

**Ginevra-flash**

**PER LE NUOVE GENERAZIONI DEL 2004**  
La muscolosa e possente TCV  
il nuovo stile delle Rover Tourer

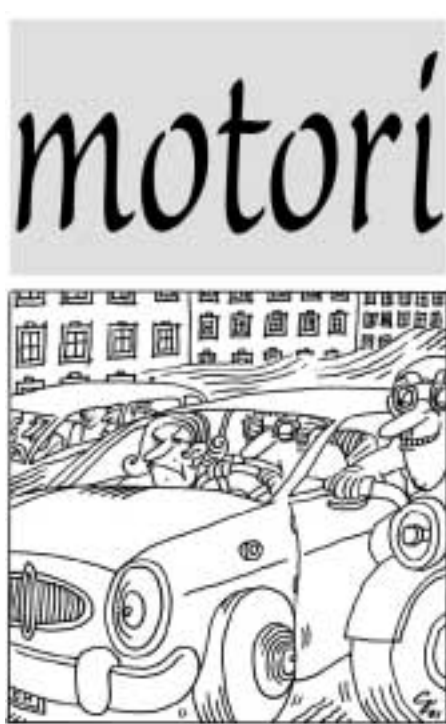


Si chiama TCV, è il muscoloso prototipo che delinea i futuri sviluppi del design Rover per il 2004 e in particolare della nuova «media». Presentata in anteprima al Salone elvetico, la TCV, ovvero «concetto di veicolo Tourer, termine con cui in Rover si riconoscono le station wagon, cambia totalmente i canoni delle SW della marca e, secondo il Costruttore, rappresenta nuove possibilità di fondere lusso e praticità con uno stile di guida piacevole e un'incredibile modularità di carico.

**AL SALONE REDUCE DALLA PISTA**  
La Lamborghini Murciélago  
straccia 3 record di velocità



Non è una vera novità, ma la Lamborghini Murciélago è riuscita a catalizzare su di sé l'attenzione della stampa internazionale non solo per le sue forme, ma soprattutto per le sue eccezionali prestazioni. Infatti, ha da poco stabilito sulla pista di Nardò ben tre record internazionali di velocità per auto di serie. In un'ora ha percorso, con partenza da fermo, 305,041 km compiendo almeno 22 dei 25 giri di pista a oltre 320 km/h di media sul giro. La stessa con cui ha battuto anche i record sui 100 km e sulle 100 miglia.



**LA PREMIAZIONE SULLO STAND**  
Alla bella MG TF va  
il titolo di «Cabrio dell'Anno»



Una regina con tanto di titolo e premio il Salone di Ginevra ce l'ha: è la MG TF. Una giuria di 18 giornalisti di 11 Paesi l'ha insignita del titolo «Cabrio dell'Anno 2002». Il premio è stato consegnato sullo stand a Rob Oldaker, direttore Sviluppo prodotto di MG Rover. Oldaker ha ricordato come solo «8 mesi fa il marchio MG era rappresentato solo dalla sportiva MGf», mentre ora conta su «una gamma di berline performanti, le MG ZR, ZS e ZT, la wagon sportiva ZT-T e la nuova MG TF», già lanciata in Inghilterra.

**ORIGINALE E LUSSUOSA CONCEPT**  
La «scoperta» CS1 anticipa  
la «piccola» di casa Bmw



Anticipa il futuro ormai prossimo della «piccola» di casa Bmw. Per ora la CS1, sigla del prototipo esposto a Ginevra cui non è ancora stato dato un nome vero, è una formosa cabriolet a quattro posti che riscopre i muscoli, sottolineati esteriormente dalla tente nervature, dalle «spalle» larghe e dalle grandi ruote da 18". Tutto diverso, invece, l'abitacolo per il quale i designer di Monaco hanno ideato forme originali. E, ovvio, sfrutta alla grande i sistemi iDrive dell'ammiraglia Serie 7.

