

auto-flash

**SABATO E DOMENICA A COMO**  
Le più belle del passato al Concorso di Villa d'Este

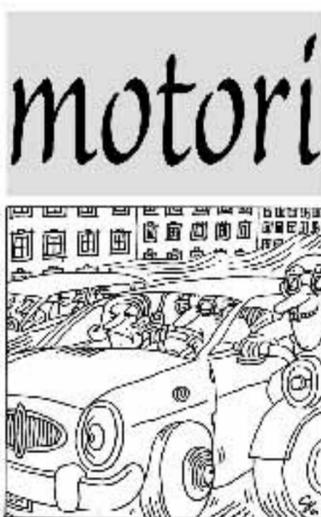


Belle auto del passato in gran spolvero sabato e domenica a Como. È infatti il momento dell'annuale appuntamento con il Concorso d'eleganza Villa d'Este. Nata nel 1929, è una delle più famose manifestazioni internazionali riservate alle auto d'epoca. Per il quarto anno consecutivo, il Concorso è patrocinato dal Gruppo Bmw, che per questa espone fuori concorso tre Bmw Concept e tre vetture della Bmw Art Collection, create da importanti artisti (nella foto, la prima, del 1975, dipinta da Alexander Calder).

**PRODOTTE A INGOLSTADT DAL 1994**  
L'Audi festeggia la A4 giunta al traguardo dei 2 milioni di unità



L'Audi festeggia il suo modello di maggior successo, la A4, che ha raggiunto l'ambizioso traguardo dei 2 milioni di esemplari prodotti dal 1994 a oggi. La A4 numero 2.000.000 uscita dalle linee di montaggio (nella foto) è una versione 3.0 con cambio multitrone e carrozzeria argento metallizzato. La produzione attuale a Ingolstadt ha raggiunto il limite massimo di 1320 unità al giorno. Nel 2001 ne sono state prodotte 305.081, di cui 80.869 Avant. Quasi il 50% di tutte le A4 sono motorizzate Diesel.



**DAL 25 AL 28 APRILE A VERONA**  
Al Transpotec tante novità Opel e in anteprima il Combo Tour



La Opel Italia parteciperà alla prossima edizione del Transpotec, in programma alla Fiera di Verona dal 25 al 28 aprile. Oltre al Vivaro e al Combo, rispettivamente primo e secondo classificati nel «Van of the Year 2002», la Casa tedesca esporrà in anteprima per l'Italia il Combo Tour, autovettura e autocarro 4 posti (nella foto), l'Astra SW Turbo diesel autocarro 4 posti, la versione Passo Lungo del Vivaro Furgone e inoltre il Vivaro Combi 9 posti in consegna dai primi di maggio.

**CONTRUITO PER IL NUOVO CATERPILLAR**  
Da Michelin il pneumatico record: 4,03 m di diametro



Nuovo record in casa Michelin. Leader del mercato dei pneumatici di grandissime dimensioni, il Costruttore francese ha prodotto il pneumatico più grande del mondo: il 59/80R63 XDR con cui equipaggia un nuovo dumper di Caterpillar (nella foto). Questo gigante di gomma ha un diametro di 4,03 metri, pesa 5300 kg e può sostenere (ciascun pneumatico) fino a 104 tonnellate di carico utile. Costruito a Lexington (Usa), occorrono quasi due giorni per produrre un solo 59/80R63.

# Ancora e sempre prima il design

Resta la principale motivazione di acquisto

Rossella Dallò

## il concorso

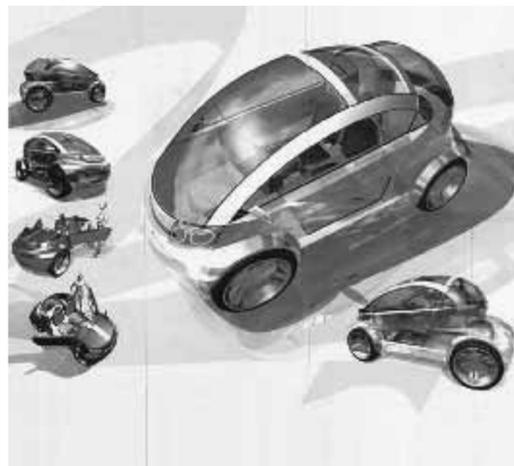
MILANO L'auto, prima di tutto, deve essere bella. Se il Salone di Torino, che avrebbe dovuto aprire i battenti in questi giorni, non fosse «saltato» (non staremo a discutere nuovamente sulle ragioni del «decesso»), saremmo qui a rendere merito, come per ogni esposizione, alla «regina» della rassegna. A riprova che, anche fra gli addetti ai lavori, l'estetica è sempre la prima a colpire. Inoltre, l'area dei Carrozzeri, o meglio degli stilisti, avrebbe occupato ancora una volta il «cuore» del Lingotto. Il sogno, si sa, piace a tutti e le grandi «firme» torinesi, con o senza il Salone, continuano a fare scuola in tutto il mondo. Non per niente il Concorso Anifa (ne scriviamo qui accanto) richiama a Torino così tanti aspiranti designer.

