

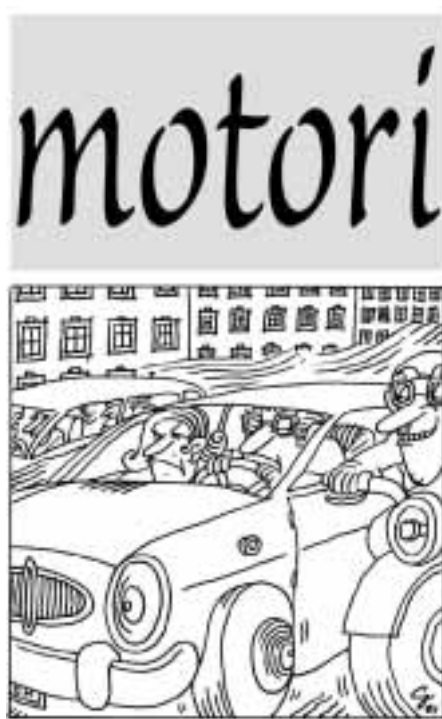
auto-flash

**ASSEGNATO DAI GIORNALISTI UIGA  
Alla Citroen C5 su Peugeot 207  
il premio «Auto Europa 2002»**



La C5, ovvero la famiglia di berline e station wagon (nella foto) al vertice della gamma Citroen, si è aggiudicata il titolo di «Auto Europa 2002» assegnato dagli aderenti all'Unione italiana giornalisti dell'automobile, nell'ambito dell'annuale Uiga Motor Day svoltosi a Riccione. Le concorrenti al Premio, istituito nel 1987, erano 16 e fra di

esse figuravano vetture di grande prestigio come la Maserati Spyder, la Porsche 911 Targa, la Mercedes SL. L'ultima nata della Citroen si è imposta per 23 voti sulla cugina Peugeot 307, seconda con 446 voti. Terza la Fiat Stilo (364), seguita da Mini (317), Audi A4 Avant (187), Jaguar X-Type (164) e poi Renault Laguna, Peugeot 206 C-C, Bmw Serie 3 Compact, Rover 75 Tourer, Mercedes SL, Skoda Fabia Wagon, Maserati Spyder, Porsche 911 Targa, nuova Renault Clio e Chrysler Voyager. Al voto hanno partecipato 113 associati, che, per regolamento, scelgono sei modelli tra quelli nuovi messi in commercio nei 12 mesi precedenti l'1 novembre in Europa e prodotti in almeno 10mila esemplari l'anno (mille per i modelli sportivi) in un impianto europeo. Per la Citroen si tratta del secondo titolo «Auto Europa» consecutivo (per il 2001 ha vinto con Xsara Picasso) e il quinto nella storia del Premio, grazie a Zx, Xm e Xantia.



**CRESCONO LE VENDITE DEL GRUPPO  
L'Alfa 147 migliore «Vettura  
importata» in Giappone**



L'Alfa Romeo 147 ha vinto, in Giappone, il titolo di migliore «Vettura Importata» per il 2001. Si tratta di un premio assegnato da una giuria di 55 giornalisti specializzati e che per la prima volta nella sua storia è andato ad un'auto italiana. La 147 si è imposta, con largo margine, contro avversarie

prestigiose come l'Audi A4, la Volvo S60, la Jaguar X-Type e la Peugeot 307 e soprattutto sbaragliando un vasto lotto di 31 concorrenti. Il riconoscimento arriva nell'anno di «Italia in Giappone» che ha come obiettivo principale la promozione dell'arte, della cultura, della moda e del design del nostro Paese. Ma, soprattutto, testimonia il successo commerciale dell'Alfa Romeo 147 che, lanciata nel Sol Levante soltanto lo scorso ottobre, ha già raccolto 1.800 ordini. Un risultato che la Fiat Japan, pur nell'ambito di una presenza di «nicchia», definisce «straordinario», visto che «ancora nel 1995 le consegne totali dell'Alfa furono 1500». Il gradimento per la 147 si inquadra in un periodo felice per il Gruppo Fiat che da gennaio a settembre è cresciuto del 29,5% e che prevede di chiudere il 2001 con 8.000 immatricolazioni. (Massimo Burzio)

# Attenzione alle gomme

Consigli per viaggiare in sicurezza e al riparo da imprevisti

Rossella Dallò

clicca su

**RICCIONE** L'inverno bussa alle porte e già comunque in molte parti d'Italia il maltempo ha fatto rimpiangere a molti automobilisti di non avere montato sulla propria vettura i pneumatici invernali, sicuramente più adatti a smaltire le forti piogge se non addirittura le prime nevi e gelate di questo periodo. Non che le gomme cosiddette «estive» non abbiano la capacità di smaltire l'acqua che si accumula nelle scanalature del battistrada. Tuttavia, è evidente che gomme realizzate appositamente per i fondi stradali viscosi sono più adatte, ed efficaci, a contrastare le insidie del clima invernale.

