

auto-flash

MENTRE LAND ROVER ESAGERA: 3 ANNI
Due anni di garanzia anche per Mercedes e gruppo VW

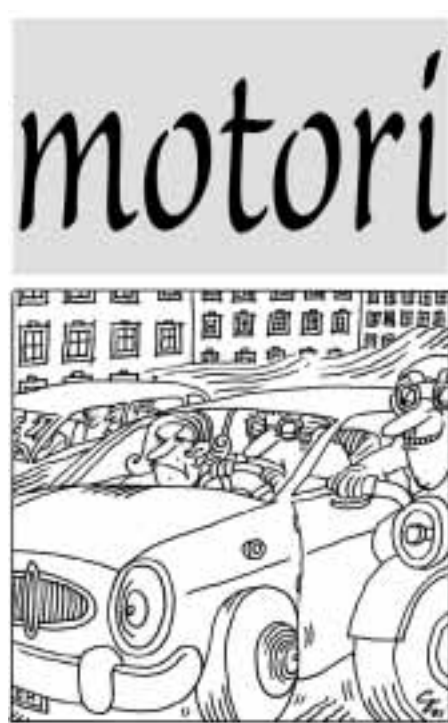


Anche Mercedes-Benz, contrariamente a quanto abbiamo scritto la scorsa settimana, offre 2 anni di garanzia, a partire dal 1° novembre. Purtroppo della notizia siamo stati informati solo a posteriori. Ci scusiamo dell'errore e approfittiamo per registrare che lo stesso ha fatto Autogerma, importatore dei marchi del Gruppo Volkswagen, Audi, Seat e Skoda. Successivamente, Land Rover si è adeguata, «rilanciando» 3 anni dal 2 novembre, 2 anni per chi ha acquistato una Land in settembre e ottobre.

INSIEME A MIGLIORIE E AGGIORNAMENTI
Jaguar adotta i listini in euro e ritocca in su qualche prezzo



Mancano circa 50 giorni all'entrata in vigore dell'Euro. Tutte le Case stanno adeguando i loro listini alla nuova moneta unica. Per lo più si approfitta di un nuovo modello o aggiornamento, anche per arrotondare o ritoccare i prezzi. È il caso di Jaguar che, insieme ad alcune migliori, aumenta dello 0,75% il listino delle berline XJ e sportive XK. Quanto alla X-Type sono stati introdotti nuovi equipaggiamenti e per la S-Type (nella foto) la predisposizione al navigatore satellitare con Park System.



LA JOINT INIZIERÀ A OPERARE NEL 2002
Pininfarina e Webasto soci per sviluppare nuovi tetti



Pininfarina allarga i propri confini con una alleanza strategica con la tedesca Webasto, leader nella costruzione di sistemi di tetti e riscaldamento per auto. Una intesa è stata firmata a Torino per la creazione di una joint-venture al 50% tra le due società, che avrà sede in Germania. Obiettivo: «sviluppare e produrre sistemi di tetto che vanno oltre le soluzioni ordinarie», dichiara il presidente di Webasto. La joint-venture, a cui non è ancora stato dato un nome, inizierà a operare nel 2002.

PER INTERVENTI DI SOCCORSO
La Bmw dona uno scooter C1 a scopo benefico a Bologna



I concessionari Bmw di Bologna e Alphabet Italia, la società di gestione e noleggio flotte del Gruppo Bmw, nel corso della serata benefica volta a raccogliere fondi per l'Ageop, associazione no profit per la ricerca sui tumori e le leucemie del bambino, e per la comunità per disabili mentali Arca, hanno donato una Bmw C1 (lo scooter coperto che si guida senza casco ma con le cinture di sicurezza) quale contributo alla mobilità urbana in caso di interventi di soccorso.

La lunga marcia della Lancia

Dieci mesi di «lancio» per la nuova contrammiraglia Thesis

Rossella Dallò

vista da vicino

STRESA L'abbiamo vista in giugno a Milano al workshop per i concessionari, poi in settembre a Francoforte con gli interni definitivi, ora l'abbiamo potuta provare con uno dei quattro motori con cui sarà equipaggiata il 6 aprile del 2002 al momento del lancio in Italia e a seguire in Europa. La lunga marcia di avvicinamento al mercato della Lancia Thesis ha pochi eguali nella recente storia commerciale dell'automobile. Dieci mesi. È il tempo che in Fiat Auto si sono dati «per far conoscere e provare la nuova ammiraglia della Lancia», anzi, come precisa l'amministratore delegato Roberto Testore, «l'ammiraglia di tutto il Gruppo Fiat».

