

auto-flash

**IDEATO DALLA ARMANDO TESTA**  
La Fiat Stilo fa gol in tv con le pallonate di Totti



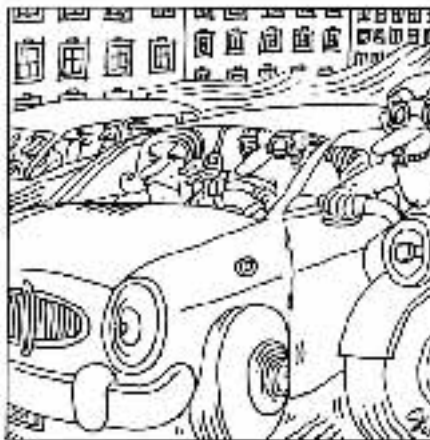
Auto e sport, un binomio spesso sfruttato in pubblicità. Questa volta si trovano accomunati una vettura che, come dice il suo slogan, «pensa avanti» e un campione di calcio che tutto il mondo sportivo ci invidia. Fiat Stilo e Francesco Totti sono i protagonisti del nuovo spot tv (nella foto) ideato dall'agenzia Armando Testa e in onda in questi giorni sulle reti italiane. Sarà poi trasmesso anche da altri canali europei in concomitanza con i Mondiali di calcio in Giappone e Corea.

**UN AFFOLLATO CALENDARIO EVENTI**  
I «miatisti» scaldano i motori per la MX-5 Cup a Binetto



Sono oltre 600mila i possessori di una Mazda MX-5 (nella foto), tutti grandi appassionati che affollano regolarmente gli appuntamenti del fitto calendario di raduni e corse. Questo fine settimana i «miatisti» si sono dati convegno a Cagliari per un «Raging tour dei Nuraghi», mentre da Palermo e Catania sono convenuti alla mitica tribuna di Buonfornello per ripercorrere le strade della Targa Florio. Prossimi impegni questo weekend a Padova (MX-5 Party) e a Binetto per la MX-5 Cup.

# motori



**UN SODALIZIO CHE FUNZIONA DAL '92**  
350mila turbodiesel della VM battono sui Voyager e i Cherokee



Sono passati giusto giusto 10 anni dal lancio del primo Chrysler Voyager (nella foto) mosso da un turbodiesel della VM di Cento: il 2.5 Turbotronic da 118 CV rispettoso, già nel '92, delle norme europee antismog che sarebbero entrate in vigore nel '96. Il successo fu tale che nel '94 le due società firmarono un accordo pluriennale per la fornitura di 200mila VM con cui equipaggiare anche il Cherokee e il Grand Cherokee. Il sodalizio è riuscito e ad oggi sono ben 350mila i veicoli Chrysler motorizzati VM.

**LA NUOVA OPEL IN VENDITA A GIORNI**  
Quaranta unità elettroniche tengono sotto controllo la Vectra



La nuova Opel Vectra, in vendita da questo mese, fra le tante innovazioni è dotata del sofisticato sistema CANbus, caratterizzato da più di 40 unità di controllo elettronico in linea che comunicano attraverso tre sistemi databus a tre differenti velocità. Questo sistema consente di ottenere notevoli vantaggi in termini di sicurezza, efficienza ed affidabilità. La tecnologia CANbus, inoltre, permette di accorciare sensibilmente la lunghezza dei cablaggi e quindi di ridurre il peso della vettura.

# Maggio, parte l'attacco nel segmento B

Arrivano la nuova Ford Fiesta e la Citroën C3. I segreti «ecologici» del modello francese

Rossella Dallò

**MANTOVA** In questi giorni e da due diversi fronti parte un attacco in grande stile nel segmento B, quello che tutt'ora raccoglie la maggioranza delle preferenze d'acquisto degli automobilisti italiani. Esattamente il 12, domenica prossima, la Citroën mette in vendita sul nostro mercato la C3 (qui accanto), che pochi giorni dopo, il 18 e 19, sarà seguita dalla nuova generazione della Ford Fiesta (foto a destra). Ecco in sintesi le loro caratteristiche principali.

