

auto-flash

OPEL/1: OLTRE AI MOTORI 1.6 E 1.8 16V
Sulla futura Astra Cabrio anche un 2 litri turbo da 192 cavalli



Altre anticipazioni vengono rilasciate da Opel Italia circa la nuova Astra Cabrio, che sarà introdotta sul mercato italiano nella prossima primavera. Costruita nello stabilimento della Carrozzeria Bertone a Grugliasco, l'Astra Cabrio sarà equipaggiata oltre che con i motori 1600 101 Cv e 1800 125 CV, anche con un potente 2.0 Turbo da 192 CV. Tutti e tre i propulsori sono dei quattro cilindri appartenenti alla serie Ecotec 16 valvole e sono già omologati Euro4.

OPEL/2: IL DEBUTTO A GINEVRA
«Concept M» la monovolume con motore turbo... a metano



In casa Opel c'è grande attesa per il debutto della nuova Vectra che avverrà ufficialmente al prossimo Salone di Ginevra, in programma dal 7 al 17 marzo. Ma l'esposizione ginevrina segnerà anche la prima uscita di un interessante prototipo di veicolo a basso impatto ambientale. «Concept M» è il nome di uno studio di piccolo monovolume Opel equipaggiato con un motore 1.6 Turbo da 150 cavalli alimentato a metano e dotato del cambio easytronic della Corsa.

motori



IL FUTURO DELLA DISTRIBUZIONE?
Auto in vendita al supermarket Ad Antwerp (Belgio) già si può



In Belgio un «anticipo» di quello che potrebbe essere il futuro sistema di vendite di automobili, qualora dovesse andare avanti la proposta della Ue di aprire la distribuzione ad altri soggetti oltre i classici concessionari. Dal 23 gennaio a Antwerp, in collaborazione con la società Cardoen Auto, i clienti del supermercato della catena Colruyt (nella foto) possono prenotare direttamente tre diversi nuovi modelli di automobili, garantendosi uno sconto del 25% sul prezzo di listino.

PREMIATA DA AUTOMOTIVE NEWS
La Suzuki Covie a «fuel cell» miglior studio a basso impatto



La Suzuki Covie, prototipo di una compatta (neanche 3 metri) due posti con originali soluzioni di comunicazione per cui il navigatore-telefono cellulare può anche attivare gli elettrodomestici di casa, è stata designata dalla giuria internazionale di Automotive News «concept car dell'anno» nella categoria veicoli a basso impatto ambientale. La Covie è mossa da un motore «fuel cell», realizzato con la GM, in grado di generare potenza separando l'idrogeno dai gas naturali usati per consumo domestico.

Dall'ammiraglia al SUV, avvio a raffica



in sintesi

Anche quando il mercato va a gonfie vele, è buona regola nel mondo dell'auto sostenere la domanda con una ricca offerta. A maggior ragione questo vale se il bilancio delle vendite risulta «gonfiato»

da forti iniziative promozionali. Per inciso, si calcola quasi ufficialmente che le vendite di «km zero» e flotte aziendali (super-scontate per definizione) valgono un 20% del totale immatricolato. Che per il 2001, a oltre 2,4 milioni di unità, significano quasi mezzo milione di vetture. Una volta sottratte, si ha il cosiddetto mercato «reale» a quota 1,9 milioni. Prevedendo un 2002 in ribasso (dell'8% dice Agnelli), le presentazioni di nuovi modelli e versioni si susseguono a ritmo veloce. E così dai primissimi giorni dell'anno e continueranno almeno fino alla pausa (che si prospetta breve) di inizio marzo per il Salone di Ginevra. Solo questa settimana sono quattro le novità, di cui tre assolute. Forse, meriterebbero anche più spazio di quanto possiamo dedicargliene oggi. Ma si sa, lo spazio è tiranno. E ci costringe, fra l'altro, a rinviare alla pagina della prossima settimana la presentazione della nuova Ford Fiesta, una delle grandi competitrici nel segmento della Fiat Punto.



casa Skoda

Con la berlina media Superb il salto nel segmento superiore

Rossella Dallò

SIVIGLIA Si chiama Superb e ha tutte le intenzioni di tenere fede al proprio nome. È la nuova «contramiraglia» con cui la marca ceca del Gruppo Volkswagen, la Skoda, fa il suo rientro nel settore delle berline medio-grandi, dove recitava un ruolo di protagonista negli anni Venti e Trenta. Proprio a quel periodo si rifà il nome di questa nuova vettura. Ma è l'unico elemento di continuità con il passato. La Skoda Superb di oggi è infatti una spaziosa berlina (lunga 4,8 metri, larga 1,7 e alta 1,4 e con un passo di ben 2,8 metri) realizzata con ottimi materiali e con tutte le moderne tecnologie e i dispositivi elettronici che l'attualità può offrire e l'utenza richiedere. Del resto, l'appartenenza alla grande famiglia di Wolfsburg costituisce da sola una garanzia.

