

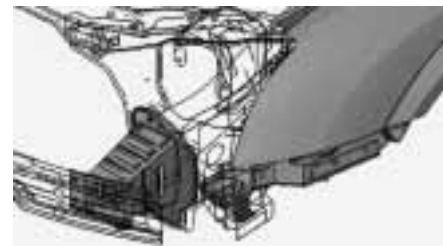
auto-flash

**SISTEMI DI SICUREZZA OPEL 1**  
Airbag a tendina «full size» disponibili anche su Vectra 2002

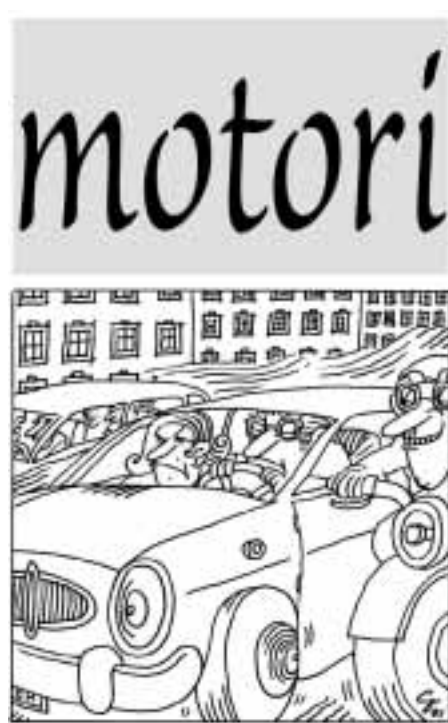


Si allarga l'offerta Opel di airbag a tendina. Già disponibili a richiesta su Corsa, Astra e Zafira, saranno disponibili anche sulla nuova Vectra in arrivo in primavera. Gli airbag a tendina di ultima generazione rappresentano un'ulteriore protezione per gli occupanti dei sedili anteriori e posteriori esterni della vettura. Si gonfiano nell'arco di 25-30 millesimi di secondo lungo i lati dell'abitacolo. In caso di urto laterale, sono pertanto in grado di proteggere la testa degli occupanti.

**SISTEMI DI SICUREZZA OPEL 2**  
Largo uso di «Crash Box» per assorbire più energia d'urto



Innovazione continua nel campo della sicurezza attiva e passiva. In casa Opel, sulla Vectra 2002 si fa un largo uso di «Crash Box». Questi elementi hanno una forma appositamente studiata per permettere un elevato assorbimento di energia. Formando una zona cuscinetto aggiuntiva tra i paraurti e la carrozzeria prevengono costosi danni alle strutture. I Crash Box, essendo direttamente avvitati alla scocca, possono essere sostituiti facilmente e con una spesa ridotta.



**FINORA NOTA CON LA SIGLA D1**  
Si chiamerà Phaëton la berlina di lusso della Volkswagen



Phaëton. È il nome che in Volkswagen hanno stabilito per la berlina di segmento superiore, finora nota con la sigla di progetto D1, che debutterà al prossimo Salone di Ginevra e con cui la Casa di Wolfsburg ritorna alle luxury car. In greco significa «colui che risplende», ma per la mitologia Phaëton è Fetonte, il figlio ribelle (e punito) del dio Sole. In realtà, il termine designava un'agile e signorile carrozza a 4 ruote trainata da un solo cavallo e più tardi un tipo di veicolo a motore rapido e leggero.

**AL MONDIALE JUNIOR RALLY 2002**  
La Suzuki sponsor di 3 team con vetture su base Ignis



La Suzuki Motor Corporation nel 2002 sponsorizzerà 3 squadre private (Team Suzuki Ignis) di Giappone, Finlandia e Germania, che correranno nel mondiale Junior Rally della FIA. Il sostegno prevede la fornitura di una vettura di base Ignis per ogni squadra, l'assistenza tecnica e il supporto operativo. Suzuki Motor si propone, con questa nuova attività, di approfondire l'impegno nella ricerca tecnica e di sviluppare la produzione di serie sfruttando l'esperienza nel campo rallyistico.

# «Km zero» e sconti, si cambia rotta

Mercato a gonfie vele, ma falsato. Citroen Italia dice no e rivede i listini

Rossella Dallò

Ma torniamo al mercato del «nuovo». Non c'è dubbio che la tenuta della domanda è stata largamente favorita dalle innumerevoli e appetibili iniziative promozionali messe in atto dalle Case e soprattutto dai concessionari. In particolare, è comunemente noto il fenomeno delle vetture «chilometri zero», una vera e propria esplosione di immatricolazioni dirette di auto in stock (ufficialmente si parla di 170mila unità) che poi vengono subito rivendute con sconti straordinari, del 20-25% e anche più.