Il fatto è che la Thesis deve rilanciare l'immagine Lancia, affidata oggi alle sole «Y» e Lybra (la «Z» è ormai a fine ciclo). E, soprattutto, deve recuperare quella schiera di «lancisti» che avevano riposto soldi e aspettative nella «L» e ne sono rimasti... diciamo delusi? Tant'è che a Torino si pongono obiettivi assai modesti per la Thesis: 13.200 vendite in Italia e Europa nel 2002, 25mila nell'anno pieno 2003. Allo scopo sono già state contattate 1100 aziende e «sono stati scelti 5000 clienti-chiave cui presentare e far provare» la contrammiraglia (il termine sub-ammiraglia è riduttivo dell'eleganza e dei contenuti di vetture che giusto per dimensioni e prezzo stanno un gradino sotto le grandi berline di lusso).

Per la super-Lancia il compito non sarà facilissimo, dovendosi inserire in un mercato presidiato dalle articolate gamme Mercedes Classe E, Bmw Serie 5 e Audi A6. La Thesis non avrà figlie e figliastre: non famigliari, coupé e cabrio, non una 4x4 (ma si sta sviluppando per Alfa Romeo). Per il momento, dicono, non avrà neppure i motori 6 cilindri turbodiesel tuttora in fase di sviluppo, e quanto all'8 cilindri General Motors «ci stiamo pensando». Al lancio avrà motori già noti, sebbene riveduti e modificati per garantire buone potenze e prestazioni «all'altezza»: 2.0 TurboSoft 185 CV, 2.4 20 valvole 170 CV, 3.0 V6 215 CV e il 2.4 JTD 150 CV. Ruolo della Thesis è quello di segnare una nuova tappa della tradizione di «eleganza e qualità italiana», «per far ritrovare alla Lancia il posto che merita». In effetti, se il design divide estimatori e detrattori (è quasi retrò, quasi innovativa) non le si può negare l'originalità; gli interni sono superbi e le dotazioni da vera ammiraglia, «carica» di supporti elettronici per la guida, la sicurezza e il comfort; e quanto ad assetto, tenuta di strada e maneggevolezza può insegnare qualcosa. In più, si promettono «prezzi competitivi e qualche servizio in più» rispetto alla concorrenza. Fiat Auto ci ha investito 405 milioni di euro (800 miliardi di lire), e 2,7 milioni di ore per lo sviluppo. Forse il rilancio della Lancia è già cominciato. E proseguirà in aprile-maggio con la nuova monovolume «Phedra», erede della Z, «realizzata sempre in alleanza con PSA ma molto diversa dalle gemelle Fiat, Peugeot e Citroën», e infine con la nuova «Y» che arriverà nel 2003. Con Alfa Romeo il rilancio è riuscito...



A bordo il lusso discreto dell'alta «sartoria» italiana e con il motore V6 si ritrova il DNA delle vere Lancia

Massimo Burzio

STRESA Basta avvicinarsi e le porte si sbloccano. Poi, appena si apre la portiera il sedile e il volante arretrano, elettricamente, di quel tanto che basta a facilitare l'accesso a bordo. Il primo «incontro» con la Thesis avviene così, in un modo che subito promette e mantiene comfort e grande qualità della vita a bordo. L'era dei compromessi, delle Lancia che erano tali soltanto per il nome ma non nell'anima, sembra essere finita. A Torino, insomma, la non facile né fortunata carriera della «L» deve essere servita per evitare di ripetere gli stessi, strategici, errori di progetto e di prodotto. A partire dalla linea che, sulla Thesis, è diventata inconfondibilmente «Lancia e italiana» con un design innovativo ma che, al contempo, propone forti richiami alla tradizione della marca. Ad esempio, il frontale imponente, la grande calandra ricordano l'Aurelia e il posteriore con le sue pinne rammenta la Flaminia. Ma la scelta di fare,