E infatti, le sinergie di gruppo si vedono nella solida meccanica, nei cinque motori anche V6 (i benzina 1.8 T sovralimentato da 150 CV, sprintoso e sicuramente il più equilibrato nel rapporto peso-potenza-prestazioni; 2.0 litri 115 CV un po' sottopotenziato per i nostri gusti, e il grintosissimo 2.8 V6 da 193 CV; i turbodiesel iniettori-pompa 1.9 TDI da 130 CV centralissimo nella gamma e il 2.5 TDI V6 da 155 CV

abbinato a un cambio manuale a sei marce) disponibili già al lancio, che in Italia in maggio con un listino che, tenendo conto dei tre livelli di allestimento (Classic, Comfort e Elegance, superaccessoriati già dalla versione di ingresso: 4 airbag, climatizzatore automatico, Abs+Esp, 4 alzacristalli elettrici ecc, dotazioni che si arricchiscono nei livelli superiori) sarà compreso in un range di prezzo da 23.200 a circa 33.500 euro, ovvero da 45 a circa 65 milioni di lire.

Prodotta nel nuovo impianto di Kvasiny, vicino al quartier generale di Mlada Boleslav, a un ritmo di 150 unità/giorno per un totale di 35.000 vetture nel 2002, la Superb è costruita sulla piattaforma della Passat, ma «allungata di 10 cm». Questa, secondo i manager Skoda, sarebbe l'unica somiglianza con la cugina Volkswagen. A meno che, aggiungiamo noi, non la si veda di tre-quarti posteriore. E se difetta di originalità stilistica esteriore - «ha un design classico» - comunque la Superb non manca di soluzioni originali e interessanti come l'opzionale poggiatesta ricavato nello schienale del sedile anteriore destro, attivabile e regolabile tramite un comando elettrico nel bracciolo centrale posteriore; oppure come il sistema Cargoflex, una sorta di «cesto» che si apre scorrendo su guide sul pavimento del bagagliaio.

casa Mercedes

La Classe E si rinnova, poco nel look ma tanto nell'assetto

Gian Marco Barzan

MILANO La Classe E di Mercedes-Benz è un modello di grande successo, basti pensare che solo in Europa l'ultima serie dal 1995 a oggi, è stata venduta in quasi 1,4 milioni di esemplari; non pochi tenuto conto della categoria d'appartenenza di quest'auto.

Alla casa di Stoccarda non sono certo abituati a dormire sugli allori, tanto è vero che dopo un investimento di oltre due miliardi di euro, la nuova Classe E è pronta a scendere in campo per onorare la sua tradizione e di lanciare la sfida a concorrenti del calibro di Bmw Serie 5, Jaguar S-Type, Lexus GS ma anche alle nostrane Alfa 166 e Lancia Thesis.

La linea della nuova berlina, presentata pochi giorni fa al Salone di Bruxelles, è elegante e volutamente non si distacca troppo dal modello che va a sostituire; i clienti Mercedes sono piuttosto tradizionalisti e non avrebbero accettato di buon occhio stravolgimenti.

Le novità più importanti arrivano dalla presenza di nuove tecnologie raffinate. Gli airbag per esempio dispongono di nuovi sensori in grado di valutare con altissima precisione l'entità dell'urto, stabilendo quali dispositivi adottare. La sicurezza è assecondata pienamente anche dal nuovo sistema di frenata elettroidraulico SBC, direttamente derivato dall'analogo dispositivo che equipaggia l'ulti-

ma SL. A richiesta la Classe E potrà essere equipaggiata con le sospensioni pneumatiche a regolazione elettronica, denominate Airmatic DC, e le qualità dell'assetto saranno costantemente ottimizzate grazie anche al controllo elettronico della pressione delle gomme, con visualizzazione nella strumentazione.

Tecnologia a piene mani insomma, come dimostrano inoltre il dispositivo Telaid che invia automaticamente, in caso d'incidente, un segnale al punto di assistenza più vicino, e il navigatore satellitare dotato di comandi vocali, un esclusiva di quest'auto.