MILANO Ultimo giorno dell'anno. Inevitabili i consuntivi. Senza timori di essere smentiti, possiamo dire che il 2001 per il mondo delle quattro ruote (e delle due ruote, che chiude in calo sensibile) è stato un anno piuttosto travagliato. Ne sanno qualcosa i tanti super manager che hanno pagato (ne abbiamo parlato la scorsa settimana, ndr) per scelte strategiche sbagliate, per contrazioni nelle vendite o nei margini di profitto, per avere scelto fornitori poco affidabili o non averne verificato la qualità dei prodotti.

Eppure, lo scenario mondiale che si prefigura, e di cui si avranno le cifre definitive entro il 10 gennaio, parla di nuovi record in quasi tutti i principali mercati. È possibile che i recenti avvenimenti in Argentina, di cui si temono ripercussioni economiche anche nei Paesi confinanti dell'America Latina, possano far rivedere al ribasso le stime dei Costruttori per quell'area, ma non tanto sui bilanci 2001 quanto su quelli del prossimo anno. In compenso, il Nord America e l'Europa (sui livelli del 2000) continuano, nel loro insieme, a «tirare» e i nuovi mercati orientali quali l'India e la Cina incominciano a dare frutti di una certa consistenza.

In Italia, a dispetto di tutti gli allarmi dei mesi scorsi, le immatricolazioni di auto nuove sfioreranno il record del 2000, ovvero i 2,4 milioni di unità vendute. E il mercato dell'usato è anch'esso in crescita, favorito soprattutto dall'uscita di scena della «super», e ora anche del «benzino», che ha convinto molti automobilisti a sostituire il vecchio modello non catalizzato con un altro più recente. In proposito, l'Unrae, che associa gli importatori e distributori di auto estere, ha rilanciato nell'annuale incontro di fine anno la richiesta al governo di abolire le tasse sul passaggio di proprietà per accelerare il processo di ricambio del parco circolante più vecchio e inquinante.

Non c'è dubbio che per la clientela si tratti di un'ottima opportunità di risparmio a sei zeri. Ben diversa è invece l'analisi che ne traggono i venditori. Se queste azioni hanno avuto positivi effetti sul raggiungimento degli obiettivi commerciali in termini di volumi di vendita, è del tutto evidente che i margini di profitto si sono via via assottigliati. Tanto che, puntuale, al convegno promosso alla rassegna di Bologna dal mensile specializzato InterAutoNews e dalla Federaicpa (l'organizzazione che rappresenta i concessionari) il presidente Vincenzo Malagò non ha usato mezzi termini nel denunciare l'insostenibile situazione. In pratica, ha detto, le Case continuano a trasferire loro costi sui concessionari e questi sono «costretti a forzare il mercato con interventi (km zero, finanziamenti a tasso zero, supersconti ecc) che lo falsano» e strozzano le aziende.

Sarà dunque la fine delle grandi promozioni? Forse no. Ma un modo per mettere d'accordo tutte le parti c'è. Lo ha indicato il neo direttore generale di Citroen Italia, Olivier Francois: già da questo dicembre la filiale della Casa francese integra la maggior parte della promozione direttamente nel listino. In soldoni, significa niente sconti lasciati alla libera trattativa, ma più accessori e servizi compresi nel prezzo e modelli offerte «al prezzo migliore». Come dire, ribassati «di serie». Con buona pace di tutti, della trasparenza e correttezza dei rapporti Casa-rete-cliente.

## mondo di gomma



**DUNLOP SP WINTER SPORT M2 & M3.** Sono le nuove coperture invernali per auto dal carattere sportivo realizzati dalla Dunlop, marchio del Gruppo Goodyear, grazie a una lunga esperienza nelle competizioni. L'Sp Winter Sport M3, omologato per velocità fino a 240 km/h, è caratterizzato da un battistrada a disegno direzionale a V, lamelle angolate a 90° (per una maggiore trazione su fondo innevato) e mescola a base di silice. Offerto in 25 misure, è disponibile anche in versione ribassata per ruote da 17" e 18". Molto migliorata, infine, le doti di aderenza, tenuta e stabilità, specie su neve, degli M2.

