

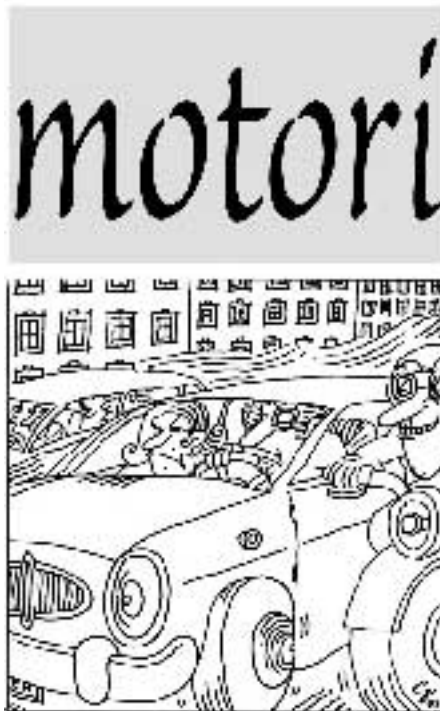
auto-flash

GIÀ 450 ORDINATE IN PRE-VENTA
Con la «S» la Mini Cooper è sempre più «auto cult»



Una «esse» rossa e un po' obliqua accanto al nome del modello: Cooper. Quella S non ha un significato particolare, se non il voler simboleggiare una doppia curva, il tipo di percorso dove si esprime meglio e dove il suo guidatore trae le maggiori soddisfazioni. Del resto, con oltre 100 CV/litro, cioè 163 cavalli

che incominciano a «tirare» con foga dai 1500 fino ai 6000 giri, stesso inizio ma apice della curva a 4000 per la coppia di 210 Nm, il suo 1600 16 valvole mostra una elasticità e una prontezza di riflessi davvero invidiabili. Tanto che si può viaggiare in quinta a 50 km/h senza che il motore dia segni di affaticamento. E allo stesso modo si dimentica con facilità la sesta marcia di cui è dotato il cambio. Con queste caratteristiche e i piccoli tocchi distintivi (i loghi, la presa d'aria supplementare sul cofano, i doppi scarichi cromati) la Mini Cooper S. le cui vendite in Italia inizieranno il 6 giugno con prezzo da 21.500 euro, è sicuramente destinata a rinfrescare l'immagine di «auto cult» inaugurata dalle «sorelline» One e Cooper. Tant'è vero che ad oggi ne sono già state ordinate 450, più della metà di quelle che saranno disponibili in Italia quest'anno.



PRESENTATA POCHE GIORNI FA A ROMA
Bentley Arnage T, ovvero lusso e potenza da Guinness



Auto da sogno, auto forse assurde. Ma pur sempre con un mercato. La Volkswagen, che ha un'ottica abbastanza ampia, come noto ci ha creduto, e ha inserito tra i suoi marchi anche quello Bentley. Pochi giorni fa a Roma, la presentazione della Arnage T, un vero e proprio forziere su quattro

ruote. Per il prezzo, innanzitutto, ben superiore ai 250.000 euro. A spingere questa Bentley è un V8 di ben 6.75 litri che eroga la potenza di 450 CV a soli 4100 giri/min. È «aiutato» nell'impresa da due turbocompressori. Morale: la Arnage T tocca i 270 km/h (autolimitati) e passa da 0 a 100 km/h in 5,8 secondi. Con il peso di circa 2 tonnellate che si porta dietro è affatto male. Da carro armato, per giunta, la coppia pari a 875 Nm a 3250 giri/min. La Casa inglese sostiene che è la più potente e veloce berlina prodotta in serie su scala mondiale. Relativamente parlando, è anche vero. Ma se su un'auto, dotata per la cronaca di ogni confort, dalla miglior pelle alla miglior radica, si monta un propulsore dalla cilindrata a dir poco esorbitante (come tutti gli altri modelli Bentley, del resto) il gioco è abbastanza facile. **Lodovico Basalù**