A volte non basta essere esperti guidatori (moderare la velocità in vista di pozzanghere e tenere ben saldo il volante con entrambe le mani) per superare, senza patemi, elevati spessori di acqua (il pericoloso aquaplaning) e avanzare su neve e ghiaccio senza rischiare il testacoda o un'andatura a zigzag. Chi ha necessità di muoversi su terreni difficili farà bene a prendere in considerazione un cambio del treno di gomme. Tutti i produttori di pneumatici offrono gomme, più o meno ampie, di «invernali». Tra l'altro, con l'evoluzione della ricerca, tali coperture ormai sono utilizzabili in ogni stagione senza grossi svantaggi in fatto di consumi di carburante, di usura e di rumorosità.

Ma quando ci si decide è bene tenere presente alcune regole. L'occasione per conoscerle ci è stata fornita, nell'ambito della recente manifestazione «Uiga Motor Days» a Riccione, dalla presentazione della nuova gamma di pneumatici Michelin «Alpin» (studiati per condizioni estreme e in particolare per la guida su neve e ghiaccio grazie a un grip eccellente dato dall'esclusivo abbinamento di due tipi di lamelle) fornito in oltre venti dimensioni.

I consigli a cui è bene attenersi sono: non montare su di un solo asse i pneumatici invernali; permutare anteriori e posteriori per uniformare l'usura; osservare i sensi di rotolamento; mantenere le pressioni indicate per gli «estivi». E in fase di smontaggio: segnare la posizione tenuta sulla vettura, e soprattutto conservare i pneumatici in luogo asciutto, non ventilato e non luminoso (la mescola si può rovinare).

Ma ci sono regole che valgono in generale, ovvero per ogni tipo di gomma, e che ci mettono al riparo da spiacevoli imprevisti. Premesso che mantenere i pneumatici in perfetta efficienza e sostituirli non appena necessario (lo spessore minimo legale è di 1,6 mm) è il primo fattore di sicurezza di un'automobile, bisogna attenersi alla legge e alle omologazioni per non incorrere, ad esempio, in un forzato fermo macchina. Ciò può accadere quando si sostituiscono le gomme con altre di misure diverse da quelle indicate sulla carta di circolazione. In tal caso, si è passibili di contravvenzione, di ritiro della carta di circolazione. Per la stessa ragione, in caso di incidente, l'assicurazione può rivalersi sul proprietario.

Inoltre, ad eccezione dell'impiego provvisorio del ruotino, i pneumatici montati sullo stesso asse devono essere del medesimo tipo, usura e marca. Infine, in caso di sostituzione di due soli pneumatici, per ragioni comportamentali, quelli nuovi devono essere montati sul retrotreno.



**«www.sicurisullastrada.it» il corso virtuale Michelin scende in piazza**

«www.sicurisullastrada.it» è un indirizzo facile da memorizzare e si capisce subito dove vuole andare a parare: fare informazione e formazione sull'uso della strada. E' il portale Internet voluto e promosso dalla Michelin, dedicato alla sicurezza stradale in tutte le sue forme: in auto, in moto, in bicicletta. Rivolgendosi soprattutto ai giovani e giovanissimi, ma anche agli esperti della guida, il sito offre in nove aree tematiche una serie di informazioni, norme, curiosità, consigli utili e anche la possibilità di giocare e di esercitarsi, virtualmente, a muoversi su strada in sicurezza. Clou del sito, il Corso di guida sicura in cui Andrea De Adamich svela tutti i segreti per prevenire e evitare pericoli e situazioni di emergenza. Dal virtuale al reale, «sicurisullastrada.it» ha iniziato una nuova stagione molto concreta con una serie di incontri nelle scuole superiori di alcune città, correlati da prove pratiche di guida sicura a bordo di scooter nelle piazze. E ai quali sono già interessati alcuni partner come Citroen e Porsche.