La Fiesta, sicuramente tra i due il modello di maggiori volumi produttivi, si è ingentilita nella forma e soprattutto si è ingrandita nelle dimensioni trovando così quei centimetri in più necessari a dare maggiore comfort ai passeggeri posteriori. Così come notevoli miglioramenti sono stati apportati nella meccanica e a livello di sicurezza grazie alla profusione di dispositivi elettronici.

Per ora solo a 5 porte e in allestimento Zetec o Ghia color «polvere di luna», può contare per tutto il 2002 su due motori «1400», il Duratec 16v a benzina da 80 CV e in particolare - è la novità più importante - sul piccolo turbodiesel a iniezione diretta common rail 1.4TDCI frutto della collaborazione con PSA, omologato per un consumo medio di 4,3 litri ogni 100 km. Il listino va da 11.500 a 15.150 euro.

Molto più articolata fin dal lancio la gamma della «piccola» Citroën (è lunga 3,85 m, come la Punto), affascinante nelle sue forme molto arrotondate che portano il padiglione all'inedita altezza di 152 cm lasciando molto spazio sopra le teste anche dei passeggeri più alti. Prendendosi il lusso di offrire di serie accessori normalmente montati su vetture di categoria superiore (da cui prende anche optional finora preclusi al segmento B, come i sensori di parcheggio e di pioggia), la C3 dispone da subito di quattro differenti motori: tre a benzina di 1100, 1400 (abbinato a un brillante cambio automatico e sequenziale) e 1600 cc 16 valvole con potenze di 61, 75 e 110 CV; e un turbodiesel 1400 HDi 8 valvole da 70 CV, che sarà seguito in breve tempo dal 1400 16v PSA-Ford. Prezzi da 10.500 a 15.000 euro. Citroën Italia prevede di



## gomme da bruciare

**I Michelin Energy risparmiano petrolio e a fine vita alimentano i cementifici**

**I Michelin Energy XH1 (foto sopra) e XT1 (sotto) che equipaggiano la C3 sono pneumatici «a bassa resistenza al rotolamento». Con questo termine si intende una gomma che, offrendo scarsa resistenza all'avanzamento sull'asfalto, contribuisce a ridurre i consumi di carburante dell'auto. Il contraltare è però, di solito, una minore aderenza al suolo. Michelin ovvia a questo inconveniente usando la silice nella miscela dell'Energy, e particolari sculture del battistrada così da garantire nel contempo risparmio di carburante e buona aderenza anche sul bagnato. Il tutto senza penalizzare le prestazioni della vettura e la durata dei pneumatici. Ma questa gamma di coperture ci dice anche qualcosa in più, come per la C3, sugli sforzi che si stanno compiendo nel mondo lato dell'automobile per**

**contenere in tutti gli aspetti il cosiddetto «impatto ambientale». Per realizzare un treno di gomme, spiega il tecnico Marco Candelo, si devono utilizzare 137,2 litri equivalenti di petrolio, mentre quattro Energy risparmiano 100 litri durante l'utilizzo e altri 38,8 litri sono il contenuto energetico «recuperabile». Come dire che, a fine vita, un Energy recupera qualcosa più di quanto è servito a produrlo. Ma c'è ben altro. I pneumatici, che nel caso italiano confluiscono al Consorzio Ecopneus di Assogomma, sono un perfetto «alimento» energetico: il 90% è un composto petrolifero. Sia la gomma sia i cerchietti bruciano con alto rendimento. E sono a disposizione di tutti. In Francia, per esempio, li riciclano nei cementifici.**



verne 20mila esemplari entro la fine dell'anno, ma la stima, a nostro avviso, è molto prudente: ha già tremila contratti firmati a scatola chiusa, proprio come la Fiesta che ha ambizioni ben superiori: 50mila unità nel 2002.

