

CONSEGNATA LA NUOVA «PAPAMOBILE» Una Mercedes Classe M 430 porterà a spasso il Papa

Il Papa Giovanni Paolo II ha una nuova «papamobile»: una Mercedes-Benz Classe M 430. La cerimonia di consegna della vettura si è tenuta in Piazza San Pietro, e il pontefice ha già avuto modo di fare «un primo giro». Questa particolare Classe M, di color madreperla, è dotata di un allestimento speciale per consentire al Papa (come si può vedere nella foto) di essere visibile alla gente che incontra durante i suoi viaggi. Grazie alle sue particolari caratteristiche tecniche, la Classe M 430 risulta ideale per i frequenti viaggi all'estero del Papa e sarà inaugurata in occasione della XVII Giornata mondiale della gioventù che si svolgerà a Toronto (Canada), dal 18 al 28 luglio prossimi. Con questa nuova vettura, la DaimlerChrysler rinnova una tradizione lunga più di 70 anni. Era il 7 novembre 1930, infatti, quando fu consegnata a Papa Pio XI la prima Mercedes-Benz: si trattava di una 8 cilindri



pullmann limousine modello Nurburg 460, che oggi, perfettamente funzionante in seguito ad un attento restauro, si può ammirare nel Museo delle vetture papali in Vaticano. Al Papa Giovanni XXIII, nel dicembre del 1960, fu donata una 300 D,

completamente automatica e decapottabile, attualmente esposta presso il Museo di Stoccarda della DaimlerChrysler AG, mentre cinque anni dopo Papa Paolo VI ha ricevuto una Mercedes-Benz 600 Pullmann Landulet e più tardi una 300 SEL.

DALLA STRADA AL GRANDE SCHERMO È una speciale Jaguar XK8 l'arma segreta di Austin Powers

Una Jaguar XK8, presentata al recente Salone di New York, è l'ultima arma segreta di Austin Powers. Mike Myers, l'attore (nonché co-autore e produttore) che interpreta l'agente del controspionaggio Austin Powers nel terzo episodio del film diretto da Jay Roach atteso per la prossima estate, guiderà infatti XK8 speciale (nella foto, una versione di serie della bella coupé inglese), mentre cinque anni dopo Papa Paolo VI ha ricevuto una Mercedes-Benz 600 Pullmann Landulet e più tardi una 300 SEL.



personaggio. Austin Powers ha guidato vetture Jaguar sin dal primo film della serie, in cui il suo eccentrico mezzo di trasporto era una E-Type dipinta con i colori dell'Union Jack. Per la cronaca, la Jaguar E-Type fu presentata negli Stati

Uniti nel 1961 e costituì uno dei primi esempi di applicazione dei principi dell'aerodinamica al design automobilistico. Proprio come Austin Powers, la E-Type già da allora combinava coraggio e avventura alla raffinatezza dello stile Jaguar. Ma

torriamo al terzo episodio e alla sua nuova Jaguar. Sue Callaway, vicepresidente di Jaguar North America, ha così commentato il connubio fra la vettura e il film: «Le curve sensuali, il motore potente e l'imponenza della XK8 ne fanno il mezzo di trasporto ideale per un personaggio come Austin Powers. La Jaguar XK8 è una vettura slanciata ed energica, dotata di un motore V8 a 32 valvole da 290 cavalli, e di un lussuoso abitacolo in cui si combinano eleganza ed emozioni, nella realtà come nello schermo». Nella finzione cinematografica, la Jaguar XK8 accompagnerà Austin Powers avanti e indietro nel tempo alla ricerca del modo di salvare l'adorato padre Nigel, la più famosa spia d'Inghilterra, rapito dal suo eterno acerrimo nemico, il dottor Evil, che nel frattempo è riuscito a evadere insieme al suo complice Mini-Me dal carcere di massima sicurezza dove era stato rinchiuso (a conclusione dell'episodio precedente), e di sventare nel contempo il malefico piano ordito da Evil e dal misterioso Goldmember per conquistare il mondo.

motori

accade nel mondo

— **UNRAE, PRESIDENTE CONFERMATO** fino al 2004. L'assemblea dell'associazione degli importatori e distributori di veicoli esteri ha confermato nell'incarico Salvatore Pistola e tutto il consiglio. Le Case estere coprono attualmente il 68% del nostro mercato.

— **ALLEANZA PSA-BOSCH** per sviluppare nuove tecnologie nel campo della sicurezza, del comfort, della lotta antismog e della riduzione dei consumi di carburante. Nel darne l'annuncio nei giorni scorsi, il Costruttore francese non ha voluto divulgare i particolari.

— **UNA SOCIETÀ GM-DAEWOO** sarà operativa nel prossimo settembre per sviluppare e coordinare a livello europeo le attività del settore automobilistico della marca coreana, appena acquisita. Direttore esecutivo sarà il manager GM Erhard Spranger, che si propone di raggiungere in 5 anni il 3% del mercato europeo.

— **VOLVO IN GIRO PER GLI OCEANI** di nuovo nel 2005. Dopo lo straordinario successo, e l'insperato ritorno stampa, ottenuto dalla prima Volvo Ocean Race per barche vela, la Casa svedese ha infatti deciso di replicare fra tre anni.