**CHECK UP  
COMPLETO  
35MILA LIRE**

Insieme all'inverno arriva «Winter Check Up», il programma di controlli proposto dai 7.000 punti di assistenza Fiat, Alfa Romeo e Lancia. Dal 1° dicembre 2001 al 28 febbraio 2002, l'operazione vede coinvolte concessionarie, succursali e officine autorizzate presso le quali i possessori di auto del Gruppo Fiat possono effettuare 21 controlli a un prezzo molto contenuto: 35.000 lire (18,08 euro). Con «Winter Check Up» tutti i dispositivi della vettura vengono analizzati e controllati minuziosamente. E alla fine dell'operazione, se tutto è in ordine, al cliente viene rilasciata una speciale card Targa Assistenza che garantisce sei mesi di assistenza in tutta Europa. In caso di guasto, infatti, sono completamente gratuiti: il traino, l'officina mobile, la vettura sostitutiva, gli anticipi di denaro, l'invio di ricambi, le spese di albergo e il rientro dei passeggeri. Rispetto agli anni precedenti, in cui venivano effettuate complessivamente 20 verifiche, l'iniziativa del Gruppo Fiat si arricchisce di un controllo in più per le vetture non catalizzate: la verifica delle condizioni di utilizzo della benzina senza piombo. Con questo test si può stabilire quale eventuale intervento di modifica occorre per potere impiegare il carburante verde.



Già disponibili sul nostro mercato le potenti berline ZR, ZS e ZT

# La carica di MG

Rossella Dallò

**SABAUDIA** «La vita non ha retromarcia» recita lo slogan della campagna di MG Rover Italia. Sembra coniato apposta per questi tempi difficili e «potrà apparire cinico», ammette l'amministratore delegato Enrico Atanasio spiegando che, invece, è la «head line» delle nuove berline ZR (3 e 5 porte), ZS (4 porte) e ZT (5 porte) della MG, disponibili da subito sul nostro mercato ma le cui prime consegne si vedranno in gennaio 2002. Con «la vita non ha retromarcia» la filiale del Gruppo inglese vuole portare in primo piano il piacere della guida di queste vetture dal temperamento sportivo, l'estremo divertimento per tutti», assicurato peraltro da una gamma articolata che rende accessibili a chiunque l'ingresso nel mondo MG e alle sue potenti berline.

Ingiustamente abbinate nelle anteprime ai corrispondenti, paciosi modelli Rover 25, 45 e 75, queste MG sono decisamente più «attive» sia nello spirito sia già nell'aspetto esteriore, entrambi firmati da un mago delle competizioni: Peter Stevens, il progettista della McLaren F1 (la vettura più veloce al mondo: 370 km/h) e della Subaru Impreza World Rally e ora di questi e dei prossimi modelli della Casa inglese che vedranno la strada nel 2004. Il look, come dicevamo, è estremamente aggressivo e forse anche un po' esagerato: doppie griglie a rete, alettoni anche molto vistosi (in particolare quello a fine

tetto della «piccola» ZR) e colori vivaci da «sto arrivando, fammi strada». Tuttavia, superato il primo impatto (che a molti potrà anche far venire qualche brivido di piacere) e passando sopra qualche abbinamento discutibile di sellerie bicolore e qualche manchevolezza nelle dotazioni di serie (hanno gli airbag solo frontali, l'ABS, gli alzacristalli elettrici, ma mancano le luci di lettura) cui sopperisce la lunga lista degli optional, una volta alla guida ci si rassereni, apprezzando l'assetto rigido, la tenuta di strada e l'estrema maneggevolezza. Ottima anche la scelta di ruote da 17" e 18" (queste per la ZT). Unica avvertenza: occhio a dare gas con troppa fretta in curva, può innescarsi un sensibile sovrasterzo peraltro facilmente recuperabile con un veloce controsterzo.

Detto questo, è ovvio che il vero piacere è dato dai motori più potenti: per la ZR il 1800 160 cavalli, il 2.5 V6 da 180 CV per la ZS e da 190 CV per la ZT. Tutti in grado di spingere le MG a velocità superiori ai 200 km/h. In ogni caso, non sono da sottovalutare neppure le proposte più, si fa per dire, «tranquille» dedicate a chi cerca una sportività contenuta, ovvero il 1400 105 CV della ZR, il 1800 120 CV montato su ZR e ZS e l'immanicabile turbodiesel 2 litri (un po' troppo rumoroso) offerto con la ZS. Chi cerca ancora più potenza dovrà aspettare la super ZT da 385 CV (!) in vendita il prossimo anno (come la familiare ZT-T 190 CV).