Al di là delle classiche caratteristiche che interessano l'utenza, la C3 ci dà modo di esplorare anche un settore di innovazione normalmente sconosciuto al grande pubblico: il progresso «ecologico» dalla progettazione dell'impianto produttivo al dopo fine ciclo di vita della vettura. Per noi lo hanno fatto a Mantova i tecnici di Citroën e di Michelin Italia (anche la C3 monta pneumatici Michelin, gli Energy 165/70R14 XT1 81T e 185/60R15 XH1 84H, nelle foto a sinistra) nel tradizionale appuntamento con la stampa specializzata, che da dieci anni le due filiali dedicano ai temi ambientali. Così, a stupire non è tanto il tasso di riciclabilità della C3 superiore al 90%, valore di molti modelli sul mercato, quanto ciò che sta dietro questo risultato. A tale scopo, non solo le fabbriche del gruppo PSA sono certificate ISO 14001 (basso impatto ambientale), ma fin dalla progettazione della vettura si tiene conto della forma e della posizione delle parti per facilitarne lo smontaggio a fine vita e si studiano gli attrezzi adatti a questa funzione. Si vedano ad esempio i serbatoi dei liquidi: una marcatura indica il punto in cui si dovranno forare per uno svuotamento completo (un litro di olio potreb-

be coprire la superficie di un campo di calcio!). O anche la scelta del parabrezza incollato e del relativo attrezzo che permette di tagliarlo anziché frantumarlo; o ancora quello per togliere airbag e pretensionatori (sono ad azionamento piezoelettrico) facendoli scoppiare prima dell'invio al forno inceneritore.

Lo stesso discorso vale per la scelta dei materiali. Sono stati eliminati quelli proibiti, come il piombo e il PVC, e quelli che saranno presto messi al bando: cromo, cadmio, mercurio e altri metalli.

Tutto deve poter essere riciclato e riusato. Ogni anno in Europa 9-10 milioni di veicoli (sui 140 milioni circolanti) vengono rottamati producendo una quantità quasi uguale di tonnellate di rifiuti. L'obiettivo finale dei francesi, che in Italia aderiscono al consorzio Fare (Fiat auto recycling), è di «mandare in discarica il meno possibile». A cominciare da tutto quanto viene cambiato «nella vita» dell'auto per manutenzione ordinaria e straordinaria. Per questo Citroën vuole arrivare alla «tracciabilità» dei pezzi cambiati.

**clicca su**  
www.citroen.it  
www.michelin.it  
www.autodemolizioni-net.it  
www.madeinfiat.com

## sensovietato

**Il casco questo sconosciuto**

È cominciata ieri la «settimana nazionale della sicurezza stradale». Ma c'è chi non ha aspettato il ministro Lunardi. Per esempio, la Regione Emilia Romagna, attraverso il suo apposito Osservatorio, che per il quarto anno (!) organizza «Maggio in strada» con 300 iniziative. Coinvolgeranno in tutta la regione circa 45mila ragazzi - oltre a tecnici, esperti e vigili urbani - con prove simulate e «vere» su motorini biciclette e, per i più piccoli, tricicli. Già, due (o tre) ruote. Perché è questo il primo mezzo con cui si affronta la strada. Molto spesso considerata dai giovani utenti come una proprietà privata da usare a proprio piacimento. In un sondaggio effettuato dallo stesso Osservatorio al Motor Show è emerso che sui 1255 ragazzi di tutta l'Italia tra i 19 e i 24 anni che hanno risposto al questionario on-line, vige la massima indisciplinazione. Il 46% dichiara di andare sempre a tutta velocità, il 37,5% passa col semaforo rosso o giallo, il 18 ragazzi su 100 dimenticano «spesso» di indossare il casco, il 2% lo indossa ma non lo allaccia (una pessima «moda» molto diffusa tra i giovani di Milano e Roma) e il 9% non lo usa mai. Il 73% di giovani del Nord e Centro è ligio alla legge, mentre al Sud la percentuale scende al 59%. E così che, secondo i traumatologi intervenuti al convegno della Federazione con 250 allievi delle scuole medie di Roma, dopo il drastico calo (-65%) di vittime per trauma cranico registrato nei primi sei mesi di vigore della legge, oggi «si è giunti a una diminuzione della mortalità di appena il 15%». E a Roma, dove circolano 1,5 milioni di motorini, ogni giorno si verificano 10 incidenti di motociclisti minorenni, con conseguenze anche gravi.

