

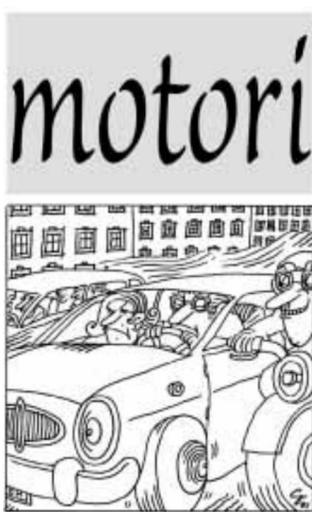
auto-flash

**VISTA DA VICINO A RUSSELSHEIM**  
La nuova Vectra, una machista aerodinamica come una supercar



Ne abbiamo parlato di recente in occasioni della diffusione delle prime foto ufficiali, ma alla Opel hanno deciso che per la Vectra di terza generazione, che sarà presentata al prossimo Salone di Ginevra (7-17 marzo 2002), non basta. Così siamo andati a vederla da vicino a Russelsheim, dove sarà costruita nel nuovo impianto

appena finito e pienamente operativo da gennaio. Ebbene, da vicino la nuova Vectra svela immediatamente la sua appartenenza al Gruppo GM per una certa analogia stilistica con le nuove berline Cadillac, da cui prende anche le dimensioni cospicue per una «media» europea: 4,60x1,78x1,46 m. La nuova forma specie nella tre volumi (la prima ad arrivare sul mercato) dà un'impressione di «maschia» solidità, sottolineata nel frontale dai grandi gruppi ottici trapezoidali, e dalle nervature nella fiancata (più confusa ed elaborata la linea della coda). Decisamente più filante lo stile della GTS, che occhieggia ai coupé. Entrambe, peraltro, vantano un'ottimo coefficiente aerodinamico (Cx 0,28) degno di una supercar sportiva. Dentro, poi, l'impronta machista si ripete nella massiccia consolle e nella ricchezza di accessori, strumenti e controlli. E la tecnologia regna sovrana. (r.d.)



**AL MUSEO BISCARETTI DI TORINO**  
Coppe ruota, portiere e parti d'auto per un'insolita mostra



«100 Artisti per l'auto» è il titolo della singolare mostra che il Museo dell'Automobile «Carlo Biscaretti di Ruffia» di Torino, in collaborazione con la società di comunicazione multimediale Euphon, organizza sino al prossimo 6 gennaio 2002. L'esposizione, inaugurata venerdì

scorso, e che vede la partecipazione di 150 artisti, spicca per la particolarità dei supporti impiegati in luogo delle tradizionali tele da pittura: dalle coppe ruota per autovetture alle parti staccate di veicoli come portiere, portelloni posteriori e cabine per autocarri. Gli oggetti normalmente legati al trasporto, insomma, sono diventati la base per un fantasioso caleidoscopio di colori e per inedite forme d'espressione pittorica che rallegrano le sale del Museo. A "100 Artisti per l'auto" trovano, inoltre, spazio anche le molte fotografie di una quarantina di affermati professionisti italiani dell'obbiettivo e che in gran parte ritraggono e interpretano, nei modi e nelle situazioni più disparate, delle ruote di veicoli: da quelle delle auto da corsa a quelle dei mezzi pesanti, dei treni e delle biciclette. (Massimo Burzio)

# Il «pieno» alla prova dell'euro

Solo il 10% dei distributori convertiti entro fine anno. Il boom a gennaio

accade nel mondo

— **PAEFGEN LASCIA AUDI PER LA ROLLS-ROYCE.** Riorganizzazione industriale al Gruppo Volkswagen, con annesso turnover di alcuni top manager. Come avevamo anticipato, l'attuale numero uno della Audi, Franz-Joseph Paefgen, lascerà il suo incarico per assumere la guida della controllata Rolls Royce-Bentley. Al suo posto giungerà Martin Winterkorn, oggi responsabile della pianificazione strategica VW.

— **GINEVRA CROCEVIA DELLA MOBILITÀ.** È il titolo dato al manifesto ufficiale della settantaduesima edizione del Salone svizzero in programma dal 7 al 17 marzo 2002. Come sempre, la rassegna ginevrina (sito Internet: www.palexpo.ch) si profila ricca di novità per una mobilità intelligente e a tutto campo.