## Garanzia scritta e tagliandi di controllo per i pneumatici di sostituzione

**Ecco un'interessante iniziativa commerciale che «griamo» ai lettori: arriva la prima garanzia scritta anche per i pneumatici di ricambio. La offre la catena di gestisti Tyre Team tt Point (per informazioni, sito internet www.tt-point.com) che consegna a tutti gli acquirenti di gomme nuove di ricambio un libretto di manutenzione e garanzia. La copertura ha la durata di tre anni dalla data di acquisto e riguarda i difetti di fabbricazione. Il libretto dà però diritto a una serie di altri servizi: riparazioni dei pneumatici per danni non derivanti da difetti di fabbricazione pagando solo**

**montaggio, smontaggio e equilibratura; controlli periodici gratuiti della pressione e dello stato dei pneumatici; assistenza stradale con invio gratuito del carro attrezzi anche se si fora un pneumatico o si resta a secco con la benzina; gonfiaggio con azoto e auto sostitutiva. Nel libretto di manutenzione e garanzia tt Point viene registrata la data di montaggio dei pneumatici, il numero di chilometri percorsi, la marca, il tipo, le dimensioni e la matricola dei pneumatici montati. Sono poi previsti tagliandi per quattro controlli periodici, che comprendono (sempre gratuitamente) il controllo**

**dell'usura e della pressione, il controllo dell'equilibratura e del battistrada residuo e inoltre l'inversione dei pneumatici. Per i clienti che lo richiedono è previsto anche l'invio di un messaggio SMS sul telefonino che avverte quando sta per scadere il termine per l'esecuzione del tagliando. Sempre per gli utenti interessati, il libretto prevede ulteriori tagliandi per i controlli dei freni e delle sospensioni, operazioni che vengono normalmente eseguite presso tutti i gestisti associati alla catena Tyre Team tt Point. Per Lucio Bartiromo, presidente di Tyre Team, la garanzia scritta anche per i pneumatici di ricambio è «un atto di correttezza, doveroso, specie nei confronti del cliente».**

Test drive Con il due litri common rail da 116 CV la sport utility giapponese è destinata a soppiantare le versioni benzina. Unico problema: i tempi di attesa

# Toyota Rav4 D-4D, praticamente... perfetta

Lodovico Basalli

BOLOGNA Una fila, lunga, interminabile. È quella che dovete fare davanti ai concessionari Toyota solo per sedervi a firmare un contratto di acquisto del Rav4. Abbiamo esagerato. Ma l'esagerazione non nasconde quella che è una situazione comunque drammatica ma al contempo piacevole per la Casa nipponica. Sono infatti tanti gli ordini da tutto il mondo che la catena di montaggio non riesce a far fronte alle esigenze. L'arrivo della versione 2 litri turbodiesel non ha fatto altro che peggiorare la situazione, ovvero i tempi di attesa. Che sono ormai oltre i 180 giorni abbondanti. La Toyota Italia, però, drammatizza e precisa: «In compenso ci ha guadagnato la 2 litri a benzina, la cui produzione è stata incrementata. Quando un potenziale acquirente sente i tempi di attesa della D-4D, opta subito per il 4 cilindri a benzina da 150 cavalli». Insomma, conti alla mano, ora il benzina costituisce il 75% delle vendite e la turbodiesel, forzatamente, il 25%. Forzatamente perché, appena si provvederà a incrementare la produzione anche di quest'ultima, i dati cambieranno.



praticamente perfetta. L'elasticità del propulsore, la piacevolezza dello stesso, sono evidenziate da una coppia motrice di 25,1 kgm da 1800 a 3000 giri/min. Questa unità può spingere la Rav oltre i 170 km/h, ove possibile, con una accelerazione da 0 a 100 km/h in 12 secondi. Sono dati interessanti per un mezzo di questo tipo, ma che non sono sufficienti a decantare le doti. Un mezzo che non vuole essere, dichiaratamente, un fuoristrada «cattivo» ma quasi una norma-

la station wagon che, in caso di necessità, non si spaventa sui terreni più impervi. Non ci sono infatti le ridotte (come sulla versione a benzina), ma nella maggior parte dei casi il bloccaggio del differenziale centrale e di quello posteriore è più che sufficiente. Anche perché, diciamo chiaro, solo una bassissima percentuale di chi si mette alla guida di un fuoristrada (di quelli duri e puri e la Rav4 appunto non lo è) ne sfrutta appieno tutte le possibilità.

Il grosso vantaggio di questa Toyota, sempre a differenza dei cugini duri e puri, è proprio quello di poter soddisfare ogni esigenza: viaggi comodi e veloci in autostrada (anche con tutti e 5 i passeggeri a bordo), massima sicurezza su strade sterrate o innevate. La confidenza con la Rav è immediata. Perché, come dicevamo, la guida è gradevole, la tenuta sicura, il cambio a 5 rapporti piacevolissimo, sia per la manovrabilità, sia per la scelta dei rapporti.

