

auto-flash

SI AMPLIA LA GAMMA DELL'AMMIRAGLIA
Per la Opel Omega un nuovo sei cilindri common rail da 150 CV



Un nuovo sei cilindri 2.5 turbodiesel common rail, 24 valvole (da dicembre a richiesta, anche con cambio automatico a 5 marce, a 3.291.659 lire, o 1700 euro), amplia l'offerta della ammiraglia Opel. Con questo motore, che eroga 150 CV e una coppia di 30,6 kgm tra 1750 e 3000 giri, la Omega raggiunge i 208 km/h e i 100 orari da zero in 10,5". Il suo prezzo: 63.416.715 lire (32.752 euro). Sempre da dicembre, i controlli elettronici della trazione e della stabilità saranno di serie su tutte le Omega a 6 cilindri.

NOVITA' DALLA MARANGONI TYRE
Invernali Meteo ESC da 17" per vetture ad alte prestazioni



Nella gamma 2002 di pneumatici invernali Marangoni Meteo ESC entra una nuova gomma da 17" omologata per una velocità massima di 240 km/h. Si tratta della misura 225/45 studiata per auto alto di gamma come Alfa 166 (nella foto), Audi A6, Bmw Serie 3 e 5, Mercedes Classe C e E. I nuovi Meteo ESC 17", sicuri sulla neve grazie all'impiego di silice e speciali additivi, come tutti gli altri pneumatici della gamma (24 misure) sono garantiti a vita anche da eventuali danni provocati dal normale utilizzo stradale.

motori



INIZIATA LA COMMERCIALIZZAZIONE
Un Land Rover Defender 130 da lavoro con cassone ribaltabile



La versatilità del Land Rover Defender sembra non avere confini. È appena iniziata la commercializzazione della versione da lavoro 130 Cassone ribaltabile, realizzata in collaborazione con la Scattolini. Il modello sviluppato sulla base di un Defender 130 cabinato tre posti, mosso da un turbodiesel TD5 cambio con riduttore a due gamme di velocità e differenziale centrale bloccabile, ha una portata utile di 1200 kg, 1050 sul cassone (lungo 255 cm e largo 179). Il prezzo, IVA esclusa, è di 47.045.000 lire.

È IL SITO INTERNET UFFICIALE
www.pinfarinna.it festeggia i primi centomila "navigatori"



www.pinfarinna.it il sito ufficiale della celebre Carrozzeria festeggia i suoi primi 100mila contatti a un anno e mezzo dal lancio al Salone di Ginevra 2000. Nato come una "monografia online" e basato su un archivio di immagini che raccontano la storia e l'attività della Pininfarina, è suddiviso in sei settori. Fra questi, la "Collezione" con le creazioni più significative e la "Ricerca" con una panoramica di modelli e prototipi dagli Anni 50 a oggi (nella foto, la Start appena presentata al Salone di Francoforte).

Il Giappone è pronto a ripartire

Dopo la lunga crisi, al Salone di Tokyo prospettive chiare e tante proposte

Marcello Pirovano

TOKYO Le nebbie cominciano a diradarsi e la lunga crisi che per una decina di anni ha attanagliato l'industria giapponese dell'auto sembra ormai alle spalle, o in procinto di andarci. È questa la più immediata e importante impressione che si ricava girando tra gli stand del 35° Salone internazionale di Tokyo anche se l'atmosfera che si respira non può certo essere di euforia perché, adesso, ci sono da mettere in conto gli effetti non del tutto valutabili della guerra al terrorismo e della conseguente recessione americana.

Di sicuro, però, il lungo e doloroso processo di riorganizzazione dell'intero comparto può dirsi compiuto e si può ripartire. Il prezzo pagato è stato alto, molto più di quanto si era guadagnato negli anni della bolla speculativa, ma ora tutto è più chiaro e ci sono le premesse per tornare protagonisti, sia pure con diverse prospettive e, in molti casi, sotto diverse bandiere. Sul terreno sono rimasti morti e feriti e profonde cicatrici per l'orgoglio nazionale giapponese che si vanno lentamente rimarginando. Delle nove marche che solo 10 anni fa costituivano la prepotente massa d'urto del «pericolo giallo» ne restano infatti solo due totalmente indipendenti: la superpotenza Toyota che controlla anche Daihatsu, e l'orgogliosa Honda. Tutte le altre fanno parte di altri agglomerati e rispondono ad altri padroni venuti da fuori a far valere non solo il peso di più forti capacità di investimenti, ma anche di più solide e antiche culture.