Mancano solo i prezzi: che vanno dai 14.620 euro della ZR 105 CV tre porte ai 33.670 euro della ZT 190.

**in anteprima**



**Prime foto della nuova Range Rover  
Sul mercato italiano in marzo 2002**

La Land Rover ha appena distribuito le prime foto ufficiali della nuova Range Rover, che farà il suo debutto mondiale al Salone di Detroit 2002 e arriverà sul mercato italiano in marzo. La Casa inglese del Gruppo Ford fa sapere che la nuova Range, di terza generazione, «non ha nemmeno un pannello in comune con la serie precedente», nonostante, come si può vedere nell'immagine, si identifichi subito come una Range Rover. Inoltre, «sarà costruita su una piatta-

forma inedita, su una nuova linea di produzione di Solihull» con contenuti tecnologici all'avanguardia e allestimenti tali da far impallidire prestigiose berline. I motori disponibili saranno un V8 di 4,4 litri a benzina e un V6 turbodiesel di tre litri (3,0 Td6). Non dimenticando la sua vocazione di fuoristrada, la nuova Range sarà, come da tradizione, a trazione integrale permanente, mentre le sospensioni si evolvono in una configurazione a 4 ruote indipendenti.

Provata sulle strade fiorentine, la nuova monocilindrica Bmw si dimostra molto agile e adatta a ogni esigenza d'uso

# F650 CS il «salto» dallo scooter alla moto

Ugo Dallò

**FIRENZE** Ci siamo chiesti che cosa potrebbe volere il possessore di un maxi scooter per fare un salto di qualità dal punto di vista motociclistico senza sacrificare comodità, praticità ed uso ogni tempo. Una risposta abbastanza convincente ce l'ha data la Bmw F650 CS, che abbiamo provato nel tremendo traffico di Firenze e lungo le sinuose strade del Chianti. La «CS» è una moto dal personale stile «café racer» con un «naso» che si slancia in avanti sulla ruota e raggruppa due fari e cruscotto e un piccolo parabrezza.

Un finto serbatoio con due maniglie alla sommità costituisce l'elemento maggiormente caratterizzante - quello vero è sistemato sotto la sella per abbassare efficacemente il baricentro - ed è costituito da un vano al quale possono essere agganciati vari tipi di borse soffici, oppure una rigida con chiave. In questo pratico vano può essere riposto il casco integrale assicurato da un sistema con chiave. Nell'apposita bor-



sa rigida (optional) è integrato (optional) un impianto audio con radio, cd, presa per il cellulare ecc. e nello stesso tempo è possibile riporre lo sicuro, occhiali, documenti e altro. Interessante anche la personalizzazione cromatica che si può eseguire con la scelta dei colori della sella, dei fianchetti e di numerosi particolari cromati. Un piccolo port-

tapacchi posteriore consente il trasporto di una borsa modulare (optional), che si prolunga sulla parte finale della sella e risolve il problema del bagaglio.

Dal punto di vista tecnico-funzionale si nota l'adozione - prima volta per la Casa tedesca - della trasmissione finale a cinghia con indubbi vantaggi per la pulizia, la si-

lenziosità e la durata della stessa rispetto alla più tradizionale catena. Nella guida si nota una maggiore morbidezza della trasmissione che coadiuva la dolcezza e progressività d'erogazione del monocilindrico «catalizzato a tre vie» di 650 cc e 50 CV. L'accelerazione è brillante, grazie anche al peso complessivo di 190 kg col «pieno», e lascia al palo bicilindriche di maggiore cilindrata. In quanto alla maneggevolezza, in un primo momento sembra perfino eccessiva tanto la moto risponde prontamente ai cambi di direzione. Infatti, la F650 CS si muove nel traffico con grande agilità e offre la sicurezza della sella bassa (75 cm. da terra), che permette di mettere giù ambo i piedi ai semafori. La frenata non poderosa, ma sufficiente e sicura (specialmente con l'ABS, optional), unitamente alla notevole capacità di piegare in curva e alla velocità (teorica) di 175 km/h, possono far divertire i più sportivi.

Il prezzo chiavi in mano, compreso il primo tagliando, è di 7950 euro, ma può salire sensibilmente con i numerosissimi optional.