finalmente, un'auto che proponga un nuovo concetto del lusso all'italiana, si riscontra soprattutto a bordo. I sedili sono nella nappa morbidiissima delle poltrone Frau. Hanno regolazioni e movimenti elettrici tutti memorizzabili e includono, oltre al riscaldamento, tre ventilatori interni e altri marchingegni (ma solo in opzione e, a quanto si ventila, a caro prezzo, ndr). I flussi d'aria vengono distribuiti tra cuscino e schienale, mentre le schiume interne si adattano al corpo degli occupanti e si avvia un leggero massaggio alla schiena, alla vita e alle cosce. La plancia, poi, è un azzeccato concentrato di legno, magnesio e, ancora, pelle con, al centro, il sistema d'intercomunicazione Connect, la radio con Cd e comandi al volante. Il cruscotto, invece, non convince troppo. La scelta di strumenti circolari, dal tono eccessivamente retrò, infatti, diventa invadente. Quasi che i continui «ricordi» agli stili Lancia che altrove sono molto azzeccati, qui avessero un po' preso la mano al designer. Per il resto, comunque, gli interni della Thesis sono



accade nel mondo

— **«GUIDA SICURA» AL MOTOR SHOW.** La kermesse bolognese offre al pubblico un'occasione unica per apprendere e approfondire i fondamenti della guida e della sicurezza stradale. Al «Corso di Guida Sicura», tenuto da Quattroruote presso l'area 44 per l'intera durata del Salone, dieci istruttori mostreranno ai visitatori come gestire le situazioni di emergenza e le reazioni del mezzo con e senza i dispositivi di sicurezza e poi li affiancheranno in varie prove pratiche. Test auto saranno offerti anche da Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Subaru, Rover e da Bosch per quanto riguarda i sistemi di sicurezza. Prove con fuoristrada saranno tenute da Nissan, Mitsubishi e Land Rover. Su due ruote Honda e infine la FederMoto che, in collaborazione con Beta, terrà corsi di Trial.

— **IN VISTA CAMBIO AI VERTICI AUDI.** Rivoluzione ai vertici dell'Audi, forse già il 23 novembre in occasione del Cda. Secondo l'autorevole Financial Times, il Gruppo Volkswagen sarebbe in procinto di annunciare le dimissioni di Franz-Josef Paeffgen, amministratore delegato dell'Audi. Nonostante i risultati positivi nel primo semestre (più 7% le vendite), per i vertici di Wolfsburg l'Audi non sarebbe stata in grado di reagire adeguatamente alla concorrenza di Bmw e Mercedes. Paeffgen verrà sostituito da Martin Winterkorn, ora alla guida dello Sviluppo del prodotto VW.

— **UTILI RECORD PER TOYOTA.** La Casa giapponese ha registrato profitti netti in crescita dell'82,4%, pari a circa 5mila miliardi di lire, nella prima metà dell'anno fiscale (da aprile a settembre). Il presidente Fujio Cho attribuisce il risultato alle forti vendite in Usa e alla debolezza dello yen sul dollaro. Le vendite sono aumentate del 6,4%.

— **LAND ROVER RICHIAMA I FREELANDER.** Le Freelander vendute in Italia verranno richiamate presso le concessionarie per controllare i comandi del freno a mano e dello schienale dei sedili anteriori. Lo fa sapere la Land Rover Italia, aggiungendo che l'iniziativa riguarda solo un certo numero di esemplari e che «sì, ma non tali elementi non hanno provocato inconvenienti».

TEST DRIVE. Pregi e difetti della versione 1600 5 porte da 110 CV Civic, un'auto «facile»

Lodovico Basali

BOLOGNA Della nuova Honda Civic 5 porte abbiamo già parlato in occasione della presentazione, avvenuta prima dell'estate. Della Civic, in versione 3 porte, parla in questi giorni la Casa giapponese, attraverso numerosi spot. Spot che non escludono una interessante offerta (249mila lire al mese con tasso del 6%) che la filiale italiana propone per la 5 porte. E proprio con questo modello, nell'allestimento più accessorizzato, ES, abbiamo potuto vivere, giorno per giorno, quelle sensazioni magari non avvertibili in una frettolosa prova da presentazione stampa.