— **FIAT DOBLÒ AUTO UFFICIALE DELLA FEDERAZIONE GIAMAICANA DI BOB.** Quando è uscita sul piccolo schermo sembrava una «trovata». Invece la bella pubblicità realizzata per il lancio di Fiat Doblo con i bobisti giamaicani si è avvalsa di una curiosità, ma assolutamente vera, del mondo dello sport su ghiaccio. E ora, dalla realtà televisiva Fiat Doblo passa alla realtà concreta: è la vettura ufficiale della Federazione giamaicana di bob. Tre, infatti, sono i Doblo allestiti e personalizzati da Fiat coi colori della bandiera caribica che accompagneranno gli atleti nei numerosi impegni sportivi della stagione.

— **FIAT AUTONOMY AL 26° MOTOR SHOW.** La libertà di movimento è un principio essenziale della mobilità individuale, ma anche un diritto civile fondamentale per tutti. Anche per chi ha ridotte capacità motorie. Per questo e per sensibilizzare il grande pubblico il Gruppo Fiat ha deciso di allestire, al Motor Show di Bologna, un grande stand di 1700 metri quadri nel padiglione 30, dedicato al programma Autonomy. Nell'area dedicata Autonomy offre la possibilità ai visitatori interessati di partecipare tutti i giorni a un corso di guida sicura teorico e pratico (sulla pista dell'area esterna 45) su vetture allestite, effettuato con esperti istruttori.

— **DUE ANNI DI GARANZIA ANCHE PER LA OPEL.** Continua l'adeguamento delle Case automobilistiche alla norma della Ue che prevede, dal prossimo 1 gennaio, una garanzia almeno biennale sulle auto nuove vendute nei Paesi dell'Unione. Giocando di anticipo, anche la Opel estende tale garanzia sulle sue auto vendute a partire dallo scorso primo novembre.

Rossella Dallò

**MILANO** Sei milioni di rifornimenti al giorno. Trentasei giorni all'entrata in vigore dell'euro. La corsa all'adeguamento alla moneta unica europea coinvolge massicciamente le compagnie petrolifere e gli oltre 23mila impianti di distribuzione del carburante, per un totale imprecisato di colonnine di rifornimento. Costo stimato della conversione dalla lira all'euro: tra gli 80 e i 100 miliardi di lire.

Riusciranno «i nostri eroi» ad arrivare puntuali alla scadenza del primo gennaio 2002? Secondo l'Unione Petrolifera sì, anche se, in verità, si fa conto sui due mesi di interregno, ovvero di doppia circolazione delle due valute, per completare le operazioni rispettando la scadenza ultima dell'1 marzo, quando sarà possibile utilizzare solo e unicamente la moneta unica per qualsiasi forma di pagamento. Questo, però, significa che in gennaio e febbraio in moltissime situazioni all'automobilista potrebbe capitare di acquistare la benzina, il gasolio o il gpl soltanto in contanti. È noto infatti che gran parte dei rifornimenti oggi venga effettuata tramite carte di credito e bancomat. Strumenti che, da Capodanno in poi saranno utilizzabili solo in euro. E se le colonnine non sono ancora convertite? Certo, la fantasia a noi italiani non manca. Così potremmo esercitarci, insieme ai gestori, in improvvisate conversioni di valuta: ammontare totale in lire del carburante erogato diviso per 1936,27 e l'ostacolo è superato.

Meglio sarebbe, però, avere tutto chiaro, limpido e già in regola. Ma... A tutt'oggi, stando a quanto rivela «Notizie petrolifere» il bimestrale di statistiche dell'Unione Petrolifera, solo «alcune centinaia di impianti sono state convertite» alla moneta unica, mentre «di qui a fine anno sarà completato l'adeguamento di oltre 2000 punti di vendita», pari a circa il 10 per cento della rete. Francamente, ci pare una cifra piuttosto irrisoria. E il dubbio si insinua: se in due mesi sono stati adeguati solo duemila impianti, come si fa, sempre in due mesi, a metterne a posto altri 21mila?

Ancora l'associazione delle compagnie petrolifere assicura che per il restante 90% di impianti, ci sarà un picco di conversioni concentrato in gennaio e riguarderà quelli dotati di apparecchiature elettroniche, pari al 70%, mentre il residuo 20% corrispondente ai distributori ancora provvisti di (vetuste) apparecchiature meccaniche sarà



sistemato entro la fine di febbraio.

In effetti, andando ad analizzare i dettagli di funzionamento dei distributori, le operazioni di conversione dell'unità monetaria sono solo apparentemente di facile soluzione. In realtà richiedono una complessità di interventi integrati tra vari soggetti. Non basta infatti dotare le pompe di erogazione di un nuovo tabellario espresso in euro. È necessario che queste corrispondano a tutti i dispositivi di cassa della stazione di servizio, e dunque anche ai terminali lontani, come sono gli istituti di credito, le banche, i gestori esterni dei servizi POS. Problemi analoghi, ovviamente, esistono per i terminali self-service, tenendo conto che le soluzioni sono differenti a seconda che gestiscano o meno carte bancarie e in quale modo. Da qui, i tempi «lunghi» e la diversificazione dei momenti di conversione.

