

auto-flash

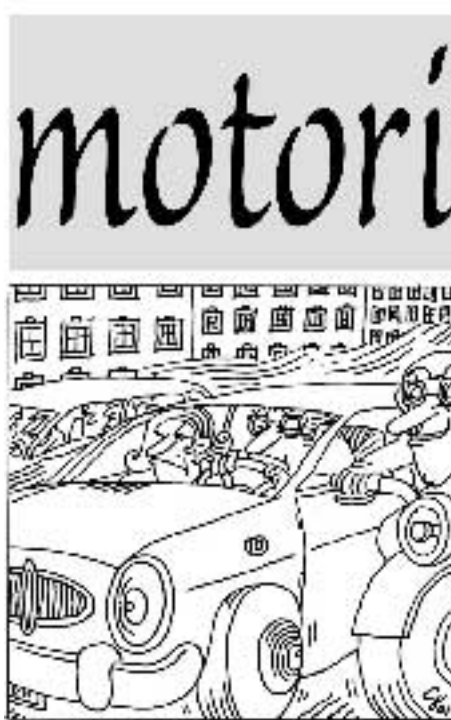
UN «VILLAGGIO» IN MOLTE CITTÀ
Fiat Stilo in giro per l'Italia
Stand e circuito per test drive



Fiat Stilo on tour. È partito il 9 maggio da Genova il «giro d'Italia» che porterà la nuova «media» di Torino, mediamente per tre giorni consecutivi, nelle maggiori città della penisola. Questa settimana, da giovedì a domenica (area Portello-Fiera), saranno i milanesi a vedere e toccare con mano la Stilo 3 e 5 porte e i suoi vari «segreti». Il Villaggio Fiat Stilo, infatti, oltre

ai vari stand multimediali che illustrano le quattro principali aree tematiche in cui è stata «sezionata» la vettura, comprende un vero e proprio circuito di circa 7 mila metri quadrati per i vari test drive. Piloti e istruttori del centro di guida sicura di «Quattro ruote», dopo avere illustrato i dispositivi tecnici più nuovi, accompagnano i visitatori nelle prove con parti del circuito bagnate ad hoc o ricoperte da pellicola resinata per simulare vari gradi di aderenza. Alla fine del test viene distribuito un questionario con cui si esprime il giudizio finale sulla vettura. La scheda partecipa a un concorso che in ogni città mette in premio un corso di guida sicura.

Prossime tappe, dopo Milano, sono: Treviso (24-26/5), Bologna (31/5-2/6), Napoli (7-9/6), Roma (13-16/6), Pescara (21-23/6), Bari (27-29/6), Palermo (5-7/7) e Livorno (12-14/7). Per accedere al Villaggio Fiat Stilo ci si può recare direttamente all'entrata, oppure ritirare gli inviti presso le concessionarie Fiat o ancora prenotarsi al numero verde 800.777050.



IN LIZZA NELL'EUROPEO TURISMO
Per il rientro nelle competizioni
Volvo elabora due S60 stradali



Dalla strada alla pista. Per il rientro nelle competizioni la svedese Volvo ha elaborato una speciale versione Super 2000 della sua berlina S60. Scesa in lizza nel campionato europeo Turismo (già disputate le prime due gare a Magny

Cours e a Silverstone), con due vetture pilotate da Rickard Rydell (già vincitore con Volvo nel '98) e dal giovane James Hanson, le S60 racing sono state sviluppate dalla inglese Prodrive che, a causa di una tardiva modifica dei regolamenti, ha dovuto riprogettare in poco tempo il motore, il cambio e le sospensioni. Il gruppo propulsore, è un 5 cilindri in linea derivato dal 2 litri stradale e montato in posizione trasversale. Doppio albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro, il motore eroga 250 CV a 8500 giri. Il cambio manuale a 5 rapporti mantiene la scatola della S60 stradale, ma i rapporti sono più corti. Anche per le sospensioni mutua dalla berlina geometrie e componenti, ad eccezione di molle e ammortizzatori, e le boccole in gomma sono sostituite da uniball. Freni Alcon e ruote - con cerchi in lega BBS 9Jx17" e pneumatici Michelin 21/61 slick o rain -, sono ovviamente da competizione.

Il mercato dell'usato va all'asta

A Milano il primo centro riservato agli operatori per ottimizzare gli stock

Rossella Dallo

MILANO Rivoluzione tecnologica nel mercato dell'auto usata. La novità viene dal Giappone e approda a Milano. Qui nasce Autoexchange, la prima casa d'aste, riservata agli operatori del settore: concessionari e commercianti di veicoli usati. I quali potranno così modificare i propri stock secondo le necessità e la domanda degli utenti. Questi, seppure non abbiano accesso alla nuova struttura, dovrebbero beneficiare di una maggiore facilità a «disfarsi» della propria vettura qualora non riescano a consegnarla al concessionario da cui si acquista la nuova auto, e, magari, anche a strappare una valutazione più conveniente.