I tecnici della Mercedes-Benz hanno lavorato sodo anche per mantenere contenuti i pesi, nonostante il vasto impiego delle più disparate tecnologie; in questa direzione l'alluminio è stato impiegato per il cofano motore e per parti importanti delle sospensioni. Il risultato si traduce, grazie anche all'elettronica e a un accuratissimo studio dell'assetto, in tenuta di strada, stabilità e maneggevolezza in grado di soddisfare anche i guidatori più sportivi. Del resto assetti da manuale si sono visti anche sulle ultime Classe S e C e sulla SL ed è chiaro che il comportamento della nuova Classe E sarà decisamente superiore alla progenitrice, a dire il vero sempre piuttosto vaga e «dondolante» nel mantenere le traiettorie. La nuova Classe E sarà disponibile da metà di marzo con cinque motori: tre a benzina e due a gasolio, da 150 a 307 CV.

casa Nissan

Per X-Trail tanto appeal in più con il brillantissimo 2.2 TD

Rossella Dallò

CORTINA Che il Diesel sia ormai indispensabile per qualsiasi tipo di vettura lo dimostrano i fatti. Non c'è berlina, station wagon, sport utility o fuoristrada che non disponga nella gamma di almeno un motore a gasolio. Meglio se, come nel caso del SUV Nissan X-Trail, si tratta di un propulsore ad alta efficienza e prestazioni. Già in vendita dallo scorso settembre nella versione 2 litri (140 CV) a benzina, l'elegante X-Trail ha trovato in soli tre mesi ben 1600 acquirenti. Un vero successo in questo settore dove la concorrenza diventa sempre più numerosa.

Ora per lo sport utility della Nissan si prospetta un ulteriore affondo nelle preferenze del pubblico italiano. Grazie proprio alla disponibilità (immediata) di questo turbodiesel common rail, che per la cronaca è il primo common rail della Casa nipponica e che, secondo i manager della filiale italiana, dovrebbe catalizzare oltre il 90 per cento delle 6000 vendite previste per quest'anno. L'obiettivo, una volta provato l'X-Trail, ci sembra perfino troppo modesto. Questo 2.2 TD infatti meriterebbe molto di più. Nonostante i suoi «ristretti» 114 cavalli di potenza, questo turbodiesel non fa rimpian-

gere il più prestante due litri a benzina. A dare gran brio alla guida, anche sulle salite verso la valle ampezzana, ci pensa una coppia massima di ben 270 Nm disponibili a soli 2000 giri. L'ottima rapporto di cambio a sei marce (molto docile e pronto nelle risposte ai bassi e medi regimi, un poco ruvido nei cambi rapidi alle forti andature) fa sì che non se ne sprechi neppure una goccia.

Accreditato di una velocità massima di 165 km/h, con un sapiente dosaggio del gas e delle marce nell'uso autostradale può far salire ancora di più l'ago del tachimetro. Il tutto con assoluta sicurezza, garantita dall'ottima taratura delle sospensioni e dalla precisione dello sterzo servosistito che permettono di «penellare» ogni curva senza tema di rotoli. Un aiuto efficacissimo viene dal superbo sistema di trazione a tre selezioni facilmente attivabili in marcia con i comandi posti sulla plancia: 2x4 cioè a due ruote motrici (le anteriori), Auto per una gestione elettronica automatica in tempo reale della trazione a seconda dello stato di aderenza alla strada, e 4x4 integrale.

Gli allestimenti sono gli stessi, Sport e Elegance, ben dotati già previsti per l'X-Trail a benzina. Anche la garanzia è uguale: 3 anni. I prezzi del 2.2 TD sono, rispettivamente di 27.050 e 30.300 euro.

accade nel mondo

— **ALLA GUIDA DELL'ALFA ROMEO.** Dal mese di febbraio Paolo Gagliardo, che dal luglio 2001 rivestiva la carica di amministratore delegato di Fiat Auto Ireland, sarà il nuovo direttore generale di Alfa Romeo per l'Italia. Gagliardo ha iniziato la sua carriera alla Ford, dove si è occupato di marketing nelle sedi inglese, americana e italiana. È alla Fiat Auto dal 1999, dove ha iniziato come direttore marketing per l'Italia.