Il caso più eclatante è quello di Nissan che senza Renault e senza il consorzio Ghosn inviato da Parigi sarebbe finita in bancarotta. E lo stesso vale per Mitsubishi che ha dovuto aggrapparsi al salvagente di Daimler-Chrysler per non affogare. Mazda, a sua volta, ha dovuto rassegnarsi a diventare niente altro che un marchio di Ford, e un discorso più o meno analogo coinvolge Suzuki, Subaru e Isuzu satelliti del pianeta General Motors.

Al termine di questo lungo cammino di acquisizioni e drastiche ristrutturazioni la produzione di auto giapponesi è scesa in dieci anni da quasi 14 milioni a poco più di 10. La conseguenza sul piano sociale è stata traumatica, visto che oltre 100.000 addetti degli 800.000 che trovavano lavoro nell'industria dell'auto e della componentistica all'inizio degli anni Novanta hanno perso il posto, e che la loro espulsione ha contribuito a far salire la disoccupazione dal 2,9 a oltre il 6 per cento. Si è recuperato, è vero, con le produzioni nei mercati primari d'Europa e degli Usa e in quelli a basso costo del lavoro, ma lo shock è rimasto.

Alla fine di questa lunga traversata del deserto tutto il comparto si mostra ora attrezzato e strutturato su basi molto più solide e su prospettive più chiare. Questo, in definitiva il messaggio che viene dal Salone di Tokyo. Tutto dipenderà dalla durata e dagli esiti della guerra perché, se è vero quanto sostengono gli analisti finanziari, cioè che nessun Costruttore può permettersi il lusso guadagnare più del 5%, si dovrà sperare che il mercato, sia pure rivitalizzato dalla nuova situazione e da tante interessanti proposte, non perda più (e per troppo tempo) di questa percentuale.

Ecco alcune delle protagoniste giapponesi a Tokyo: la Daihatsu Copen (sotto) è una coupé-cabriolet con motore di 660 cc; l'avveniristica «auto parlante» POD, concept car della Toyota (al centro) sviluppata insieme alla Sony; a destra, dall'alto, il prototipo di vettura per il tempo libero SUP (Sport Utility Pack) della Mitsubishi e la Dualnote della Honda, concept di ibrida ad alte prestazioni (il motore principale è un V6 i-VTEC di 3500 cc)



Toyota leader anche nelle novità

TOKYO Cinquanta e più novità tra modelli pronti a passare sulle linee di montaggio della grande produzione di serie e concept car che esplorano il futuro più o meno lontano. È questo il sostanzioso piatto offerto dal 35° Salone di Tokyo che arriva giusto un mese dopo la grande rassegna europea di Francoforte e anticipa di due quella americana di Detroit. Grandi sistemi a confronto, quindi, e sfida di culture sia pure nel rimescolamento di carte conseguente alle grandi acquisizioni e alle concentrazioni che si sono succedute e che, con tutta probabilità, non sono ancora finite.

Tra le proposte più interessanti per contenuti tecnico-stilistici non si può non rispettare le gerarchie e prendere atto della clamorosa dimostrazione di forza della marca leader, la Toyota, con la controllata Daihatsu. Riflettori puntati, allora, su due modelli sportivi: la elegante e potente FXS con il suo motore V8 da 400 CV e la grintosissima RSC Rugged Sport Coupé, una 2+2 a trazione integrale che si ispira ai rally e che influenzerà tutti i futuri modelli prestazionali della Casa. In tema di «information technology» fa sensazione la POD, un'auto che secondo i tecnici Toyota «ascolta e reagisce con il pilota»

e comunica con auto dello stesso tipo con messaggi come «allarme», «grazie», «per favore dai strada». La POD, sviluppata con Sony, segnala inoltre attraverso strisce luminose sul frontale che cambiano di colore, lo stato d'animo e la condizione fisica del conducente di cui controlla anche la correttezza delle manovre confrontandole con quelle pre-registrate di un pilota esperto. Se si sbaglia, partono segnali di richiamo e opportuni correttivi.