La Rc fa impennare i costi d'esercizio

In un anno più 5%, nonostante gli sforzi per ridurre la voce manutenzione

Rossella Dallò

MILANO I costi di esercizio di un'auto sono aumentati mediamente del 5% in un anno. Il doppio dell'inflazione. A questo poco simpatico risultato sono arrivati gli analisti dell'Ufficio studi di Lease Plan (società leader nel noleggio a lungo termine, ndr). Come si può vedere dalla tabella, che prende ad esempio due vetture a benzina e Diesel fra le più diffuse, i maggiori fattori di incremento risultano essere le polizze assicurative, cresciute in entrambi i casi del 15% per la Rc e del 9% per incendio e furto. Del resto è ben nota la battaglia delle associazioni dei consumatori contro il «caro polizze». Tenendo conto che i prezzi delle vetture sono in linea con il tasso di crescita dell'inflazione, e incidono sulla voce deprezzamento, nel caso specifico, solo dell'1,9% per l'Alfa e del 2,6% per la Ford, che il bollo è invariato e che i costi-carburante variano di un'inezia per quanto riguarda la benzina (+0,9%) e addirittura calano del 3,3% nel caso del gasolio, a far salire il conto della spesa annuale restano i pneumatici (+4,6 e +4,4%) e la manutenzione (+4,2).

Voci costo	Costo annuo di esercizio (percorrenza 15.000 Km)			
	Alfa Romeo 147 1.6/16 V 5P		Ford Focus 1.8 Td	
	2002	2001	2002	2001
Deprezzamento	3.216	3.157	2.584	2.520
Assicurazione Rc	1.381	1.201	1.381	1.201
Assicur. incendio e furto	925	848	743	677
Bollo	199	199	170	170
Carburante	1.534	1.519	780	806
Manutenzione	1.270	1.219	1.167	1.120
Pneumatici	415	397	310	297
Costo annuo complessivo	8.939	8.540	7.135	6.792

Fonte: Ufficio Studi Lease Plan

dall'efficienza dei motori con conseguente riduzione dei consumi di carburante, per continuare con il miglioramento dei vari lubrificanti che oltre a tenere in perfetta «forma» i vari organi (motore, freni, ecc.) funzionano più a lungo. Lo stesso dicasi delle candele di accensione. Quelle della Bosch, a cui si deve il primo brevetto (7 gennaio 1902) di una candela abbinata a un magnete ad alta tensione, oggi hanno una durata che si avvicina alla «vita media» di un'automobile. Una candela cosiddetta «normale» - la più diffusa su vetture di grandissima serie - funziona per 30.000 chilometri prima di dover essere cambiata. L'elettrodo più evoluto (Bosch ha in listino ben 26 tipi diversi di candela, in gran parte studiati «su misura» del motore che devono accendere) arriva fino a 100.000 chilometri.

sicurezza

Gomme usurate, un rischio continuo L'auto appoggia su quattro «cartoline»

I pneumatici sono l'unico collegamento tra l'auto e la strada. Va da sé che se sono usurati, sgonfi o danneggiati ne va della sicurezza di tutti: di chi li tiene in questo stato e degli altri automobilisti. Non è la prima volta che lo diciamo e che lo ripetono, in tutte le lingue produttori, rivenditori ecc. È quasi un tormentone. Ma a differenza di tutti i «tormentoni» questo, chissà perché, non entra nella testa degli utenti. A riprovarci è stavolta la Continental nella sua campagna pubblicitaria 2002 con uno slogan che dovrebbe far capire i rischi che si corrono: «Cambia i tuoi pneumatici, prima che loro cambino te». Per essere più convincenti, quelli della Continental aggiungono che «pochi automobilisti realizzano che la loro

sicurezza fisica appoggia su una superficie grande più o meno come quattro cartoline postali». E questo anche quando si va a velocità proibite dal codice. Dunque, un battistrada usurato, anche quando non scende sotto gli 1,6 mm sanciti dalla legge, è sempre fonte di pericolo nelle manovre di emergenza, nelle frenate brusche e nella guida su strade bagnate. Basterebbe rendersene conto una volta per convincersi che «è fondamentale cambiare i pneumatici prima che si trasformino da elemento di sicurezza in elemento di pericolo». Sia ben chiaro, che anche un pneumatico sgonfio è uguale fonte di rischio. Perciò, mantenere i pneumatici in perfette condizioni e cambiarli è «un dovere» e non «un consiglio».