Ciò nonostante, qualche accenno di nuove «euro-pompe» è già in corso. Ad esempio, la Esso Italiana ha avviato già in settembre un vasto esperimento per città campione partito in Toscana (Massa Carrara, Livorno), in Liguria (La Spezia) e allargato poi ad alcuni distributori di Roma e Milano. Le colonnine dotate di display in euro hanno destato non poche perplessità fra i clienti

(che hanno continuato a chiedere carburante in lire), nonostante la compresenza accanto agli erogatori di tabelle con l'indicazione delle conversioni fra le due valute e il «regalo» di un piccolo convertitore tascabile.

In questi come negli altri impianti convertiti o in via di esserlo, l'importo unitario euro/litro che appare sul display è a tre decimali (nella foto un esempio di quando la benzina costava ancora più di 2000 lire al litro, ndr), mentre il totale di decimali ne ha solo due perché non esistono monete in millesimi di euro: si arrotonda dunque al ribasso quando il prezzo decimale va da 1 a 4, al rialzo se va da 5 a 9. Nell'uno o nell'altro caso, secondo i calcoli dei petroliferi, l'utente potrà guadagnare o perdere al massimo 9 lire sull'importo totale. Che fino al 31 dicembre si continua a pagare in lire; da Capodanno al 28 febbraio 2002 con entrambe le valute; dal 1° marzo 2002 solo e esclusivamente in euro.

Infine, per permettere agli utenti di familiarizzare con il conteggio in euro, l'Unione Petrolifera ha disposto che accanto alle colonnine siano poste tabelle, facilmente leggibili dall'interno dell'auto, con la conversione in euro dei principali tagli di rifornimento.

Test drive Accattivante nel design, ottima meccanica e assetto perfetto. Il quattro cilindri 1600 16v consuma un po', ma...

## Peugeot 307, la signora Auto dell'Anno

Lodovico Basalù

Attesa, premiata, ammirata. Della 307, erede dell'efficace ma un po' rozza 306, si è detto e scritto di tutto. Accolta con circospezione, studiata, analizzata dall'utente di tutti i giorni (che è poi il giudice sovrano di tutte le automobili) sta infine «esplodendo» sul mercato: con l'aggiunta del fresco titolo di «Auto dell'anno 2002». Si sta rivelando una degna rivale della Golf, ma anche della Fiat Stilo o della Ford Focus e sposa quella formula della berlina-monovolume già utilizzata dalla Honda Civic che, più o meno, si è affacciata sul palcoscenico nello stesso periodo.

Noi abbiamo provato la versione 5 porte 1.6 XT, già sui livelli ottimi per quel che riguarda la dotazione di serie. In pratica, con sovrapprezzo, si possono ottenere gli alzacristalli elettrici posteriori, i fendinebbia, i cerchi in lega e il controllo di stabilità. Per il resto c'è tutto, specie ai fini della sicurezza. Anche perché, a parte le solite dotazioni di rito



(vedi airbag frontali e laterali supportati dai poggiatesta che avanzano e si piegano in caso di tamponamento per limitare il colpo di frusta) la 307 infonde un magnifico senso di solidità complessiva. È massiccia, le porte pesano come quelle delle Lancia anni Cinquanta, l'interno è straordinariamente accogliente, il bagagliaio abbastanza adeguato (da 340 a 1300 litri). Notevole, comunque, il comfort complessivo e viene da pensare che 32 milioni di lire, chiavi in mano, non sono poi molti.

Un listino concorrenziale, minacciato solo dalla Stilo di pari cilindrata o dalla Ford Focus (che parte da 27 milioni di lire).

Parliamo del motore. La Peugeot, lo sappiamo, li sa fare: sufficientemente potenti, ma anche affidabili. I 109 cavalli del 1.600 16v sono sempre lì, disponibili. La 307, con questo quattro cilindri, non ha scatti brucianti, ma una progressione e una fluidità notevoli. È quel che affascina di più, insieme al cambio e ai freni, in questa francese così partico-

lare nel design del frontale. E anche con una condotta allegra, non è scorbutica nelle reazioni come la progenitrice 306. L'assetto, studiato dalla Peugeot, è forse il più indovinato tra tutti i modelli finora partoriti dalla Casa del Leone. E un contributo non da poco lo dà la precisione dello sterzo.

