) e il controllo della trazione, e sempre per il 2002 è prevista anche una versione spider. Al di là di tutto ciò, la Zonda è soprattutto la concretizza-

zione, perseguita con caparbia costanza, di un sogno che Horacio Pagani ha coltivato fin dalla più tenera età. Argentino, di famiglia modesta (il padre da sempre fa il fornai), Horacio ritagliava le foto di Automondo con i servizi dai Saloni europei e, racconta, «le mettevo via, preparando la mia macchina». A 12 anni già costruisce in balsa i primi modellini, a 15 ci prova col fil di ferro. Studia disegno industriale all'università (ma deve abbandonare a causa degli «anni duri del desaparecidos») e ingegneria meccanica. La svolta decisiva, quando conosce il progettista argentino Oreste Berta e grazie a lui il grande Fango. Con il loro aiuto approda in Italia alla Lamborghini e dopo varie vicissitudini, inframmezzate dal matrimonio con Cristina che lo segue nella sua avventura, viene assunto come operaio, poi è incaricato di mettere insieme un reparto sperimentale di materiali compositi. Ma arriva la Chrysler che taglia gli investimenti. Lui chiede un prestito in banca, compra un'autoclave e affitta un capannone. Da allora la sua strada è segnata: gli affidano il restyling della Countach e un progetto speciale per i 25 anni della Lamborghini: la Diablo, che va subito a ruba. Da lì è stata una continua ascesa, fino alla Zonda. «Volevo creare un'auto - dice - che non si confrontasse con le bellissime Gt che si fanno in questa zona». Ci è riuscito. r.d.