# A Ginevra mai tanto lusso e tante supercar

*Le piccole diventano sempre più grandi, accessoriate e potenti. La prima volta di VW fra le auto di élite*

## La Ford Italia garantisce la consegna

Nelle concessionarie Ford avanza una sorta di rivoluzione dei rapporti con il cliente. Una novità che speriamo abbia un seguito veloce ed esteso a tutto il mondo dell'auto. Per i cosiddetti contratti di compravendita, che legalmente sono soltanto un accordo tra venditore-proprietario e acquirente aspirante-proprietario, finalmente esiste una certezza. La Ford Italia ha infatti deciso di «garantire» ufficialmente il cliente dai rischi derivanti da un possibile fallimento o altro accidente che dovesse impedire la consegna della vettura nuova da lui ordinata e regolarmente pagata. È a tutti noto, infatti, che mentre il cliente ha l'obbligo di saldare il conto prima che la vettura da lui scelta venga immatricolata, il venditore ha 60 ancora giorni di tempo per inscrivere la vendita nel registro del PRA. Di fatto, dunque, si verifica un «vuoto» temporale durante il quale chi vende risulta essere legittimo proprietario del veicolo già passato di mano. Il rischio quindi resta completamente a carico dell'acquirente. Tutte le Case hanno finora cercato di metterci una toppa promettendo (e quasi sempre attuandolo) un intervento diretto a tutela del cliente. Tuttavia, ciò non costituisce un vincolo assoluto. Ford Italia ha ora trovato il sistema di rendere ufficiale e vincolante tale forma di tutela. Avvalendosi della consulenza dell'avv. Salvatore Piatti, ordinario di diritto privato all'università La Sapienza di Roma, il presidente della filiale italiana Ford, Andrea Formica, ha sottoscritto una «formale promessa al pubblico (art. 1989 Cod. Civ.) a mezzo stampa» che obbliga la Casa a garantire il «Contratto Prezzo Bloccato», dove la promessa è riportata in neretto. r.d.

Rossella Dallò

**GINEVRA** È proprio vero. L'industria dell'auto spazia a tutto campo. Non c'è settore, segmento o forma che non venga declinata in un ventaglio di proposte. La vetrina del Salone di Ginevra, in corso fino a domenica, lo dimostra a chiare lettere. E allora, se si vuole trovare una linea di tendenza, bisogna abbandonare gli schemi classici di lettura di una rassegna per andare a cercare non tanto forme ben definite, quanto dei concetti. Ed ecco che Ginevra delinea i contorni del prossimo futuro nella sportività, nel lusso, nei contenuti tecnologici.

A dispetto degli allarmi sempre più frequenti riguardo all'inquinamento atmosferico e alla congestione del traffico in tutte le aree urbane del mondo, l'automobile diventa sempre più grande e «ricca». Le piccole city-car si può dire che ormai abbiano i giorni contati: quasi tutte le nuove generazioni dei modelli di segmento B si potrebbero tranquillamente inscrivere nel segmento superiore, per dimensioni e spesso anche per allestimenti e motori.

Sono ben pochi i modelli che rispettano la vecchia classificazione: qualche raro prototipo di piccoli Costruttori e qualche variante della Smart come la cabriolet presentata alla rassegna elvetica. Inoltre, buon per noi, insieme alla crescita delle misure su queste vetture si trovano materiali e accessori fino a ieri esclusivi di auto di gamma alta. È il caso di dispositivi elettronici come l'ASR, l'ABS e l'ESP, oggi estesi, di serie o in opzione, anche alle medio-piccole; è il caso degli airbag laterali e a tendina; è il caso, ancora, delle sellerie in pelle e degli inserti in radica e in alluminio; è il caso, infine, dei sistemi telematici di guida assistita e di info-mobilità e di intrattenimento a bordo.

Ma ancora più eclatante è il ritorno del vero lusso e delle performance. Entrambi questi aspetti finora mettevano la sordina. Sta di fatto che mai come in questa 72esima edizione di Ginevra si sono visti tanti modelli super-esclusivi e super-sportivi. Marchi dal grande blasone come Rolls Royce, Bentley (è stata presentata, a pochi intimi, la cosiddetta «baby Bentley»), Aston Martin e Jaguar, marchi con il Dna sportivo come Ferrari, Maserati e Lamborghini, oltre alla clientela iperselezionata e ad equipaggiamenti da suite al grand hotel hanno in comune motori da brivido, con una mole di cavalli impressionante. La potenza, le prestazioni tornano ad essere dette a gran voce, senza più remore verso i limiti di velocità imposti pressoché ovunque. A scendere dall'empireo alle auto dei comuni mortali, il leit motiv non cambia: accanto a versioni mediamente tranquille, vengono proposte sempre più spesso altre con motori capaci di alte



Ecco alcune delle novità di Ginevra. Dall'alto, l'innovativa Ford Fusion (a sinistra) su base Fiesta, e lo Sport Utility Sorento della Kia, che affiancherà lo Sportage; accanto la nuova ammiraglia Phaeton con cui la Volkswagen fa il suo ingresso nelle luxury-car; sotto, la plancia hi-tech della monovolume Lancia Phedra e la Citroen C8, rispettivamente eredi di Lancia Z e Citroen Evasion, frutto del rinnovato accordo tra i gruppi Fiat e PSA

prestazioni. Valgono come esempio le Ford Focus ST 170 e Mondeo ST 220, dove i numeri corrispondono alla potenza in cavalli.