Sembra incredibile che a oltre cento anni dalla nascita dell'automobile sia ancora la «bella forma» la principale motivazione di acquisto. Il mondo si è evoluto (a volte, anche, involuto), l'industria automobilistica ha fatto passi da gigante e l'auto oggi per quasi tutti è un mezzo di mobilità, spesso, insostituibile. Inoltre, l'utenza è sempre più informata e difficilmente si lascia abbindolare dal bravo venditore. Con tutto ciò, al di là del prezzo, in ogni sondaggio è ancora e sempre il design, l'impatto estetico, quello che fa propendere verso l'uno o l'altro modello. In compenso, da qualche tempo si fanno strada anche altri elementi decisivi. In primo luogo l'affidabilità, e dunque la cosiddetta «immagine di marca».

Ma se il design è ancora il fattore vincente, è pur tuttavia altrettanto vero che non sempre il designer è totalmente libero di esprimere la propria fantasia senza vincoli. Lo stile, dunque, si evolve, si rivolge o si rivoluziona? La domanda è tutt'altro che accademica visto che dalle risposte dipende, almeno in parte, il nostro futuro di automobilisti. E recentemente, in occasione dell'annuale premiazione a Milano dell'«Automobile più bella del mondo», ne hanno discusso animatamente i capi designer delle più importanti Case automobilistiche mondiali. Il risultato? Una bella confusione. Per la rivoluzione, sono tutti d'accordo, si dovranno attendere sviluppi tecnologici - ad esempio i motori a fuel cell - ancora ben lontani dal traguardo.

Il dibattito resta aperto sugli altri due aspetti. Per Fulvio Cinti, editore-direttore di «Auto e Design» e moderatore del convegno, l'attuale scenario di grande movimento nasconde una certa disomogeneità, tant'è che «i maggiori progressi si sono avuti negli interni». Ragioni di funzionalità, certo, ma anche «un nuovo modo di concepire e stare in auto» (Nevio Di Giusto, Fiat). Oggi, sostiene José de la Vega (Volvo), «la gente non guida, bensì indossa l'auto». Innovativo, per Shiro Nakamura (Nissan), è «il concetto di dinamicità nel relax di guida». Nell'auto, dice Walter de' Silva (Audi, Seat, Lamborghini) c'è un'evoluzione continua, quotidiana. Infatti, «oggi lo standard non esiste, perché l'offerta si è allargata, dando grandi possibilità di espressione» (Lorenzo Ramaciotti, Pininfarina). Il compito del designer, sostiene il numero uno dello stile Toyota, «è facile, deve proporre il futuro, la vita dell'automobilista», ma «l'obiettivo finale», avvisa, «è prima di tutto un'auto «bella»».

E il cerchio si chiude. Vince lo stile.

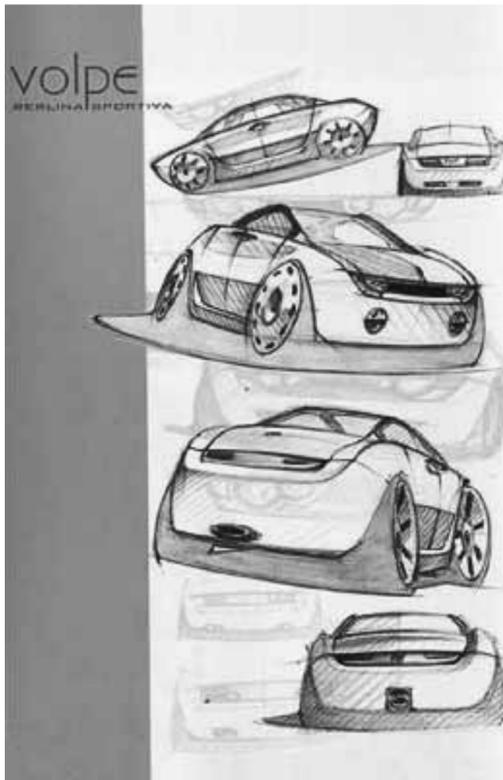


**Le proposte dei migliori giovani designer di auto di tutto il mondo saranno esposte, da oggi al 26 maggio, al Museo dell'Automobile di Torino. Si tratta dei lavori dei partecipanti al 3° concorso «Stile Italiano Giovani» indetto dal Gruppo Carrozzeri dell'Anifa, l'associazione che raccoglie «firme» come Bertone, Giugiaro, Pininfarina, I.D.E.A., Fioravanti e altri. Al centro della mostra ci saranno i vincitori dell'edizione 2002. A partire dal primo classificato: David Rosinaj (25 anni - Repubblica Ceca) che si è imposto sul moldavo Iulian Poia (23 anni) e sui terzi classificati ex aequo: Uroš Pavasovi (27 anni, Slovenia) e Andrea Militello, 23 anni**

