

auto-flash

AL DEBUTTO SUL MERCATO ITALIANO
Ecco la Opel Agila Njoy look giovanile, molto trendy

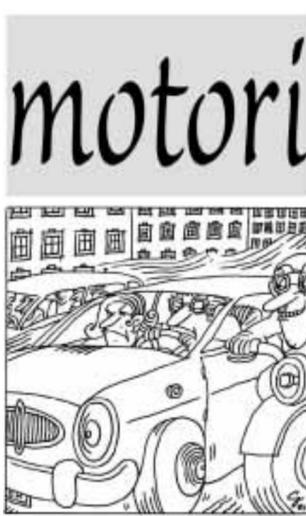


Presentata all'ultimo Motor Show di Bologna, debutta ora una nuova versione della piccola monovolume della Opel. Agila Njoy, questo il suo nome, rinfresca l'immagine con una originale livrea bicolore, che vorrebbe segnare un nuovo trend giovanile e dare nuovo slancio a questa vettura venduta in quasi 30 mila esemplari solo nel 2001. Esclusiva della Njoy è il terzo finestrino laterale pannellato che nasconde una reticella portaoggetti. 12.270 euro il costo di questa Agila, basata sulla 1.2 16v Comfort.

IN MARZO CON UN SUPER PORTE APERTE
Motore 2.2 TiD e la Saab 9-5 può percorrere fino a 1400 km



Dall'8 al 10 marzo un super «porte aperte» nelle concessionarie Saab per il lancio commerciale della 9-5 motore 2.2 TiD da 120 CV, accreditata di un consumo medio di 6,6 l/100 km. Grazie a un serbatoio di 70 litri di gasolio ha dunque un'autonomia fino a 1400 km. Disponibile in versione Sedan (berlina) e Wagon a partire da 31.400 euro, rappresenta un ottimo compromesso tra caratteristiche sportiveggianti e costi di utilizzo ragionevoli. E, novità, può montare una trasmissione automatica a 5 rapporti auto-adattativa.



UN TOCCO BRITISH NELLA CAPITALE
MG Rover Italia alla Maratona di Roma con la 75 Tourer



Un tocco di «britishness» alla Maratona di Roma. Fra un mese, MG Rover Italia sarà infatti al fianco dei maratoneti che confluiscono da ogni parte del mondo, allargando così il suo impegno nello sport finora profuso in discipline prettamente inglesi come il golf e il rugby. Affronta i 42 km di gara sponsorizzando con la sua nuova ammiraglia Rover 75 Tourer (nella foto). Una «maratoneta» molto attraente per chi svolge attività sportive e desidera la comodità e la praticità degli ampi spazi nel tempo libero.

DONATO ALLA FONDAZIONE DI RICCIONE
Un Fiat Scudo «ambulanza» in soccorso di cetacei spiaggiati



Un furgone Fiat Scudo (nella foto) come una sorta di «ambulanza» per cetacei e tartarughe marine. È quello offerto dalla Euphon (leader italiano nella produzione multimediale) alla Fondazione Cetacea di Riccione per gli interventi di soccorso a favore di animali marini. L'iniziativa ha come scopo sia il recupero dei cetacei spiaggiati lungo le coste, sia interventi di «soccorso», e conta sull'appoggio logistico fornito dal Delphinarium Riccione, una struttura dotata anche di ampie vasche «ospedale».

commento

Vecchia formula non paga

Una settimana al cardiopalma dalle parti di Torino. La storia del Lingotto e del Salone dell'auto si dividono dopo cent'anni. Lo afferma il patron della manifestazione torinese. Lo ribadisce lo stesso Gianni Agnelli. Tante cose sono state scritte in questi giorni nel tentativo di spiegare una «morte annunciata» da alcuni anni. E forse vale la pena di riassumerle. Prima di tutto bisogna sgombrare il campo da uno degli elementi negativi sui quali si è fatto più clamore: la crisi dell'auto. Tutti gli analisti e quanti si occupano di questo settore da anni sono concordi nel dire che la parola «crisi» è una esagerazione. Almeno per quanto riguarda il mercato italiano, si deve parlare di congiuntura negativa, peraltro ampiamente prevista e attesa (dopo la fine degli incentivi alla rottamazione, quattro anni fa). C'è semmai da stupirsi che siano seguiti anni di vendite record, che ci posizionano sempre al quarto posto nel mondo e al secondo in Europa, ottenuti però a suon di promozioni e sconti. I margini di profitto si sono ridotti e di conseguenza gli investimenti vengono decisi con maggiore oculatezza. Il che penalizza Torino. Il Salone, infatti, è troppo a ridosso dell'Internazionale di Ginevra, meno caro e «in campo neutro»; è geograficamente decentrato, tanto da non poter essere visitato agevolmente in giornata dalla maggior parte degli italiani. Ovvero, costa uno sproposito (per uno stand ogni Casa deve mettere sul piatto qualche miliardo) a fronte di un'affluenza piuttosto contenuta: poco meno di 488 mila visitatori nel 2000, quasi esclusivamente del Nord Italia, dove la rete delle concessionarie è piuttosto diffusa, almeno quanto i vari mezzi di informazione e i supporti informatici. Ecco, dunque, perché il Salone di Torino perde appeal. La sua formula, come ha ben sottolineato Andrea Pininfarina, è stanca e anche il tentativo di qualificare Torino sul design (di cui è l'indiscussa capitale mondiale) lascia il tempo che trova. Le maggiori carrozzerie da anni si muovono nel mondo, prendono direttamente contatti con i Costruttori di altri Paesi (vedi Pininfarina in Cina, Giugiaro a Seul, entrambi a San Paolo del Brasile). In una parola, non hanno bisogno di attendere la scadenza biennale torinese. Per parte loro le Case vanno a cercare Saloni nazionali, come Bruxelles o Birmingham o Mosca, dove il mercato offre maggiori e immediate possibilità di crescita. Oppure, come Bologna, dà modo di attirare contemporaneamente due generazioni di automobilisti, presenti e futuri. r.d.