Difetti? Sì, come in tutte le auto. Ad esempio il consumo, che in ambito cittadino tocca punte un tantino elevate, e il tergicristallo (con le spazzole contrapposte, come nelle vecchie Alfa Giulia) fonte di fruscii aerodinamici ad alta velocità, quando è in funzione. L'accesso all'abitacolo poi, è un tantino anomalo: in pratica occorre quasi «scavalcare» i longheroni inferiori. Piccole cose in una vettura che ci culla su ogni tipo di strada, assistita da un computer di bordo (è in alto sulla plancia) di un'estrema praticità e completissimo nelle funzioni.

Molto generose, infine, le dimensioni dei pneumatici (195/65 R15) specie in rapporto alla potenza disponibile. Ma questo è un vezzo cui molte Case ci hanno abituato.



## Hyundai Terracan il fuoristrada vero

**STRESA** Nell'orgia imperante dei SUV, ovvero dei veicoli fuoristrada anche di grandi dimensioni concepiti più per l'uso stradale, e troppo spesso urbano, che non per un offroad vero, si distacca lo Hyundai Terracan che compare ora nelle concessionarie della Casa coreana (tempi di consegna immediati, per le eventuali personalizzazioni non già disponibili, si gascurano al massimo 20-30 giorni di attesa). Da subito l'impressione, già nel look non proprio modernissimo sebbene originale, di essere un fuoristrada «vero», anche se poi non disdegna quel po' di comfort e di equipaggiamenti che rendono più appetibile la vita a bordo e che hanno fatto la fortuna dei SUV.

Grande nelle misure (è lungo 4,71 metri, largo 1,86 e alto 1,80) e nello spazio interno davvero abbondante garantito da un passo di 2,75 metri, il Terracan vanta un'altezza da terra che gli permette di affrontare sterrati impegnativi: 211 o 216 cm a seconda che monti ruote da 15 o da 16 pollici. Le due misure dipendono dall'allestimento: il primo con il livello Plus, già bene accessorizzato (Abs e Ebd, airbag frontali, climatizzatore manuale, 4 alzacristalli elettrici, retrovisori esterni riscaldabili e a regolazione elettrica, sedile guida e volante regolabili in altezza), il secondo con il livello Premium che offre di serie ac-

cessori più importanti (per esempio, il climatizzatore automatico, inserti in radica, sedili parzialmente in pelle, autoradio con CD).

Secondo lo slogan coniato da Hyundai il Terracan è un veicolo dalla «pelle dura in abito elegante». Sulla «pelle dura» si può discordare: il Centro ricerche e sviluppo coreano avrebbe potuto osare un po' di più. Nulla da ridire, invece, sulla «pelle dura» di questo fuoristrada, normalmente a trazione posteriore, con differenziale autobloccante, che all'occorrenza e anche in corsa (fino a una velocità massima di 80 km/h) si trasforma in un quattro ruote motrici, semplicemente agendo su una manopola (posta sul tunnel accanto alla leva del cambio) che comanda anche le ridotte (ma a vettura ferma).

Per l'Italia si è scelto di offrire il Terracan solo con il motore 2.9 Turbodiesel common rail che già equipaggia il Carnival della controllata Kia, potenziato di 5 CV (150 a 3800 giri) e generoso nella coppia di 33,9 kgm a 2000 giri. Un po' rumoroso e decisamente poco prestante (fa i 166 km/h), ma molto elastico. Così equipaggiato, il Terracan manda in pensione il Galloper, e lo fa con un listino davvero concorrenziale: 26.300 euro (50.924.000 lire) il Plus, 29.400 euro (56.927.000 lire) la versione Premium. r.d.

in anteprima



## Ha lo stesso papà dell'Alfa 147 È la nuova, e più grande, Seat Ibiza

Nel mondo dell'auto è un susseguirsi di anticipazioni. Oggi è la volta della nuova Seat Ibiza, che sarà presentata in prima mondiale al Motor Show di Bologna e di cui sono state diffuse le prime foto. L'impatto visivo è avvincente ma richiama subito l'Alfa 147, non per niente disegnata dallo stesso «papà» della nuova compatta spagnola, poco prima di passare alla Seat: Walter de' Silva. La nuova Ibiza, comunque, cresce nelle dimensioni e si avvale di tutte le siner-

gie del Gruppo Volkswagen, come l'adozione del servosterzo elettroidraulico, le saldature al laser, il motore 1200 tre cilindri da 64 CV e il 1900 TDI da 101 CV appena adottati dalla nuova Polo. A questi si aggiungono altri due propulsori a benzina (i 1400 da 75 e 100 CV) e un 1.9 TDI ancora più potente: 130 CV. A tre e cinque porte, tre allestimenti, e tre tipi di cambio: manuale a 5 e 6 marce, automatico a 4 rapporti.