**lussemburghese di chiara origine italiana. Ma al Museo dell'Automobile, i visitatori potranno anche ammirare i lavori di altri premiati: Pedro Torge (Portogallo), Giauro Sportato (Italia) e Daniel Zachariv (Belgio). La giuria, poi, ha ritenuto di esporre le proposte di altri 14 designer tutti under 30: gli italiani Andrea Berlinghieri, Antonio Bruno, Giorgio Pirolo, Marco Francescangeli, i romeni Sana Adela Florina e Mititelu Ravzan, i sudcoreani Dae Young Gwon e Dae Hyun Jung, gli ungheresi Gabor Nemetti e Tama's Cartai, Yusuf Bagirov dell'Azerbaijan, gli spagnoli Torgny Fueldskaar e Ramon H Serrano e il polacco Wojchek Sokokowski.**

«Stile Italiano Giovani» è diventato, ormai, un «evento» per il mondo del design. Lo prova anche il successo crescente di questa sfida tra stilisti debuttanti. Infatti se quest'anno vi hanno partecipato 400 concorrenti di 41 Paesi, nel 2000 in competizione c'erano stati 190 lavori (120 presentati da italiani e 70 da stranieri) e nella prima edizione, quella del 1998, gli stilisti erano 120, tutti italiani. Torino, insomma, ha perso il suo Salone dell'Auto, vive gravi difficoltà industriali e occupazionali ma riafferma, nel presente e per il futuro, almeno il proprio ruolo «città dei carrozzeri».

m.b.



Ecco le opere dei primi due classificati: sopra la «Volpe» berlina sportiva proposta da David Rosinaj; a sinistra la city-car trasformabile di Julian Poia

Giovani stilisti crescono, 400 debuttanti a Torino immaginano l'auto che verrà

## Da giugno l'Audi A2 avrà un inedito 1.6 FSI 110 CV a iniezione diretta di benzina



Massimo Burzio

MONACO Una «millesima» a benzina che si comporta, a livello di prestazioni, in tutto e per tutto come una brillante 2 litri ma che, allo stesso tempo, consuma come un'utilitaria: in media 5,9 litri ogni 100 chilometri. È l'Audi A2 1.6 FSI che, equipaggiata con un inedito propulsore a iniezione diretta da 110 CV, è capace di raggiungere i 202 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in 9,8 secondi. Dopo aver esplorato, con successo, la strada dei «milledue» turbodiesel common rail capaci di percorrere 100 km con soli 3 litri di carburante, sempre con la A2, l'Audi continua quindi sulla strada delle innovazioni con questo raffinato motore a benzina che, tra l'altro, risponde alle severe normative antinquinamento Euro 4 che, in Germania, valgono sgravi fiscali «una tantum» all'acquisto di 306 euro.

Ma torniamo al motore. Rispetto a un normale benzina 1.6, questo a iniezione diretta assicura, secondo l'Audi, un aumento di potenza pari al 13%, un valore di coppia superiore del 10% e, nel contempo, consumi ridotti del 15%. A questo proposito, anche grazie al nuovo serbatoio maggiorato da 42 litri si ottengono, con buone medie velocistiche, autonomie eguali o di poco superiori ai 700 km. Per avere risultati come quelli sin qui descritti, ovviamente,

un apporto importante arriva anche dall'elettronica che sulla A2 1.6 FSI è una costante e supera quella che la Nasa utilizzava sulla navicella Apollo che portò l'uomo sulla Luna. Con una carrozzeria in alluminio che si avvale della tecnologia Space Frame che permette risparmi di peso, rispetto ad una scocca normale, del 40% senza intaccare robustezza e sicurezza dell'insieme, la A2 1.6 FSI vanta, infine, un valore record di aerodinamica per la sua categoria. Il suo Cx, infatti, è di 0,28.

Su strada la A2 si dimostra sempre molto vivace e progressiva anche se il motore non è silenziosissimo, specie quando si tirano le marce. La vettura, sulla quale sono state riviste alcune tarature di molle e ammortizzatori per renderla più sportiva, è molto stabile, facile e sicura da guidare anche quando si viaggia sul misto veloce. Ed è incollata al terreno anche quando si affrontano i curvoni autostradali in pieno. A bordo, poi, si sta comodi, con la seduta ottimale ma sempre un po' rigida, tipica delle «tedesche».