verso Ginevra

Peugeot rivoluziona la station wagon Sulla 307 sette posti con sedili singoli

Mentre al Lingotto si piange, al Salone di Ginevra si incominciano a contare le tante novità che presto arriveranno sulle nostre strade. Fra queste, un modello molto interessante, soprattutto per chi cerca un'auto capiente sotto tutti i punti di vista, è certamente la Peugeot 307 SW, originale interpretazione della familiare degli anni Duemila. Sette posti, perfettamente modulabili a proprio piacimento, tutti singoli. Presentata in settembre al Salone di Francoforte ancora come «prototipo», ha raggiunto ora la sua forma definitiva con la quale da maggio sarà lanciata sul mercato italiano. La 307 SW è stata progettata partendo dal pianale della berlina «Auto dell'anno 2002» e record di vendite in Europa. Di questa,

spiega una nota della Casa francese, ripropone «le caratteristiche vincenti». Cioè, «abitabilità, sicurezza, dotazioni e un'eleganza raffinata, abbinandole alla versatilità di utilizzo fino ad ora riservata alle monovolume». È pressoché uguale alla berlina nel frontale, così da sottolineare il «family feeling» della gamma, ma con i fazzoletti paraurti in tinta carrozzeria, le maniglie e le barre portatutto cromate e soprattutto con l'ampio tetto trasparente che si prolunga nel grande parabrezza. Naturalmente, la 307 SW si differenzia dalla capostipite per le dimensioni: è lunga 4420 mm, larga 1757 (+11 mm) e alta, barre comprese, 1544 (+34 mm). Crescono di conseguenza sia il passo sia lo sbalzo, che sono più lunghi

La Vectra si reinventa Arriva a fine maggio, più grande, più ricca e tecnologica

LA GAMMA BERLINA IN ITALIA

MOTORI	1.8 16v	2.2 16v	2.0 DTI 16v	2.2 DTI 16v
Potenza (Cv)	122	147	101	125
Coppia (Kgm)	17,0	20,7	23,5	28,6
Velocità max (Km/h)	203	216	192	206
Accelerazione 0/100 Km/h	11* 2/10	10* 2/10	13*	10* 8/10
Consumo medio (l/100km)	7,8	8,6	5,9	6,5
Cambio manuale 5 marce	si	si	si	si
Cambio aut. con Active Select	-	si	-	si
Cambio CVTronic	-	si	-	si
Allestimento Comfort	si	-	si	si
Allestimento Elegance	si	si	si	si

Rossella Dallò

BARCELONA È grossa, imponente, massiccia. Ha un che di americano in questo suo look possente. In compenso dà subito un'impressione di solidità. Molto rassicurante. E non poteva che essere così trattandosi di un modello Opel. Esattamente della Vectra. Con la quale la Casa tedesca vuole riconquistare la leadership europea nel segmento delle medio-alte. Ci proverà a partire da aprile in Germania e da fine maggio in Italia dove sarà messa in vendita la berlina con quattro differenti motori (si veda la tabella a fianco, ndr), due allestimenti Comfort e Elegance, e prezzi ancora non completamente noti, ma compresi fra 20.700 e 24.750 euro.

Come sempre, e sicuramente tra noi italiani molto attenti alla forma (e alle prestazioni), l'immagine estetica di questa terza generazione Vectra farà discutere, troverà estimatori e detrattori. Certo, l'impatto visivo non è tra i più «leggieri» con il frontale alto e allargato, sottolineato da enormi gruppi ottici, e con la coda corta e alta, quasi schiacciata. Ma sui gusti... meglio non discutere.