Al di là di queste considerazioni generali, Ginevra è come sempre un appuntamento ricco di novità su tutti i fronti. Ragione per la quale è difficile decretare la regina del Salone. Per quanto ci riguarda, se non ci fosse quella meraviglia di prototipo di Giugiaro che risponde al nome di Alfa Romeo Brera, potremmo scommettere sulla concretissima e originale Citroen C3. Ma ognuno sicuramente potrebbe trovare la propria regina, e il proprio modello ideale.

**Largo ad ammiraglie e «sorelle»**

Ginevra è particolarmente generosa in questi segmenti, visto che tiene a battesimo mondiale tre nuovi modelli, e una intera «famiglia» in prima europea: Mercedes Maybach e Volkswagen Phaeton tra le grandi, Opel Vectra, di cui abbiamo già scritto diffusamente (mancano solo i prezzi definitivi) e Mazda 6, presentata a Tokyo 2001 nelle tre versioni berlina, 5 porte e sport wagon. La Maybach, che costituirà un nuovo marchio a sé in casa Mercedes, purtroppo è stata rigorosamente tenuta sigillata dietro una spessa cortina di vetro affumicato, per cui ci limiteremo a prendere atto della sua esistenza. Sarà svelata, dicono, al Salone di Parigi il prossimo autunno. Bella, visibile e toccabile, invece, la Phaeton. Di questa vettura si parlerà certamente molto e non solo perché introduce, per la prima volta nella storia della Casa di Wolfsburg, la marca Volkswagen nel mondo delle auto di lusso, ma anche perché, con un design particolarmente indovinato e interni che più lussuosi e accessoriati di così è difficile pensare, entro la primavera si metterà in concorrenza con le grandi rivali Mercedes e Bmw. Inizialmente la superberlina verrà proposta con due motori a benzina: un V6 di 3.2 litri da 241 CV abbinato alla trazione anteriore e, al top, un 12 cilindri a W di sei litri potentissimo (420 CV) abbinato alla trazione integrale permanente. A questi si aggiungerà più avanti anche un motore turbodiesel da record: un inedito V10 di 5000 cc e 313 CV, di nuovo abbinato al 4x4.

**Peugeot e Volvo, la rivincita delle S.W**

Chi pensava che con il crescente successo delle monovolume e delle multispaio e MPV lo station wagon fossero destinati al declino, a Ginevra è stato clamorosamente smentito. Merito di Peugeot che porta due splendide versioni famigliari nelle gamme della 206 (sei posti) e 307 (sette posti). Ma merito anche di Volvo che estende il concetto di wagon-SUV integrale di lusso per il tempo libero, rappresentato dalla XC90 vista in gennaio a Detroit, anche al modello V70 Cross Country, prefigurando così il nuovo filone XC che vedremo nei prossimi mesi sulle nostre strade.

## pillole dal Salone

— **PININFARINA PARTNER FLESSIBILE** a conclusione della riorganizzazione avviata nel 2001. Oggi è in grado di fornire servizi a 360°, dal ciclo completo alle singole attività di design, engineering e produzione. In questa strategia rientra il potenziamento di Cambiano dove è in costruzione un nuovo centro di engineering e realtà virtuale che sarà completato entro l'estate.

— **DAEWOO RIPARTE** dal SUV Kalos che, presentato a Ginevra in veste definitiva, sarà commercializzato in luglio e dalla Magnus (nome provvisorio), una berlina della stessa classe della Nubira che arriverà in novembre.

— **PAGANI ZONDA S** si evolve con piccoli ritocchi di stile e soprattutto acquista un motore di 7300 cc, l'Abs e il controllo della trazione. Inoltre procede il percorso di omologazione anche per il mercato Usa.