anteprima



La crossover VW esordirà con un 3.2 V6 a benzina da 220 CV e il maxi turbodiesel 10 cilindri a iniezione diretta in grado di erogare ben 313 cavalli

VW debutta a fine anno con la Touareg Avrà il Diesel più potente al mondo

Nome definitivo e foto ufficiali per la nuova «crossover» (sinonimo di sport utility) della Volkswagen, che debutterà sul mercato italiano alla fine dell'anno. Si chiama Touareg, proprio come gli «uomini blu» del Sahara. La Casa di Wolfsburg spiega che esattamente come questi cavalieri del deserto «moti per la loro intelligenza e capacità di adattarsi alle asprezze della terra in cui vivono», la nuova off-road VW «si adatta facilmente alle più diverse condizioni di guida». Dal punto di vista del design, la Touareg combina le caratteristiche di una fuoristrada con quelle di una berlina di lusso e di una station wagon sportiva. Le dimensioni (è lunga 475 cm, larga 193 e alta 172; il passo misura 286 cm), la riduzione al minimo degli elementi sporgenti, l'altezza dal suolo di 300 mm, la profondità di guado di 585 mm e un sofisticato sistema di ripartizione della trazione integrale la collocano fra le off-road di lusso. Ma l'interno non è da meno: lussuoso e particolarmente dotato di serie di tutto il

meglio esistente in tema di dispositivi elettronici e di sicurezza (dai 6 airbag ai vari controlli di trazione, stabilità e frenata). E la qualità tecnica delle sospensioni pneumatiche attive con controllo elettronico costante delle vibrazioni garantisce un livello di comfort riservato alle vetture più esclusive. È persino superfluo aggiungere che anche in fatto di motori la Touareg si inserisce nel segmento delle top class. Persino esagerate le cilindrata con cui sarà disponibile. Se, all'esordio, il propulsore a benzina è un «modesto» sei cilindri a V di 3.2 litri e 220 CV che sviluppa fino a 305 Nm di coppia massima, gli fa da contraltare un turbodiesel di 5.0 litri V10 a iniezione diretta pompa-iniettore e sovralimentazione biturbo (250 km/h la velocità massima). Con questo propulsore, che eroga 313 CV e vanta una coppia di 750 Nm già a 1800 giri, la Touareg è (finora) la vettura Diesel più potente al mondo. Successivamente saranno messe in vendita anche versioni con un nuovo 5 cilindri 2.5 TDI e un 4.2 V8 a benzina. **r.d.**

Sul mercato/1 Parte sabato e domenica con il «porte aperte» la commercializzazione della nuova berlina 4 porte

Vectra 3, sempre più sicura e affidabile

Da ieri viene trasmessa su tutte le principali reti televisive la campagna pubblicitaria che accompagna il debutto sul nostro mercato della terza generazione della Opel Vectra. Che con la «vecchia» Vectra 2 non ha nulla a che spartire, a parte il nome. Il clou di questa fase si avrà con il classico «porte aperte» in programma sabato e domenica in tutte le concessionarie della marca.



