

flash dal mondo

SI AMPLIA, IN BASSO, LA GAMMA
Fiat Stilo anche con i motori
1200 16v e 1.9 jtd da 80 CV

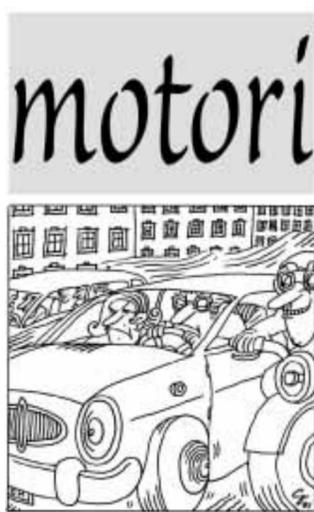


Il programma della Fiat Stilo prevede una forte crescita dell'offerta di versioni e motorizzazioni, che culminerà alla fine del 2002 con il lancio della Stilo Station Wagon, passando così dalle 12 iniziali a una gamma di 60 versioni. È di questi giorni, l'inserimento su Stilo 3 e 5 porte di due nuovi motori: 1.2 16v 80 CV e 1.9 jtd 80 CV, entrambi offerti in allestimento Active, con la sola esclusione del climatizzatore (optional). I prezzi partono da 14.360 Euro (Lire 27.804.836) chiavi in mano; le consegne alla fine di dicembre.

È INIZIATA LA PRE-PRODUZIONE
Per la nuova Opel Vectra
un ESP che agisce su tre ruote



È cominciata nel modernissimo impianto Opel di Rüsselsheim la pre-produzione della nuova Vectra (nella foto), la berlina di classe media che sarà commercializzata la prossima primavera. Fra i suoi dispositivi di sicurezza attiva spicca la nuova versione Plus dell'ESP. A differenza dei sistemi tradizionali interviene, infatti, sui freni di tre ruote anziché su quelli della sola posteriore interna. La traiettoria viene pertanto corretta con sensibilità ed efficienza molto maggiori e la vettura risulta ancora più maneggevole.



LISTINI IN VIGORE DA CAPODANNO 2002
Suzuki Italia, con l'Euro forti
rincari su Jimny e Grand Vitara



La Suzuki Italia ha diffuso in questi giorni i listini prezzi in Euro in vigore a partire dal 1 gennaio 2002. Da un primo esame sulle cifre, ci sono ritocchi irrisori sulle Wagon R+ GL e 4x4 sulla Samurai nell'ordine di 14 - 7 e 8 Euro; per la Ignis il rincaro è di 57 Euro mentre resta invariato il prezzo della 4x4. La Liana (nella foto) sale di 57 Euro (110mila lire), ma la integrale ne perde 41. I rincari più consistenti si verificano sulla Jimny (+215) e sulle Grand Vitara che va da 18mila (+492) a 27mila Euro (-114).

PRESENTATO AL MOTOR SHOW
Si chiama Pregio il generoso
commerciale leggero della Kia



Presentato al Motor Show, il nuovo «Pregio» della coreana Kia, è un commerciale leggero, proposto per ora solo col turbodiesel di 2.5 litri da 94 CV e 22,3 kgm a 2000 giri di coppia massima. La cabina adotta la formula «tre posti» (arriverà anche un 6 posti). Lungo 4,82 m, largo 1,81 e alto 1,97, Pregio ha 2 accessi (posteriore e laterale scorrevole) al generoso vano di carico: 2,75 m di profondità e una portata utile di 1348 kg. Prezzi: 11.832 Euro più IVA e messa in strada; 12.757 la versione Air con climatizzatore manuale.

Catene da neve: non sempre si può. Ecco qualche regola
Come e quando montarle



Auto di traverso in mezzo alla strada, micro-tamponamenti a catena. Ne abbiamo visti parecchi in questi giorni di bufera di neve e di ghiaccio. E probabilmente quegli automobilisti e anche noi che siamo magari usciti indenni da percorsi che sembrano piste di pattinaggio ci siamo chiesti se non sarebbe stato meglio montare delle catene da neve. In inverno, sarebbe sempre meglio tenerle nel bagagliaio (insieme a un robusto paio di guanti da lavoro) pronte per qualsiasi evenienza. Chi non le ha ancora acquistate deve tenere presente qualche nozione fondamentale prima di sceglierle. Innanzitutto, si deve sapere che molte vetture, specie quelle che montano ruote molto larghe e a filo di carrozzeria, non concedono gran spazio al montaggio di catene. In questo caso - ma la regola vale per tutti - bisogna usarle lo stretto necessario per togliersi dall'impaccio e a non più di 50 km/h. Appena si arriva su un fondo stradale asfaltato (senza neve o ghiaccio) si devono smontare. Le catene tendono a rovinare il battistrada dei pneumatici.