r.d

A soli quattro mesi dalla commercializzazione in Italia si arricchisce la gamma dei propulsori con un 2.0 litri a benzina e un 2.2 dCi common rail

# La Renault Avantime mette due Turbo nel motore

Renault Avantime, no, non si può dire che sia bella. Originalissima sì, anzi dirompente. Se non per il lussuoso e confortevolissimo abitacolo, nel panorama automobilistico questa francese di grande imponenza - è lunga 4,64 metri, larga 1,88 e alta 1,60 - non conosce uguali. Unica la sua forma monovolume «spezzata» da un lunotto fortemente bombato e da un deciso sbalzo trapezoidale del bagagliaio. E che dire delle sue massicce due portiere, lunghe 140 cm e pesanti ciascuna 55 kg? E delle sue notevoli finestrature laterali prive di montante centrale?

Ma questa è quasi storia, visto che è sul mercato da quattro mesi. Se ne riparliamo ora e perché non ha certo aspettato molto per aggiungere frecce al suo arco. Ovvero, per allargare la sua gamma motori. Da questo mese, infatti, la Avantime affianca all'iniziale sei cilindri a V di 3 litri e 207 CV, altri due propulsori di cilindrata inferiore e sicuramente meglio accettati all'utenza italiana. Si tratta di due motori a quattro cilindri sovralimentati, l'uno di 2 litri 16 valvole a benzina

in grado di erogare 163 CV di potenza e 250 Nm di coppia massima, costanti dai 2000 ai 4250 giri, per una velocità di punta di 202 km/h e un consumo medio di 9,2 litri di «verde» ogni 100 km. Chi ha provato questa versione assicura sulla bontà del 2.0 16v Turbo, sulla sua silenziosità e sull'assoluta mancanza di vibrazioni. L'altro motore, già noto perché equipaggia la Laguna 2 e l'ammiraglia Vel Satis, è il poderoso 2.2 litri dCi, cioè il turbodiesel a iniezione diretta common rail con distribuzione 16 valvole, 150 CV e 320 Nm a soli 1750 giri/min. Se paga leggermente in velocità massima, 195 km/h, in compenso percorre mediamente 13,7 km con un litro di gasolio.

A completare le novità introdotte questo mese, la versione top 3.0 24v finora provvista di cambio manuale a sei marce, adotta ora anche la trasmissione automatica Proactive a 5 rapporti. Non resta altro da dire che le due nuove versioni 2.0 16v Turbo e 2.2 dCi sono disponibili nei due allestimenti Dynamique e Privilege, e che il listino parte da 31mila euro.



## accade nel mondo

**DA OPEL ITALIA A GM FRANCIA** Sandro Malato, già amministratore delegato di Opel Italia, è il nuovo presidente di GM France. Lo rende noto la Opel precisando che le funzioni di ad della società italiana saranno temporaneamente assunte da Cesare Prati, direttore vendite di Opel Italia.

**VOLKSWAGEN PERDE QUOTA** Utile in calo del 24% nel primo trimestre dell'anno. In flessione anche il fatturato, sceso a 21,2 miliardi di euro (-5,4%). E le vendite sono diminuite del 13% per un totale di 1,18 milioni di unità. A rallentare sono stati soprattutto alcuni dei modelli di punta: la

Golf, che ha perso mercato rispetto alla Peugeot 307, e la Passat, che ha dovuto fare i conti con la Ford Mondeo.

**PSA PUNTA SULLE ELETTRICHE** e le auto ibride per combattere l'inquinamento urbano e ambientale. A questo scopo Psa (Peugeot Citroën) e Edf hanno deciso di unire le forze per accelerare le ricerche e lo sviluppo di veicoli con queste trazioni alternative. Il mercato europeo delle auto elettriche è ancora marginale, con 12.500 vetture immatricolate, di cui il 60% in Francia. Peugeot è il numero 1 in Europa, con una quota del 63%.