I progettisti nipponici hanno pensato anche al portafoglio dei loro clienti. Se il prezzo è di 52.292.000 su strada per la versione a 5 porte Sol (volendo c'è anche a 3 porte), ovvero 2 milioni più del benzina, il consumo è infatti da utilitaria. I 13,5 km/litro promessi come valore medio sono assolutamente reali. Se considerate che la capacità del serbatoio è di 57 litri, l'autonomia è dunque notevole. Così come la capacità di carico, che va da 410 a 1000 litri (tra l'altro il sedile posteriore avanza o arretra in senso longitudinale). Di serie c'è tutto quello che serve in un'auto del terzo millennio. Stipese solo che il climatizzatore sia manuale e che non siano disponibili nemmeno in opzione gli airbag laterali. Piccole peccie, considerato che tutto il resto è su livelli ottimi, compresi la finitura e il design di plancia e strumentazione, dall'aspetto quasi sportivo.

## l'auto che verrà



## Arriva in luglio la Mini Cooper S una «piccola bomba» firmata Bmw

È uno dei grandi miti della storia dell'automobile e si accinge a fare il suo ritorno in grande stile, la prossima estate (luglio) sotto le insegne del Gruppo Bmw. Ovviamente si tratta della Mini, e in particolare di quella Cooper S che ha fatto fremere di desiderio più di una generazione a cavallo degli anni Sessanta e Settanta. Con la stessa vocazione di piccola supersportiva torna ad arricchire, in alto, le «sorelline» Mini One e Mini Cooper commercializzate da qualche mese, da cui si distingue esteriormente per la presa d'aria sul cofano e lo spoiler posteriore, nonché per i cerchi in lega da 16" (a scelta bianchi o argento) e per il doppio terminale di scarico cromato posto centralmente sotto il paraurti (in tinta carrozzeria come quello anteriore). Il look ancora più «bombato» e aggressivo si addice alla Cooper S che, mossa

da un 1600 quattro cilindri turbocompresso e con intercooler, potrebbe dare del filo da torcere a più di una supercar di rango. Con una potenza di 163 CV e una coppia di 210 Nm, che ne garantisce una notevole elasticità, questo piccolo «bolide» può raggiungere i 218 km/h di velocità massima e i 100 orari, con partenza da fermo, in soli 7,4 secondi. A dare ancora più brio a questa 4 posti provvede il cambio manuale a sei marce, assai pronto e preciso nelle risposte. Sicuramente il suo impiego ideale è sui percorsi più tortuosi grazie anche a un ricco equipaggiamento di sicurezza: 4 freni a disco con Abs, controllo della trazione ASC+T, pneumatici runflat (quelli che permettono di viaggiare per decine di chilometri senza sgonfiarsi) con spia di foratura, e volendo si può aggiungere il controllo dinamico della stabilità DSC.



## La Mercedes F400 Carving «raddrizza» le curve regolando il camber delle ruote

Come per la Mini Cooper S, anche la DaimlerChrysler ha scelto la ribalta del Salone di Tokyo (e successivamente il Motor Show di Bologna) per svelare al mondo la Mercedes F400 Carving. I giapponesi, infatti, sono notoriamente dei grandi estimatori di vetture sportive «made in Europa». E, ovviamente, ne sono rimasti entusiasti. Che la Carving, del resto, sia una supercar di grande fascino si evince anche solo dando un'occhiata alla foto qui sopra. Di questa vettura sperimentale, che purtroppo sembra destinata a restare a livello di «auto laboratorio», balza subito all'occhio la forma della carrozzeria un po' retrò e molto hi-tech, ma soprattutto la posizione singolare delle ruote. Punto di maggior innovazione è infatti il loro camber: uno speciale sistema grazie al quale l'angolo di campanatura delle ruote esterne rispetto alla curva viene aumentato automaticamente

fino a 20°, a seconda delle situazioni di marcia. Abbinato a pneumatici di nuova concezione per profilo e mescola (presentano una superficie di rotolamento asimmetrica, con la parte interna leggermente arrotondata per aumentare l'impronta a terra e quindi l'aderenza al suolo affrontando una curva), questo sistema di regolazione attiva permette di contrastare le forze di accelerazione laterale con maggiore energia, addirittura il 30% in più rispetto a vetture tradizionali con regolazione fissa della campanatura e pneumatici di serie. Proprio per questo, in caso di pericolo di sbandamento, il sistema interviene a intensificare l'azione del dispositivo elettronico per il controllo della stabilità (ESP) e nelle frenate di emergenza la campanatura delle quattro ruote si regola in pochissimi secondi riducendo lo spazio di frenata: ben 5 metri da 100 km/h a zero.