L'introduzione di questa terza serie della «medio-alta» Opel sarà come sempre graduale. Per il momento sarà la sola berlina a 4 porte, piuttosto massiccia ma dalla solidità rassicurante, a fare da apripista all'intera gamma di versioni di carrozzeria che prevede a settembre la versione coupé GTS (una sportiva che aggiunge alle prestazioni anche il fascino di un design filante) e nel 2003 l'innovativa coupé-wagon Signum2 e la Station Wagon. La stessa evoluzione seguiranno i motori, con nuovi Diesel a quattro e sei cilindri e altri a benzina a iniezione diretta e sovralimentati, e le trasmissioni, anche a sei marce e automatica CVTronic con funzione Active Select (una sorta di modalità sequenziale).

La Vectra berlina si presenta in due allestimenti, Comfort e Elegance, e quattro differenti motori a quattro cilindri, tutti Ecotec e tutti a 16 valvole. In pratica si può scegliere tra due propulsori a benzina di 1.8 e 2.2 litri che erogano 122 e 147 CV

di potenza. Gli altri due sono i turbodiesel di 2.0 e 2.2 litri da 101 e 125 cavalli. Per quanto capaci di buone prestazioni in termini di velocità massima ma non di accelerazioni fulminee, in casa Opel non sono mai stati i motori a fare la differenza sull'agguerrita concorrenza, specie in questo segmento. Ciò che ha sempre convinto la clientela della marca tedesca (del gruppo GM) è la grande affidabilità complessiva dei suoi modelli. E la nuova Vectra non fa eccezione.

Grazie anche agli innumerevoli progressi tecnici che può vantare in tutti i comparti. Basterebbe citare il nuovo assale posteriore multilink, il servosterzo elettroidraulico a gestione elettronica, la rigidità torsionale della struttura, e l'ESP Plus, ultimissimo ritrovato per il controllo elettronico della stabilità. E in linea con l'evoluzione tecnica è la ricchissima dotazione di sicurezza (sei airbag full-size!) e di comfort. Il tutto con prezzi concorrenziali: da 20.700 a 24.750 euro. **r.d.**

La Vectra 3 è più grande, più ricca e tecnologicamente avanzata. Al lancio è disponibile con quattro motori a benzina e turbodiesel

Sul mercato/2 Profondamente rimaneggiata la station wagon della «world car» Fiat

Palio Weekend si mette al passo



È cominciata lo scorso fine settimana l'avventura italiana della Palio Weekend di seconda generazione (nella foto, lo spettacolare «lancio» in Cina con le vetture schierate sulla Grande Muraglia) che propone anche due altri motori: un 1.2 multi point a benzina e un 1.9 Jtd entrambi da 80 CV (il nuovo listino va da 12.450 a 13.750 euro). Profondamente rimaneggiata

in tutti i comparti, la station wagon della «world car» Fiat si scrolla di dosso quell'aura da sorella povera che l'essere nata in un mercato emergente, il Brasile, le aveva conferito. A livello estetico, cambiano il frontale (paraurti maggiorati, cofano con nervature a V), le fiancate (parafanghi più marcati e nuovi retrovisori) e la parte posteriore, ora caratterizzata da un portello

ne con paraurti integrato. Spiccano i nuovi gruppi ottici anteriori e posteriori, e i pneumatici da 175/70 R14. Passando all'abitacolo, anche qui le modifiche sono molte: dalla plancia ridisegnata con nuova strumentazione e radio integrata, al nuovo volante, per finire ai nuovi tessuti e i rivestimenti dei pannelli porta a filo di cintura. Inoltre, i sedili sono ora montati su rotaie e hanno la regolazione continua degli schienali. Di serie la Palio Weekend adotta ora il condizionatore manuale. Per il comfort di viaggio, le sospensioni sono state leggermente irrigidite, e sono stati migliorati l'isolamento acustico e quello dalle vibrazioni del motore. Altra modifica che il guidatore non mancherà di apprezzare è la sostituzione della frizione meccanica con una idraulica. Per la sicurezza, la Weekend 2 adotta cinture regolabili in altezza e quella posteriore centrale è ora a tre punti. L'airbag per il passeggero, dotato di sensore di presenza, può essere disabilitato se il sedile è vuoto. Fra gli optional è disponibile l'Abs+Ebd.