ro verde 800.567959 e sul proprio sito Internet (www.tt-point.com) fornisce chiare e utili informazioni, oltre all'assistenza alla vendita e al montaggio delle catene. Fondamentale per l'acquisto delle catene è la precisa rilevazione delle misure del pneumatico della propria auto, come pure è necessaria la lettura del libretto di uso e manutenzione per verificare che non esistano controindicazioni al montaggio delle catene da neve. Se nulla osta, si montano sulle ruote motrici: sulle quelle davanti o quelle dietro se l'auto è, rispettivamente, a trazione anteriore o posteriore. In caso di vettura «integrale» si consiglia il montaggio di catene su tutte e quattro le ruote. Con catene tradizionali, si procede ad allacciare i due tratti di catenella esterni mediante i ganci: prima il gancio superiore e poi quello inferiore. Si stende la catena dietro il pneumatico e si fa passare verso l'esterno nel tratto di catena aperto. Si solleva la catena il più possibile e si aggancia il cavo, facendolo poi scorrere sul retro. Dopo l'uso, i gommisti Tyre Team consigliano di lavare le catene con acqua calda e di asciugarle, verificando anche lo stato di usura (il sale sulle strade corrode il metallo).

Con Ibiza la Seat si sportivizza

Debutterà in Italia a gennaio. Cinque motori con al top la 1.9 TDi da 130 CV

Rossella Dallò

CADICE Un vecchio detto recita: morto un papa se ne fa un altro. Nel mondo dell'automobile non è sempre così. Qui a volte i papa sembrerebbero perenni. Per restare in tema, l'uomo cambia ma il papa porta sempre lo stesso nome seguito da un numero progressivo. È il caso, fra i tanti, della Seat Ibiza. Nata nel 1984 con questo nome, l'ha mantenuto nel 1993 quando è arrivata, insieme alla nuova fabbrica di Martorell (Barcellona) la seconda generazione, e continua a mantenerlo anche adesso. A quanto pare, Ibiza porta fortuna alla marca spagnola (oggi del gruppo Volkswagen). Ognuna delle due serie ha avuto una vita lunga: 8 anni. E tutt'ora vale il 38 per cento delle vendite totali della Seat. Tant'è che è venuta l'ora della terza generazione Ibiza e anche se cambiano totalmente l'aspetto, la meccanica, i motori, il nome resta sempre quello. Novità assoluta è invece la sede stabilita per i suoi «debutti». Presentata in anteprima mondiale al Motor Show di Bologna, scenderà ancora l'Italia, a partire da gennaio, per iniziare la sua nuova avventura.



Compito commerciale della Ibiza 3 è, ovviamente, di ripetere il successo dei due modelli precedenti. Compito produttivo è quello di «fare da ponte» - spiega Orazio Costadura, responsabile della direzione prodotto - con la nuova generazione di modelli Seat, che si baseranno sugli studi portati avanti con le concept car Salsa e Tango. Intanto, come abbiamo avuto modo di accennare in precedenza, la Ibiza 3 rompe decisamente con gli stilemi del passato, grazie anche all'arrivo al Centro stile Seat di Walter de' Silva. Pur essendo una vettura di segmento B, a vederla frontalmente (il bel cofano a V muscoloso, i grandi gruppi ottici olivoidali e la doppia mascherina con un esagerato scudetto le conferiscono una immagine molto grintosa) le si assegnerebbe subito un posto nel segmento superiore. E in effetti, come la cugina Volkswagen Polo, anche la nuova Ibiza aumenta in tutte le dimensioni. È lunga, infatti, 3,95 metri, cioè 7 cm in più rispetto al modello precedente; è larga 1,70 metri (più 6 cm) e alta 1,44 m. Cresce di conseguenza anche il passo (2,46 m, più 7,7 cm), fatto di cui si avvantaggia, anche se in maniera non esattamente proporzionale, l'abitabilità interna. I passeggeri posteriori guadagnano appena qualche centimetro per le gambe, compensati da una seduta davvero molto confortevole. Certo, de' Silva non ha potuto ripetere qui la grande «trovata» studiata per l'Alfa 145: la plancia scavata sul lato passeggero così da guadagnare spazio per tutti. E a proposito della plancia, come avevamo già visto al Motor Show, appare un po' spoglia nonostante il bel motivo ellissoidale, bicolore chiaro-scuro, che racchiu-

Due parole con... Walter de' Silva

PRIMO PASSO DI UN'IMMAGINE DI MARCA RICCA DI EMOZIONE

Chiamato alla Seat per assumere la responsabilità del Centro Stile della Casa e impostarne la nuova immagine in chiave più moderna e sportiva, Walter de' Silva ha portato in Spagna le credenziali di successi maturati in Alfa Romeo dove ha firmato modelli come la 156, la 147 e prototipi di fascino come il coupé Nuvo-la. Lo incontriamo alla presentazione della nuova Seat Ibiza che, a parere di molti, è figlia anche, e inevitabilmente, di quel ricco bagaglio di esperienze.