La prima vendita all'incanto viene data per certa già a metà luglio. A darne l'annuncio è Piero Mocarelli, che insieme al fratello Gianni guida il gruppo Car World Italia (470 milioni di euro il suo fatturato) azionista di maggioranza di Autoexchange con il 50%. L'altra metà del pacchetto azionario è suddivisa tra la società giapponese USS, leader mondiale in questo campo, che detiene il 25%, dalla Mitsubishi Automobile Europe con il 20% e il restante 5% dalla Mitsubishi Italia.

Per avere un'idea di come funziona e delle potenzialità di sviluppo dell'iniziativa bisogna rifarsi all'esperienza giapponese. La USS, acronimo di Used car System Solutions, è una società (393 dipendenti) fondata 20 anni fa. In Giappone, dove opera attraverso nove centri ai quali sono iscritti 22.329 professionisti del settore, e dove ogni anno si vendono 8,2 milioni di auto usate, di cui 5,7 milioni all'incanto, nel 2001 la USS ha trattato più di un milione e 360 mila veicoli. Undicimila al giorno nel solo centro di Tokyo. Nell'anno fiscale 2000 (che in quel Paese va dall'1 aprile al 31 marzo dell'anno successivo) il gruppo ha fatturato 188 milioni di euro, mentre l'attivo ammonta a 542 milioni di euro.

Ogni settimana la società organizza delle aste di auto controllate e certificate, attraverso una scheda a punti, dal proprio personale specializzato. Le vetture si possono vedere e toccare nei parcheggi adiacenti. In tre dei nove centri USS, però, è in funzione un sistema digitale multi-schermo su cui vengono proiettate le foto delle auto e le loro caratteristiche. L'asta è controllata con un sistema computerizzato P.O.S. I venditori-acquirenti hanno a loro disposizione postazioni con pulsanti che registrano le offerte.

È appunto con questo sistema digitale e relativi preliminari che verrà allestito il nuovo Centro d'aste Autoexchange in un'area di 117 mila mq nella periferia sud di Milano. Dalla prossima settimana inizierà la campagna di iscrizioni, contando di arrivare alla prima asta a metà luglio con almeno 200-250 associati, « pari - ha spiegato Mocarelli - alla massa critica per iniziare ». Per aderire, gli operatori dovranno versare un contributo annuo di 500 euro, mentre ogni transazione costerà 75 euro sia al venditore sia all'acquirente. Autoexchange si occuperà di tutte le pratiche necessarie in tempo reale e anche della possibilità di un finanziamento per gli acquirenti.

L'Italia non è certo il Giappone, ma... In sofferenza fino a poco tempo fa e penalizzato da tasse e burocrazia (da tempo operatori e associazioni di rappresentanza chiedono l'abbattimento delle imposte sul passaggio di proprietà e adempimenti più veloci e snelli), il mercato dell'usato - 2,64 milioni di unità il mercato del 2001 al netto delle minivolture - sta risalendo la china e sta accelerando la sostituzione dell'auto non catalitica con una catalizzata. Secondo un'analisi dell'ufficio studi LeasePlan, società leader nel noleggio a lungo termine, il mercato del 2002 dovrebbe crescere a 2,8 milioni di unità, per un fatturato complessivo di 13,9 miliardi di euro. Chissà che Autoexchange non riesca a migliorare la previsione.

auto da record



Piëch e il suo «erede» a bordo della L1. Una porta ad ala di gabbiano permette l'accesso a bordo. Sotto la piccola Volkswagen durante il test su strada

L'eredità di Piëch: è la L1, fa 100 km con 1 litro di gasolio

Ferdinand Piëch, il grande «conduttore» del Gruppo Volkswagen, l'aveva promesso: prima di lasciare la guida dell'impero di Wolfsburg al successore Bernd Pischetsrieder «voglio costruire l'auto da 100 km con un litro di carburante». Detto e fatto, l'ingegnere ha mantenuto la promessa. Ed ecco che in coincidenza con il passaggio di consegne al vertice, Piëch stupisce il mondo con la rivoluzionaria Volkswagen L1 svelata direttamente con un test su strada da Wolfsburg ad Amburgo. Alla guida, ovviamente, lo stesso Piëch. Per sintetizzare in poche righe la L1 diremo che è una biposto - con i sedili uno dietro l'altro - costruita con materiali ultraleggeri e pregiati come il magnesio, il titanio, la fibra di carbonio, e talmente aerodinamica da vantare un Cx di appena 0,159. Per dimensioni e forma sembra più un siluro che un'auto: è lunga 365 cm e larga soltanto 125.