# La carica di mono e multispazio

*Molte interpretazioni, dai monovolume Fiat-PSA e Renault al Suv Kia*

Massimo Burzio

**GINEVRA** All'inizio erano soprattutto una moda e una comodità, in tutti i sensi, alternativa alle station wagon. Oggi sono diventati una realtà consolidata anche in termini di volumi di vendita. Sono i monovolume o, se preferite, i mono e i multi spazio. Piccoli o grandi che siano, questi veicoli fanno, ormai, parte della gamma prodotti di quasi tutti i Costruttori mondiali i quali, in molti casi, offrono contemporaneamente delle varieghe interpretazioni degli Sport Utility Vehicle e cioè le versioni più stradali e confortevoli dei fuoristrada. Tutti assieme, in Europa hanno raggiunto nel 2001 quasi 1.989.000 unità, delle quali 355.000 soltanto in Italia e cioè, rispettivamente, il 13,4% e il 14,5% delle consegne totali. Siamo di fronte, insomma, a qualcosa di più importante e duraturo di un semplice «fenomeno» di mercato.

La sfida tra i Costruttori, insomma, si basa (e si... vince) anche sulle interpretazioni, più o meno azzeccate,

dello... spazio di bordo. Infatti, partendo da un abitacolo capace di ospitare agevolmente dalle 5 alle 8 persone e di contenere i relativi bagagli, le varie marche automobilistiche cercano di arrivare a veicoli capaci conquistare sempre nuovi clienti.

E se è certo che il concetto di monovolume e di mono e multi spazio è nato negli Usa, è altrettanto indiscutibile che tutto il mondo dell'auto abbia saputo prima appropriarsene e poi reinterpretarlo. Lo dimostrano, puntualmente, anche le novità esposte in questi giorni a Ginevra. A partire dalla nuova proposta Renault: l'Espace Concept che prefigura le forme dell'erede di quello stesso Espace che, lanciato nella sua prima edizione addirittura nell'estate dell'84, è davvero il «padre» di tutti i monovolume europei. Il Concept, che si caratterizza tra l'altro per un tetto apribile di dimensioni notevoli (2,16 mq) e per un parabrezza altrettanto surdimensionato, dovrebbe esordire nel 2003 ed è stato esposto con un motore turbodiesel common rail 6 cilindri 3 litri da 177 CV abbinato ad un cambio automatico sequenziale a 5 rapporti che ne qualifi-

ca la vocazione alto di gamma. Sempre a Ginevra, ha esordito la seconda generazione dei multispaio nati dall'accordo Fiat- Peugeot. E cioè il Fiat Ulysse, la Lancia Phedra, il Peugeot 807 e il Citroen C8. Più grandi, capaci di ospitare 8 persone su tre file di sedili e nettamente differenziati, esteticamente e nei contenuti, rispetto alla prima serie, i quattro veicoli sono tutti costruiti in Francia. I propulsori sono quattro per gli «italiani» (benzina 2.0 136 CV e 3.0 V6 24v 204 CV e due turbodiesel common rail 2.0 JTD 109 CV e 2.2 16v JTD 128 CV) e uno in più per i transalpini che contano sul 2.2 sempre a benzina da 160 CV.

La declinazione dello spazio attorno a quattro ruote, però, può avere anche altre espressioni. Facciamo alcuni esempi. E partiamo con il Mercedes Vaneo, un mezzo versatile e compatto che si pone al di sopra della Classe A. Non vanno dimenticati, poi, il prototipo della Opel, il Concept M, un piccolo monospazio sportivo con motore 1.6 benzina turbo con 150 CV o la «bombetta» giapponese YRV della Daihatsu che in 3,76 metri dispone di un

propulsore 1300 cc da 130 CV. Ma una delle «idee» più particolari e gradevoli proposte al Salone è certamente quella del Ford Fusion al quale non è difficile pronosticare un buon successo sia tra i giovani sia tra quanti cercano un mezzo polivalente. Partendo, infatti, dal pianale della Fiesta, di cui impiega anche i motori, con il Fusion è nato l'Urban Activity Vehicle, destinato, cioè, ad essere qualcosa in più di una compatta di segmento B (è lungo 4,20 metri e largo 1,70) e qualcosa di diverso da un monovolume viste anche le sue linee abbastanza squadrate.

Ma il Ford Fusion, pur non avendo la trazione integrale, richiama nel design anche quello di un SUV. Il che ci permette di affrontare, invece, il discorso sui «veri» veicoli di questo tipo esposti a Ginevra. Qui la new entry più importante è sicuramente quella della Kia Sorento. Dotata di un 2.4 litri benzina da 139 CV, di un 3,5 V6 da 195 CV e di un diesel common rail 2.5 da 140 CV (motorizzazione che in Italia dovrebbe avere il maggior successo) si pone sopra la più compatta e conosciuta Sportage di cui affina, anche, le qualità automobilistiche.