Tutt'altra musica si ha invece salendo a bordo e ancor meglio mettendosi al volante. Lo spazio è davvero ampio anche per i passeggeri posteriori. Del resto, la nuova Vectra è piuttosto «cresciuta» rispetto alla serie precedente, da cui non prende nulla, neppure il pianale. È lunga 4596 mm (+101), larga 1761 (+91) escludendo i retrovisori, alta 1460 (+35) e ha ora un passo di 2700 mm (+63) di cui si avvantaggiano sia l'abitabilità interna, sia il bagagliaio che ha una capacità minima di 500 litri, 511 più della Vectra 2.

Le dimensioni generose non sono però l'unico elemento «in crescita». Aumentano, a piene mani, le dotazioni elettroniche di serie, prima fra tutte l'evoluto controllo della sta-

bilità ESP Plus, e poi anche quello della trazione e tutti i dispositivi di assistenza alla frenata, ben sei airbag full-size (compresi quelli a tendina che proteggono la testa dei passeggeri anteriori e posteriori), e ancora i sistemi di comunicazione mobile e di navigazione assistita (davvero efficienti).

Ebbene, a fronte di tutto questo il peso complessivo della Vectra 3 è aumentato di soli 40 kg, grazie a ben 284 interventi mirati a risparmiare 154 kg anche attraverso l'uso di acciai ad alta e altissima resistenza e all'impiego di materiali leggeri come l'alluminio per gli organi del telaio e del tetto, e il magnesio per la traversa che sostiene il cruscotto. In più, i tecnici Opel sono riusciti a dare a questa Vectra una rigidità torsionale superiore del 72% rispetto alla serie precedente. Un gran lavoro che, una volta al volante, si percepisce bene. Nella facilità di guida, nella sicurezza con cui segue le traiettorie in curva, nel comfort assicurato, tra l'altro, dalle nuove sospensioni McPherson anteriori e multilink posteriori.

Dei quattro motori previsti abbiamo provato i 2.2 litri DTI con cambio manuale e benzina abbinato al cambio automatico con Active Select, una specie di sequenziale non proprio velocissimo a inserire la selezione richiesta. Così come i due motori non amano particolarmente lo sprint, preferendo salire di giri con una progressione più fluida e tranquilla. Chi cerca partenze brucianti e prestazioni sportive dovrà aspettare settembre quando arriverà la Vectra coupé GTS (molto più bella e filante anche nella forma) equipaggiata con un 3.2 V6 da quasi 300 CV. A questa seguiranno poi nel 2003 l'innovativa versione coupé-wagon Signum e la Station Wagon, e poi nuovi Diesel 4 e 6 cilindri e motori a benzina a iniezione diretta e turbo, nonché nuovi cambi a 6 rapporti e CVTronic con funzione Active Select.



rispettivamente di 10 e 12 cm a vantaggio soprattutto dell'abitabilità interna. La famiglia sarà equipaggiata con quattro diversi motori. I due a benzina di 1.6 litri da 110 CV e 2.0 litri da 138 CV sono accreditati di prestazioni velocistiche niente male: rispettivamente 182 e 200 km/h, accelerazioni da 0 a 100 km/h in 11,5 o 9,5 secondi a fronte di consumi urbani di 9,9 litri per 100 km il 1600 e 11,5 litri il 2.0. I due turbodiesel invece hanno entrambi una cilindrata di 2.0 litri ma diverse potenze: 90 CV e 110

CV, quest'ultimo dotato del filtro FAP antipollucato. Un po' meno veloci (174 e 183 km/h) e sprintose (da 0 a 100 km/h in 13,3 o 11,3 secondi) vincono però sul fronte dei consumi in città: 7,1 e 7,2 litri. Tutte le 307 SW dispongono di serie di ampie dotazioni di sicurezza attiva e passiva, a partire dai 6 airbag e dai sistemi elettronici di assistenza alla frenata fino al controllo della stabilità ESP (standard sul 2.0 benzina e sull'HDi 110 CV, e opzionale sulle altre due versioni).

r.d.

Dal 2 aprile sarà disponibile la versione 3.0 litri turbodiesel a iniezione diretta. E alla stessa data si rinnova il Pickup con il 2.5 da 133 CV Nell'off road duro e puro il Terrano diventa una F.1

Lodovico Basalù

PORTO ERCOLE Volevano andare in Tunisia, gli uomini della Nissan, per presentare il loro nuovo Terrano 3.0 DI e il cugino Pickup. Poi hanno pensato all'Argentina, al suo entroterra bello e selvaggio, ideale per saggiare mezzi come questi. E hanno comunque avuto ragione. Intendiamoci: pochi dei futuri possessori di un Terrano sottoporranno i loro mezzi agli «stress» imposti dal percorso di prova. Ma occorre andare giù duri se si vuole far veramente saggiare la bontà del prodotto.