È proprio così?
«Ciascuno di noi si porta dietro la propria storia, ma le radici stilistiche e concettuali di questo nuovo modello sono da ritrovare nel lungo lavoro di impostazione e sviluppo iniziato in Seat, dapprima con i prototipi di ricerca Salsa e da ultimo con la Tango che abbiamo

esposto al Salone di Francoforte».
Un lavoro quindi cominciato molto tempo fa...
«Sicuramente e un lavoro molto importante perché significa che quelle che abbiamo fatto a suo tempo non erano soltanto promesse, ma cose concrete che oggi portiamo all'esame di tutti. È chiaro che si tratta di un percorso lungo e difficile che ci impegnerà a fondo per i prossimi anni, ma la nuova Ibiza è il primo passo di un cammino che ci porterà a ciò che desideriamo: una nostra immagine di marca ben definita e quella emozione che vogliamo offrire ai nostri clienti».
Quali sono state le linee guida per questo disegno così innovativo per la Casa spagnola?
«La prima cosa importante era non snaturare un modello come Ibiza che è

de la strumentazione, davvero completa ma in parte poco leggibile di giorno a causa dell'inclinazione. Molto interessanti sono le due versioni 1900 turbodiesel: la 100 CV molto elastica e ben equilibrata anche sul fronte dei consumi, e la 130 CV, con cambio a sei marce preciso e diretto come il servosterzo elettroidraulico a irrigidimento progressivo, capace di prestazioni da vera sportiva: 206 km/h di velocità massima, 9,4 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h. È il top della gamma che offre anche tre motori a benzina (1200 3 cilindri, 1400 16v da 75 e 100 CV) cui si aggiungerà in autunno un 1400 TDi 75 CV. Tre gli allestimenti (Stella, Sport e Signo) con una buona dotazione di base che si può arricchire con una nutrita schiera di optional (dagli airbag laterali, ai controlli di trazione e stabilità, fino al navigatore satellitare). I prezzi vanno da 10.975 euro (21.250.000 lire) della 1200 Stella a 3 porte, ai 16.500 euro (31.950.000 lire) della 1.9 TDi Sport da 130 cavalli con freni a 4 dischi, cerchi da 15" o 16", ABS e TCS di serie.

un prodotto di particolare importanza in seno alla marca (200.000 unità all'anno, oltre un terzo dell'intera produzione, n.d.r.) e poi cominciare con un percorso evolutivo a introdurre tutti quegli elementi che ci accompagneranno in futuro sui nuovi modelli».
Rifacendoci anche ai prototipi Salsa e Tango vedremo allora qualcosa di ancora più sportivo?
«Vedremo di certo tutto ciò che abbiamo definito come criteri di design e che sono ben in evidenza sulla nuova Ibiza. La tipologia dei nuovi veicoli sarà definita dalla strategia di Seat e dalla nuova missione che è stata assegnata alla marca all'interno del Gruppo VW che, come è noto, da poco si è strutturato in due distinte «linee» che corrispondono a due diverse personalità e a specifici indirizzi tecnico-stilistici: da un lato Audi e Seat e dall'altro Volkswagen e Skoda. Per questo nuovo compito Seat è certamente pronta e ben attrezzata».

Marcello Pirovano

Sotto l'albero di Natale un supersconto Benelli

Il Velvet Touring, appena presentato al Salone del Motociclo. È l'ultima versione del Velvet (2001) ora in promozione



Un insolito e vantaggioso regalo di Natale per gli appassionati di due ruote e in particolare di scooter. Fino al prossimo 31 gennaio (o fino a esaurimento scorte), i concessionari Benelli aderenti all'iniziativa propongono la gamma Velvet a un prezzo di promozione. Il Velvet 125 e 150, versione 2001, vengono proposti a lire 4.999.000, chiavi in mano e immatricolazione compresa, contro i «normali» 6,2 e 6,6 milioni di listino, franco Concessionario e immatricolazione esclusa. Con le stesse modalità, il Velvet 250, modello 2001, costerà 5.440.000 lire (sarebbe 7.600.000 più le spese per targarlo). Sarà che il mercato delle due ruote in questo momento è fermo, in ogni caso è una bella opportunità di acquistare un buon prodotto italiano con una estetica accattivante e «personale», abbinata ad una ciclistica capace di assicurare una tenuta di strada eccezionale in ogni condizione di utilizzo, grazie anche ad un impianto frenante e sospensioni pienamente all'altezza delle prestazioni offerte. Prestazioni che raggiungono vertici assoluti nella versione 250, dove il piacere di guida somiglia in modo sorprendente a quello di una ipotetica moto con cambio automatico.