Anche per la ASVZ la preoccupazione più importante riguarda la sicurezza e sono ben nove i sistemi che tengono conto delle situazioni di marcia e delle capacità del pilota per prevenire incidenti o ridurne le conseguenze. Tra i veicoli a propulsione ibrida spicca la FCHV5, una SUV che si avvale del sistema con reformer Clean Hydrocarbon Fuel per riciclare l'idrogeno necessario partendo da un combustibile convenzionale. È una nuova SUV per i giovani anche la VOLTS, aggressiva nello stile, funzionale negli interni e con un motore di 1800 cc e cambio a 6 rapporti. Stesso target per la IST minivan con motore di 1300 cc e ruote di grande diametro. Infine si segnalano la FF Ultraspaces, station wagon pensata per il relax e l'intrattenimento, e la

U4B minicar a trazione integrale versatile nell'abitacolo modulare e con un motorino 3 cilindri di 660 cc. Da Daihatsu, oltre alle abituali minicar come la UFE che pesa solo 630 kg o la MUSE piena di sistemi informativi, arriva la piccola COPEN, una coupé-cabriolet dalla linea molto seducente e un efficiente motore sempre di 660 cc, ma a 4 cilindri.

La sfida alla tecnologia avanzata viene prontamente raccolta da Honda e da Nissan. La prima con la DUALNOTE che concilia elementi contrastanti come le alte prestazioni e il rispetto ambientale. Vi provvede una motorizzazione ibrida con un 3500 cc V6 i-VTEC combinato con un sistema ibrido IMA - Integrated Motor Assist. Segue la sportiva BULLDOG che dietro i sedili posteriori trova lo spazio per accogliere un mini scooter. Questo mezzo d'emergenza, nella fantascientifica UNIBOX, con carrozzeria squadrata in vetro che lascia tutto a vista, viene alloggiato addirittura in una intercapedine della porta. Nissan concentra i suoi sforzi nel rilancio della prestigiosa e storica serie sportiva dei modelli Z che un tempo portavano sul cofano il marchio Datsun. Dovremmo vedere presto una bellissima FAIRLADY Z ad alte prestazioni e elegante.

Il magazzino delle idee futuribili viene invece concentrato nella IDEO in grado di fornire su una plancia costituita in pratica da un unico maxi schermo il massimo delle informazioni e di assistenza, e nella KINO, progettata dallo svizzero Schwartz e realizzata dalla italiana Stola, con i suoi straordinari interni modulari, nonché nella NAILS, studio per un pick-up avveniristico.

Mitsubishi esce dalla crisi di immagine con due proposte molto suggestive, la CZ2 berlina compatta con motore 1300 cc e con la sua variante sportiva CZ3 Tarmac che è una vettura 4x4 da rally vestita a festa. Lo SPACE LINER e il SUP (Sport Utility Pack) completano il discorso dello sfruttamento dello spazio interno e delle motorizzazioni ibride, che per il SUP sono 4 motori elettrici, uno per ruota.

Si muove anche Mazda con il prototipo ATENZA che sarà la futura berlina di segmento medio e la segue Suzuki con il prototipo GSX-R4 che adotta il motore 1300 cc della motocicletta sportiva Hayabusa e con la compatta elettrica COVIE. Quanto a Subaru difende la propria specializzazione sulla trazione integrale con la HM01, la nuova compatta 4x4 munita anche di motorizzazione ibrida. **m.p.**

Ufficialmente sul mercato italiano a partire dal 17 novembre, la nuova top-car della Casa di Monaco è un mega concentrato di elettronica innovativa