Cominciamo comunque dalla principale novità. Il Terrano è ora spinto da un turbodiesel a iniezione diretta di 3 litri da 154 cavalli. Quel che impressiona è la coppia motrice, fondamentale in una fuoristrada dura e pura come questa: quasi 35 kgm a soli 2000 giri/min. Con questo motore (sempre a 4 cilindri, che per ora si affianca alla precedente 2.7 litri) il Terrano tocca i 170 km/h permettendo così comodi viaggi anche in autostrada, beninteso a velocità codice. La sovralimentazione del motore avviene tramite turbina a geometria variabile, mentre a eliminare ogni vibrazione ci pensano dei classici alberi controrotanti. Il consumo medio dichiarato è di circa 9,9 litri di gasolio ogni 100 km, non molto per un mezzo di questo tipo e comunque inferiore del 10% rispet-



to a 2.7 litri. Gli intervalli di manutenzione ora sono ogni 15.000 km (prima erano 10.000). Altre novità sono rappresentate da una dotazione di sicurezza esemplare (ci sono anche gli airbag laterali e i poggiatesta attivi), dagli interni più gradevoli, dai paraurti anteriori e la mascherina rinnovati, da un cofano più bombato e da nuovi cerchi in lega da 16" a sei razze. Su strada asfaltata il Terrano 3.0 DI non fa troppo rimpiangere una normale berlina o un SUV, anche se lo sterzo appare eccessivamente leggero, con l'aggiunta di sospensioni forse troppo morbide. In

mezzo agli sterrati e al fango diventa invece come una F.1 su pista: va ovunque e con una facilità impressionante. L'ABS (dotato di EBD) si disinnescisce sotto gli 8 km/h, visto che i professori dell'offroad ci hanno spiegato che nelle discese ripide se le ruote si bloccano (in caso di frenata) è meglio, perché creano quel cumulo di terra utile ad arrestare il mezzo. Noi abbiamo provato il Terrano con cambio manuale a 5 rapporti (più le ridotte, con trazione integrale inseribile) ma, volendo, c'è anche un ottimo automatico a 4 rapporti. Consigliabile la versione a 5 porte, più comoda e con

maggiore capacità di carico della 3 porte.

E veniamo al Pickup. Nissan ne ha costruiti 10 milioni in 67 anni di storia. E scusatse se è poco. La novità principale del nuovo modello, oltre a modifiche estetiche, è nel motore, un 2.5 litri turbodiesel da 133 CV e oltre 30 kgm a 2000 giri, adattissimo a un mezzo come questo. Anche se tra fango e guadi, vista la leggerezza sull'asse posteriore quando è scarico, il Pickup appare più a disagio rispetto al Terrano. Una constatazione relativa, perché basta caricare ogni ben di Dio dietro alla cabina (King Cab o Double Cab) per ovviare al problema. «Progettato per il lavoro durante la settimana o lo svago nei weekend», dicono gli uomini della Nissan. Quel che è certo è che è sempre un mezzo per appassionati e cultori del settore, magari anche per gente che vuole trainare fino a 3 tonnellate di materiale. Semplice, come in tutti i Pickup, il sistema di sospensioni posteriori (assale rigido e balestre) a differenza del Terrano, che dispone di un assale attivo a 5 bracci. Il nuovo Pickup si può avere sia una trazione 2WD sia con trazione 4WD inseribile.

I prezzi stimati? Dal 2 aprile, quando inizierà la commercializzazione, saranno di circa 30.200 euro per il Terrano 3 porte Adventure (33.750 per il 5 porte Anniversary), mentre il Pickup King Cab parte da 23.700 euro. Nel 2002 Nissan Italia prevede di vendere 70.000 veicoli. Ben 14.000 di questi saranno dei fuoristrada.

accade nel mondo

COLLABORAZIONE IN VISTA IN COREA tra la Hyundai e la DaimlerChrysler (azionista al 10,5%). Secondo la stampa sudcoreana, dovrebbe essere creata una joint-venture per la produzione di veicoli pesanti. Un memorandum di intesa dovrebbe essere firmato il prossimo maggio a Seul.

NUOVA LINEA VW IN BRASILE per la costruzione della nuova Polo nell'impianto di Sao Bernardo. All'inaugurazione della nuova linea produttiva ha partecipato anche il cancelliere Schroeder. Quest'anno la Volkswagen intende produrre 50 mila nuove Polo, in aggiunta alla Golf, alla berlina Santana e al van Kombi.

VEICOLI SENZA CONDUCENTE Il 14 febbraio è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il regolamento recante la semplificazione del procedimento di autorizzazione per l'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli senza conducente.