A muoverla è un piccolo motore Diesel di 299 cc che raggiunge i 120 km/h e, con un serbatoio di 6,5 litri di gasolio, assicura un'autonomia di 650 km. La L1 si avvale della tecnologia stop-and-go che spegne il motore ad ogni arresto e lo riaccende alla pressione sull'acceleratore. In più, aiuta la partenza con una spinta «elettrica» e recupera l'energia in frenata immagazzinandola nelle batterie.

Parte dalla «grande mela» il rinnovamento del Land Rover Discovery



Seconda novità in poco più di quattro mesi in casa Land Rover. Dopo la nuova Range Rover tocca ora al Discovery di riaggiornarsi. Presentato al recente Salone di New York, il «model year 2003» del classico fuoristrada del marchio inglese - oggi accorpato nel «premier automotive group» di Ford - si rinnova nel look, negli interni e in particolare nella meccanica con una serie di innovazioni che aggiungono alle sue indiscusse qualità fuoristradistiche anche un notevole miglioramento nell'uso su strada.

Al primo impatto visivo si nota subito la nuova sezione frontale che recepisce il «nuovo corso estetico» inaugurato dalla Range. È quello che in gergo si chiama «family feeling», ovvero l'immediata riconoscibilità di Marca. In pratica, il Discovery assimila alla Range Rover i grandi gruppi ottici rettangolari a fari gemellati, che assicurano una maggiore visibilità notturna della strada, e la nuova linea del paraurti a effetto «spezzato», frutto di un expediente cromatico. I cambiamenti sono evidenti anche nella parte posteriore con accorgimenti apportati agli indicatori di direzione, ora collocati in alto sulla verticale del gruppo ottico, così da favorire la visione per chi segue. Ultimo ritocco estetico esteriore sono i cerchi in lega a sei razze che enfatizzano ulteriormente l'aspetto generale più imponente e possente.

Per quanto riguarda gli interni e

gli allestimenti, le novità consistono in un affinamento dell'insonorizzazione, in tre nuovi colori per i rivestimenti e nell'adozione di nuovi accessori, tra i quali anche il dispositivo acustico di parcheggio.

In un modello nato per l'off road è comunque evidente che sono altri i fattori capaci di fare la differenza. Innanzitutto la maggiore altezza frontale da terra, poi il dispositivo di bloccaggio del differenziale centrale, che va ad aggiungersi ai già noti controlli elettronici della trazione e sui pendii. A perfezionare il comportamento complessivo del Discovery su strada, e dunque la maneggevolezza e il comfort, provvedono invece le modifiche apportate alla struttura del telaio e all'impianto frenante, che adotta nuovi cuscinetti e pinze, mentre l'Abs a quattro canali con ripartitore elettronico della frenata diventa standard. Quanto alle sospensioni sono stati rivisti i punti di ancoraggio. Il tutto si coniuga con l'aiuto dell'elettronica antirullo e autolivellante (delle sospensioni).

Il Discovery MY 2003 sarà messo in vendita a partire dall'1 giugno, ma di prezzi ancora non si parla. Quello che si sa, invece, è che si potrà scegliere tra un V8 a benzina di 4.0 litri e un Td5 «Storm» 2.5 turbodiesel particolarmente generoso in fatto di coppia massima (340 Nm già dai 2000 giri), sinonimo di grande elasticità su strada e di grinta in fuoristrada.

Test Drive Al volante della station wagon tre litri turbodiesel si apprezzano prestazioni, comfort e tenuta di strada. Il prezzo? Alto, ma in linea con la concorrenza

Saab 9-5, con il V6 della Isuzu è veramente un fulmine

Lodovico Basalù

BOLOGNA Hanno una loro filosofia: costruttiva e di immagine. Le Saab sono sempre state auto originali, diverse dalle altre. Anche quando è subentrato a piene mani un colosso come la General Motors. In attesa della nuova versione della «9-3» (di cui parliamo a parte, ndr) la risposta dei mercati internazionali, così come quella del mercato italiano, è stata più che positiva. La 9-5, specie con la versione turbodiesel, da pochi mesi in listino, sta facendo infatti registrare dati di vendita molto interessanti, sia per la versione berlina, sia per la versione station wagon.

Due settimane alla guida di quest'ultima versione, spinta da un ottimo V6 Isuzu, ci hanno fatto capire come il futuro non può che essere roseo per la Casa svedese, crisi generale del mercato a parte. Una vettura quasi sportiva, la 9-5 3.0 TiD SW, sia nell'aspetto, sia nelle prestazioni. Il cambio c'è, ha cinque marce, ma non lo si usa mai, tanta è l'elasticità del motore. A disposizione ci sono 176 cavalli a 4000 giri/min, ma soprattutto 350 Nm di coppia motrice

da 1800 a 3000 giri/min. E ogni appassionato sa bene come sia questo secondo valore a contare. Nei sorpassi, all'uscita dai tornanti la 9-5 TiD SW Vector è un fulmine. Un fulmine che in autostrada, a velocità costante, non porta alla bancarotta in termini di consumi, che consentono in media percorrenze sui 12 km/litro.