Il piccolo D-4D in vendita a marzo 2002 sia sulle versioni berlina a 3 e 5 porte sia Verso Per Yaris un agile 1400 diesel

Marcello Pirovano

Lanciata nella primavera del 1999 e già venduta in oltre un milione e centomila unità, la Toyota Yaris rappresenta un autentico «caso» tra le city car, dove è arrivata a sconfiggere rapidamente le più consolidate gerarchie del settore e a cambiare in positivo un'immagine di marca fino ad allora troppo ancorata a prodotti di nicchia o quasi.

Nelle sue varianti di carrozzeria a 3 e 5 porte o monovolume Verso e con la vasta offerta di motori a benzina tra 1000 e 1500 cc con potenze tra 68 e 106 cavalli ha letteralmente spopolato su tutti i mercati, tanto che per soddisfare la crescente domanda europea si è dovuto realizzare un impianto dedicato e, per la prima volta per quanto riguarda una marca straniera, dislocato in Francia.

Restava comunque il vuoto costituito dall'assenza di una versione diesel, assolutamente essenziale sul mercato continentale dove già si muovono numerose le vetture anche di piccola taglia con motori a gasolio di cilindrata contenuta. Ec-



co allora la perentoria risposta di Toyota con l'introduzione sulla Yaris, berlina e Verso, di un brillante motore turbodiesel common rail di soli 1400 cc, capace però di erogare 70 CV a 4000 giri e soprattutto una coppia di 170 Nm tra 2000 e 2800 giri. Sono valori che applicati al peso contenuto della Yaris berlina le conferiscono una grande agilità (12,6 secondi da 0 a 100 km/h) e una velocità di punta di 170 km/h. Davvero consolanti i consumi medi indicati in 4,2 litri per 100 km. Sono dati che peggiorano lievemente per la Yaris Verso che presenta una

sezione frontale e un peso meno favorevoli, ma che sono sempre di valore assoluto. A questo si aggiungono le doti ecologiche di questa motorizzazione omologata Euro 3 sulla quale si è lavorato a fondo per eliminare ogni traccia di fumesità e per sopprimere vibrazioni e rumorosità meccaniche.

I due modelli saranno in circolazione a partire dal prossimo mese di marzo con prezzi tra 23 e 26,4 milioni di lire (11.387/13.634 Euro) per le berline a 3 o 5 porte e tra 27,9 e 30,3 milioni di lire (14.409/15.658 Euro) per la Verso.

accade in Italia

— ZAFIRA BESTSELLER DELLE MONOVOLUME. Con 40.120 unità immatricolate nei primi mesi di quest'anno, la Opel Zafira conquista la palma di monovolume più venduta sul nostro mercato. Inoltre, al 30 novembre ha fatto registrare un incremento commerciale del 18% rispetto allo stesso periodo del 2000.

— SUCCESSO BOSCH-FIAT AL MOTOR SHOW. È certamente una delle aree di prova più interessanti e istruttive della rassegna bolognese e anche quest'anno l'iniziativa «Scopriamo la sicurezza» ha avuto un meritato successo. Sulle auto Fiat Stilo, Lancia Y e Alfa 147 dotate di ABS e ESP e dispositivo (Installato per l'occasione) di disattivazione, alcuni esperti piloti-istruttori hanno permesso ai visitatori di saggiare la guida con e senza controlli elettronici antibloccaggio e di stabilità in prove di sterzata per evitare un ostacolo improvviso o su una simulata lastra di ghiaccio. Solo tra il 7 e il 13 dicembre sono stati

ben 2500 i giovani che hanno approfittato dell'occasione.

— CONFERITI 12 MASTER IN ANALISI E GESTIONE DEL SETTORE AUTO. Nel corso del Motor Show, il preside della facoltà di Scienze Statistiche dell'Università di Bologna, professor Franco Tassinari, ha conferito il titolo a dodici laureati. Il Master (di un anno), istituito grazie alla collaborazione fra l'Ateneo e il Centro Studi Promotor e con la partecipazione di numerosi big dell'Auto, è stato diretto dal professor Gian Luca Marzocchi. Dato il successo del primo Master, il direttore del CSP Gian Primo Quagliano ha annunciato la seconda edizione, riservata a laureati in Economia, Ingegneria, Scienze Statistiche, Scienze Politiche e Giurisprudenza. Le iscrizioni si chiuderanno il 31 dicembre. Per informazioni: presidenza di Scienze Statistiche (via Belle Arti 41) dott.ssa Roberta Bonori, tel. 051.2098219; fax 051.227997; email: bonori@stat.unibo.it.