Arriva dal futuro la super ammiraglia Bmw Serie 7

Rossella Dallò

PERUGIA Se non fosse che ancora le manca la voce, ci saremmo convinti di essere a bordo di Kitt, la famosa Supercar del serial Tv americano. Non c'è il bel protagonista, neppure in optional, e appunto non parla come la quattro ruote televisiva (il dispositivo «viva voce» arriverà più avanti e potrà comandare ben 400 funzioni diverse), ma la nuova Serie 7 della Bmw sembra arrivare dal futuro. Almeno una volta saliti a bordo, perché lo stile della carrozzeria non corrisponde, a nostro avviso, alla valanga di innovazioni apportate sotto l'abito. Anzi, riteniamo che sia anche un po' meno Bmw del solito, con quel frontale largo e schiacciato. Tuttavia, la quarta generazione dell'ammiraglia di Monaco è la dimostrazione che «l'abito non fa il monaco».

Per descrivere tutte le novità di questa vettura ci vorrebbe una enciclopedia. Basti dire che per darci una stringatissima idea della mole di alta tecnologia e di innovazioni messe a frutto sulla Serie 7 ci sono volute oltre due ore di conferenza stampa itinerante su diverse postazioni tematiche. Tanto per citarne qualcuna: la chiave di accensione



elettronica non mette in moto, tramite il pulsante Start/stop, solo il motore (due nuovi V8 di 3600 cc e 272 CV e di 4400 cc e 333 CV, entrambi capaci di notevoli prestazioni) ma tutta la vettura, dalle regolazioni dei sedili e del volante al computer di bordo, alle 6 mega-centraline elettroniche

che a loro volta sovrintendono a 71 centraline settoriali e queste a una marea di sensori, in parte collegati non più da fili elettrici ma da cavi a fibre ottiche. Poi c'è il cambio automatico a sei rapporti che, non avendo bisogno di cavo, si aziona con una levetta sul piantone dello sterzo e che, volen-

do, si può escludere per passare al manuale a levette e pulsanti sul volante. E poi ancora, c'è il cosiddetto i-Drive, una sorta di supercomando tondo posto al termine della consolle centrale (a portata di mano del guidatore e del passeggero anteriore) con il quale si controllano e regolano oltre 700 funzioni raggruppate in quattro «super-aree» sul grande display al centro della plancia.

Ma non c'è da farsi prendere dal panico. All'inizio è meglio far pratica a vettura ferma e dopo... meglio lasciarlo al compagno di viaggio, perché, comunque, i comandi principali utili nella guida sono tutti ripetuti in maniera tradizionale. Guidare la nuova Serie 7, peraltro, è di una facilità estrema, nonostante le dimensioni ragguardevoli e il peso di 20 quintali, proprio grazie alla valanga elettronica che tiene tutto sotto stretta osservazione e interviene con la rapidità della luce senza che neppure il guidatore se ne renda conto.

Unici veri «problemi» di questa supercar a forma di berlina-coupé sono la guida semi-alta che a non tutti può piacere, specie sul misto delle tortuose strade ombre dove l'abbiamo provata, e il prezzo da élite: 139,9 milioni la 735 e 151,4 milioni la 745. E le sellerie e i rivestimenti in pelle sono a parte!

50mila le Astra di Bertone

Candeline per due alla Carrozzeria Bertone di Grugliasco che con Adam Opel festeggia il traguardo delle 50mila Opel Astra Coupé e Cabrio prodotte in poco più di due anni. Costruita da fine 1999, la Coupé è distribuita in 31 mercati in tutto il mondo, dall'Europa al Giappone, Venezuela e Sudafrica. La Astra Cabrio, arrivata un anno dopo, è disponibile in 13 mercati ma non ancora in alcuni Paesi del Sud Europa e in Italia, dove sarà posta in vendita nel corso del 2002. Questi due affascinanti modelli, frutto di due anni e mezzo di progettazione congiunta, sono solo la tappa più recente di una indovinata partnership che data dagli anni Ottanta con la Kadett Cabrio e proseguita poi con la prima generazione della Astra Cabrio. Sul piano industriale, la Carrozzeria Bertone (primo Costruttore italiano con certificazione ISO 9001) svolge l'intero ciclo produttivo mantenendo alcune lavorazioni manuali altamente specializzate.