La prima impressione, peraltro positiva, è che la nuova Civic è senza alcun dubbio un'auto «facile». Facile da guidare, sia ad andatura turistica, sia procedendo allegramente, sia nel caotico traffico delle nostre città. La formula della berlina-

na-monovolume è sempre più gettonata, come dimostra anche la Peugeot 307. Ma la Civic 5 porte, nella dura lotta in atto sul mercato, deve vedersela, oltre che con la 307, anche con «pezzi» come Ford Focus, Volkswagen Golf e, ultima arrivata, Fiat Stilo. Una concorrenza non facile. Perché la Civic rimane in un certo senso - e non certo per il listino - un prodotto di 34 milioni di euro, un prodotto di nicchia. Ecco, forse è questo che le pregiudica più importanti quote di mercato, dove si sta affacciando timidamente, non facendo certo registrare i numeri delle rivali.

La Honda ha optato, per le motorizzazioni, su un 1.4 e un 1.6 litri. Quest'ultimo, in versione monoalbero a camme in testa, vanta la bella potenza di 110 cavalli a 5600 giri/min. Nulla, certo, in confronto al bialbero da 160 cavalli, sempre di 1.6 litri, che si poteva avere nel precedente modello e che probabilmente,

in futuro, farà la sua ricomparsa come alternativa... pepata. Secondo noi l'attuale 1600, al di là di... frenesie Schumacheriane, è ciò che ci vuole in un'auto di questo tipo. È disponibile sin dai bassi regimi, non occorre «cercare» la potenza in alto, consuma il giusto: insomma l'ideale per il nostro traffico, dove, più che altro, si richiede a un'auto quello spunto necessario a trarsi da situazioni di impaccio. Ove possibili (vedi Germania) la Civic 1.6 5 porte raggiunge i 185 km/h, e accelera da 0 a 100 km/h in 10", percorrendo 13 km/litro a 130 km/h.

Lo sterzo, dotato di servocomando elettrico, è di una dolcezza esemplare nella guida cittadina, mentre nei veloci curvoni autostradali - ma anche nel misto stretto - mostra qualche imprecisione. Anche lui, insomma, è più borghese, come tutta la vettura, rispetto alla vecchia versione. La proverbiale precisione di guida, quel mantenimen-

La Civic 5 porte 1.6 ES è la più accessoriata e costa, tutto compreso, 34 milioni di lire.



to della traiettoria tipici delle Civic finora conosciute, sono in un certo senso scomparsi, complice l'adozione di un McPherson anteriore standard che più standard non si può. E veniamo alla vivibilità di questa nipponica. Lo spazio a disposizione dei passeggeri è senza dubbio notevole, così come la capacità del bagagliaio (da 370 a 1000 litri). Il pianale, completamente piatto, agevola la vita a bordo, al punto che è possibile passare dal sedile posteriore a quello anteriore senza scendere dalla macchina. Sembra davvero una piccola monovolume, sicura-

mente più spaziosa di tante station wagon alla moda. La sensazione di luminosità generale arriva anche dall'immenso parabrezza anteriore, al punto da dare l'impressione di sedere su un mezzo ben più grande. Non manca la dotazione di rito: climatizzatore automatico, ABS, airbag frontali e laterali. I tecnici della Honda avrebbero potuto prevedere anche un computer di bordo, ma per ora questo pensiero non è passato per la loro mente. Insomma non è tutto oro quello che luccica. Come avviene per quasi tutte le auto.

Le pecche della Civic sono indi-

viduabili in un rivestimento degli interni troppo spartano (ma i giapponesi sono duri di comprensione su questo versante) e in una rumorosità, del pur ottimo 4 cilindri, senza dubbio eccessiva. Un altro neo è costituito dal clacson: basta starnutire (non è esagerato) per azionarlo. Attirandosi le giuste ire dei sempre più nevrotici automobilisti nostrani. Ci si rasserenano con il cambio, posto sulla consolle, in posizione centrale (stile Fiat Ulysse) e semplicemente eccezionale per manovrabilità e rapportatura. A prova di inpace. Difficile trovare di meglio.