Da sempre la sicurezza è stata al top in casa Saab. Famosi gli ormai collaudati poggiatesta attivi che, in caso di tamponamento, avanzando limitano i danni derivanti dal classico colpo di frusta. Non mancano nemmeno gli airbag laterali in due sezioni, a tutela di testa e torace. Ottimi il comfort, la tenuta di strada, la capacità di carico (da 416 a 1490 litri). Non manca la solita plancia Saab, di stile aeronautico, con la chiave di accensione collocata sul tunnel centrale. La stazza della 9-5 SW è, come noto, importante. Oltre 4,8 metri per 1650 chili di peso. Che per miracolo scompaiono una volta messi al volante. È questo, crediamo, il maggior pregio di questa bella svedese. Che, purtroppo, non si concede così facilmente. La versione da noi provata, completa di tutto ciò che si richiede a un'auto di questa categoria, costa 40.351 Euro. Non è poco. Ma la concorrenza non fa meglio.

due parole con... Attilio Ruffo

«LA NUOVA 9-3 CREERÀ SERI PROBLEMI ALLE TEDESCHE»

Aria di rilancio alla Saab Italia. I dati di vendita indicano decisi segnali di ripresa anche sul mercato italiano. Dove lo scorso anno sono state superate le 3200 unità immatricolate (erano 2900 nel 2000). Di questo e altro parliamo con Attilio Ruffo, responsabile Comunicazione.

Dottor Ruffo, dopo qualche anno di strada in salita, dunque dei segnali positivi?

«Più che positivi. Lo scorso mese di marzo abbiamo registrato un record storico per la Saab: oltre 5000 vetture nel mondo, con il 57% di vendite in più in Italia rispetto a un anno fa. La 9-5 turbodiesel, in listino da settembre, ricopre il 37% delle vendite totali nel

nostro Paese. L'Italia è il settimo mercato per Saab. Ai primi posti ci sono Stati Uniti, Svezia, Inghilterra, Germania. Ma contiamo di salire presto in questa speciale classifica, come dimostra il +31% fatto registrare rispetto al primo trimestre 2001».

La nuova 9-3 sarà in grado di sfidare i modelli di Bmw, Audi o Jaguar?

«Non solo le sfiderà ma creerà loro dei seri problemi. Ho avuto modo di guidare i primi prototipi e rispetto al vecchio modello sono passati anni luce. Avremo modo di riparlare, fra una settimana, quando vedrete le prime immagini. E meglio ancora a luglio, quando ci sarà un test con la stampa internazionale. Poi, da settembre, la commercializza-

zione. A fine 2002 contiamo di aver immatricolato oltre 4600 Saab, contro le 2900 dello scorso anno».

Non sarebbe meglio, vista la filosofia di marca, avere più indipendenza della General Motors?

«L'indipendenza c'è già. La nuova 9-3, a parte il pianale parzialmente in comune con la Opel Vectra, ha solo il 3% di componenti GM. Basti pensare che ben 30 ingegneri, sugli 85 che hanno preso parte al progetto, venivano direttamente dalla fabbrica svedese».

Nel futuro della produzione Saab, cosa si prospetta?

«Molte idee, molti programmi. A parte la naturale derivazione Cabrio della 9-3, un cult per noi, ci allargheremo in settori finora inesplorati, dalle sport utility alle monovolume. Le berline rimarranno comunque la base fondamentale della nostra produzione». **l.b.**

accade nel mondo

— CAVALLINO E TRIDENTE A TOKYO «Aerodinamica, Ferrari e Maserati». È il titolo della mostra in corso al Contemporary Art Museum di Tokyo. I giapponesi, si sa, impazziscono per le «crosse» e comunque per tutte le auto sportive italiane. Tanto che i visitatori sono già stati oltre 12.000 in poco più di dieci giorni.

— INGHILTERRA-NIGERIA IN PREMIO per i dipendenti del Gruppo MG Rover, che per festeggiare i due anni dell'«era John Towers» avranno giornata libera per assistere il 12 giugno alla prima gara mondiale della nazionale inglese di calcio.

— NUOVI INCARICHI IN AUTOGERMA Massimo Mazza, già a capo della marca Seat, ha assunto la responsabilità della divisione Volkswagen al posto di Marco Aldigheri che ha lasciato l'incarico dopo 16 anni.