È adesso i prezzi che per contenuti, vocazione del modello e strategia di marca, non sono certo da «saldo». La A2 1.6 FSI, infatti, sarà commercializzata da giugno con un listino dai 18.550 euro della versione «base» (non ha neppure il climatizzatore automatico di serie) per arrivare a un massimo, presunto, di 22.500 della versione top.

# Mini Cooper, 163 cavalli per una S

A rinverdire i fasti rallistici del passato, sarà messa in vendita al top della gamma a partire da giugno

Marcello Pirovano

Mancava una semplice «S» per completare il discorso relativo alla nuova Mini, quella con il marchio Bmw per intenderci, e adesso c'è. È pronta la Cooper S, attesa con impazienza dagli appassionati del genere e dai nostalgici del passato sportivo di questa storica vettura che si divertiva a mettere in imbarazzo auto ben più potenti e blasonate sulle piste di mezza Europa e soprattutto lungo le insidiose Prove Speciali dei rally. Montecarlo in testa.

In questa versione che completa la gamma dopo la Mini One e la Cooper, la caratterizzazione esterna e interna è affidata a particolari esclusivi che se da un lato sottolineano la grinta del modello, dall'altro non ne penalizzano l'eleganza. I più evidenti sono la citata «S» sui fianchetti cromati e sul portellone, la presa d'aria sul cofano che deve dare sfogo ai 163 CV del motore, i paracolpi e i fascioni laterali in contrasto, le barre della mascherina dello stesso colore della vettura, il tappo cromato del serbatoio e le ruote in lega leggera da 16 pollici. Gli specchietti regolabili elettricamente sono



di colore nero o bianco. Posteriormente il piccolo spoiler aerodinamico e i doppi terminali di scarico aggiungono l'ultima nota di sportività.

Gli interni sviluppano con coerenza questo discorso proponendo sedili avvolgenti, il volan-

te rivestito in pelle, la strumentazione con il contagiri davanti al pilota e il tachimetro (fin troppo vistoso) al centro della plancia, il climatizzatore, l'impianto radio e le finizioni high-tech in alluminio a vista. Criticabile, anche se è un evidente richiamo al passato, la batteria di

levette per i comandi secondari.

Sostanzioso il discorso tecnico che, su una vettura di queste pretese non può tradire. Ecco allora che i 163 CV a 6000 giri citati e i 210 Nm di coppia a 4000 giri vengono da un compatto propulsore di 1600 cc, 16 valvole, dotato di compressore e intercooler ottimamente assecondato da un cambio a 6 marce che ne consente il miglior sfruttamento in ogni tipo di marcia. Le prestazioni assolute sono comunque dell'ordine dei 218 km/h di velocità massima e di uno scatto da 0 a 100 km/h in 7,4 secondi con consumo medio di 8,4 litri per 100 km.

L'assetto non smette le aspettative e la tradizione, nel senso che la Cooper S, come allora, continua a «curvare a piatto, come un go-kart» senza per questo compromettere il comfort di marcia. Il merito è delle sospensioni posteriori tipo multilink, degli stabilizzatori maggiorati davanti e dietro, delle molle e ammortizzatori a taratura rigida e di uno sterzo ad assistenza elettroidraulica preciso e sensibile. ABS, regolazione della frenata EBD e controllo automatico della stabilità ASC+T fanno il resto in materia di affidabilità e sicurezza. Il prezzo è fissato in 21.500 euro.

## accade nel mondo

— **CAMBIO AI VERTICI FORD E MAZDA** da giugno Lewis Booth, dirigente Ford, assumerà la guida della controllata giapponese al posto dell'attuale presidente Mark Fields che diventerà il numero uno del Premier Automotive Group, (i marchi di lusso Ford) in sostituzione di Wolfgang Reitzle.

— **VIA LIBERA ALLE DUE RUOTE A GPL** entro la fine di maggio. È quanto si è sostenuto alla Conferenza del Traffico di Riva del Garda, dove Assogasliquidi e Consorzio Gpl Autotrazione hanno presentato al ministero dell'Ambiente il resoconto della sperimentazione di impianti a gas per scooter e motoveicoli, con motori a 2 e 4 tempi, da 50 a 150 cc.

— **PASSI AVANTI PER LA VENDITA DAEWOO** alla GM. Giovedì è stato siglato il patto sindacale che apre la strada per la vendita definitiva al colosso di Detroit. La firma, secondo fonti sudcoreane, potrebbe avvenire già questa settimana.