— **CAMBIO AL VERTICE DI SUZUKI ITALIA.** Koji Tarumoto è il nuovo Presidente di Suzuki Italia S.p.A. Tarumoto ha infatti preso il posto di Takashi Iwatsuki, destinato ad un nuovo importante incarico

a livello di coordinamento europeo per la Casa giapponese. Koji Tarumoto, 42 anni nato ad Hiroshima, sposato e con due figlie, è in Suzuki Motor, con vari incarichi direttivi fin dal 1982. Takashi Iwatsuki lascia in eredità a Koji Tarumoto una società che ha raggiunto nel 2001 importanti risultati: 22.400 auto immatricolate con un incremento di oltre il 30% rispetto al 2000.

— **G.M. PRIMA IN AMERICA LATINA.** La General Motors nel 2001 ha raggiunto la leadership nel mercato dell'America Latina, con 511.000 veicoli venduti (+14%) e il 22,4% di quota di mercato. Artefici del successo le Zafira ed Astra con marchio Chevrolet.

Nella profusione di dichiarazioni e di rimedi antimog elargiti in questi giorni ci sono molte cose sagge altre meno. Cominciamo a discuterne

Una viabilità senza molti intoppi riduce le emissioni

In questi giorni di targhe alterne e di città chiuse al traffico veicolare si fa un gran parlare di rimedi, soluzioni. Si arriva persino a ipotizzare, come ha fatto ieri il presidente della Lombardia, Roberto Formigoni, l'obbligo di acquistare, dal 2005 in poi, solo veicoli a trazione ibrida all'interno dei confini regionali. Al di là dell'abominevole esercizio di «democrazia» e delle sparate demagogiche del governatore lombardo, una cosa si evince da tante dichiarazioni a raffica: il traffico è l'unico colpevole degli attuali livelli di smog. Pochi, e fra questi qualche sindaco e il ministro Matteoli con il suo piano in sette punti, allargano la loro visuale alle altre fonti inquinanti.

Ben lungi da noi l'intenzione di negare gli effetti nocivi prodotti dai motori a combustione. Ma ci sono forti di studi universitari, recepiti persino dalla commissione europea dei trasporti, a stabilire che il traffico incide sul-

l'inquinamento urbano solo per il 20%. E all'interno di questo dato, che un camion è cinque volte più inquinante di un'auto. Idem per la quasi totalità dei mezzi di superficie utilizzati dalle aziende di trasporto pubblico.

Ma ci sono molti altri aspetti, sempre restando nell'ambito del traffico veicolare, che possono determinare una crescita, impropria, dello smog: una viabilità disordinata che crea intoppi alla circolazione; la mancanza di parcheggi che allunga i tempi di spostamento dei veicoli; i parcheggi di scambio, là dove esistono, nelle periferie urbane quasi sempre incustoditi e ottimale terreno di azione della microcriminalità, dunque sottoutilizzati...

Perciò solo le auto ibride o a idrogeno sono la panacea a tutti i mali dello smog che attanaglia le nostre città? Da oggi vogliamo proporvi alcuni temi di discussione e di riflessione, a partire da una questione: la viabilità.

Tutti sanno che per far lavorare meglio le marmitte catalitiche e, per le auto sprovviste di tale dispositivo (ecodiesel a parte che hanno altri congegni anti-pollution), per ridurre le emissioni nocive bisogna rendere più fluida la circolazione. Significa, ad esempio, che le strade non devono creare colli di imbuto artificiosi, come succede a Milano dove numerosi marciapiedi si allargano improvvisamente a metà percorso. Oppure che, ove è possibile, si devono coordinare i semafori in modo da favorire lo scorrimento del traffico (il continuo stop and go fa crescere la quantità di gas di scarico). E ad evitare che gli automobilisti ne approfittino per andare oltre i limiti consentiti, basta mettere più vigili in strada.

Un'altra possibilità, che certo non vale per tutte le città, è quella di «buca» il sottosuolo. Non si pensi a Roma, dove ogni volta

che si scava si trova un reperto archeologico. Ma a Milano, per esempio, sì. Chi scrive, da anni sente riproporre ciclicamente dall'assessore di turno l'idea di costruire nel sottosuolo della città una o più strade che la percorrono da un capo all'altro, con isole di parcheggio sotterranee e uscite in corrispondenza di fermate di bus, tram e metrò o di importanti edifici pubblici. Uno studio del genere è stato messo a punto diversi anni fa dalla Bmw per la città di Monaco di Baviera, e in piccola parte realizzato per raggiungere la sede della stessa Casa automobilistica tedesca.

Per restare in Italia, da molto più di un decennio la città di Perugia ha limitato l'accesso al centro storico istituendo dei capienti parcheggi esterni serviti da efficienti linee di bus e da una serie di percorsi coperti pedonali corredati di scale mobili che portano direttamente in centro. **r.d.**