Peugeot 206 SW, quando piccolo è bello

Indovinata nella linea e soprattutto nei motori benzina e HDI di piccola e media cilindrata

Rossella Dallò

CASTRES Chissà perché, in Peugeot si affannano a cercare definizioni inusuali alla sigla SW. Eppure le sanno fare, le station wagon. E anche bene. Invece, poche settimane fa in occasione della presentazione alla stampa delle 307 SW e (solo) Station, che si differenziano tra loro per il numero di posti (sei nel primo caso, i tradizionali 5 nel secondo), per il tetto apribile o lamierato, e per la modularità degli interni (sedili singoli, spostabili e rimuovibili nella SW, fissi nella Station) i dirigenti della Casa francese si sono raccomandati: «per favore, non chiamatela (la SW) station wagon». Il ritornello si è rifatto sentire la scorsa settimana a Castres (piccolo centro famoso per un antico e rinomato collegio militare) per la piccola 206 «con la coda». Probabilmente in Peugeot hanno il timore che si pensi ancora a una spartana auto da lavoro. O forse, il mercato non particolarmente florido, a causa del proliferare di piccole monovolume che assolvono allo stesso modo anche alle esigenze di carico.

Comunque la pensino loro, la 206 SW, come dicevamo, è una vera



piccola station wagon, bella, dinamica e ovviamente «moderna», ricca di tutti i dispositivi e accessori che oggi l'utenza ritiene indispensabili.



Il portellone della bella 206 SW si apre manualmente o col telecomando. Volendo si può aprire solo la parte del lunotto

marcia. Unico handicap, a nostro avviso, è l'aver un po' spreco, per ragioni di design dicono, parte di quei 19 cm in più in uno sbalzo posteriore davvero non necessario al miglioramento del gradevolissimo look esterno.

Absolutamente identica alla berlina fino al montante centrale, questa wagon compatta, lunga 403 cm larga 165 e alta 146 cm, ospita molto comodamente quattro adulti (il quinto passeggero è meglio che sia un bambino) e relativi bagagli, in

un vano che ha una capacità minima di carico di 313 litri e può arrivare a 1136 a divanetto posteriore ribaltato. Particolarmente luminosa, grazie al terzo finestrino laterale, monta posteriormente un lunotto affumicato che, oltre a nascondere ad occhi indiscreti il contenuto del bagagliaio, nella guida notturna ha una benemerita funzione antiabbagliamento.

Quanto ai motori c'è veramente un'ampia scelta: tre a benzina di 1.4 litri 75 CV abbinato agli allestimenti

X Line e XS; 1.6 16v (XS) da 109 CV e un 2.0 GTI da 138 CV; due Diesel a iniezione diretta common rail, contrassegnati dalla sigla HDI, di 1.4 litri e 68 CV (X Line), frutto della collaborazione tra PSA e Ford, e di 2.0 litri 90 CV (XS). Ebbene, pur non essendo dei fulmini in accelerazione, ma assicurando buone prestazioni velocistiche (173 e 194 km/h i due benzina, 166 l'HDI), consideriamo le cilindrata «minori» le più adatte a questa vettura. Se si vogliono scatti e scarti sporteggianti, basta usare con piglio il bel cambio meccanico per non sentire la necessità di un motore due litri. Tanto più quello a benzina che «paga» la sportività (tocca i 208 km/h, 179 quello a gasolio) con un sonoro ritorno del motore in abitacolo.

Disponibile da vedere e ordinare già da ieri nelle concessionarie, la 206 SW sarà ufficialmente in vendita - con un listino che parte da 12.500 euro per arrivare ai 17.050 della 2.0 GTI - ai primi di settembre quando la fabbrica inglese di Ryton consegnerà i primi esemplari pronti per il cliente finale. Peugeot Italia si pone come obiettivo 3-4000 vendite entro fine anno. Più che ragionevole, e forse persino modesto per questa bella wagon compatta.

Il turbodiesel e altre novità per la wagon integrale in vendita a fine estate a 43mila euro

La Volvo XC70 trova il suo D5

Marcello Pirovano

Era un matrimonio che si doveva fare ed è stato fatto, quello tra il brillante motore Volvo D5 turbodiesel common rail con turbo a geometria variabile e la tecnologia delle quattro ruote motrici. La felice unione avviene nella nuova Volvo XC70 Cross Country che per l'occasione inaugura anche il controllo elettronico per la miglior efficienza complessiva dell'intero sistema.

Ricordiamo che il motore in questione è un 5 cilindri interamente in alluminio e quindi molto leggero (163 kg) che non solo mette a disposizione 163 CV di potenza a 4000 giri, ma soprattutto 340 Nm di coppia tra 1750 e 3000 giri. Sono 10 Nm in più di quelli forniti dal più potente motore a benzina di casa Volvo, ovvero il 2500 cc T5 da 250 CV.

La gestione elettronica e una pompa capace di produrre una pressione di 1600 Bar assicurano inoltre tempi e dosaggi esatti per l'iniezione e l'ottimale polverizzazione del gasolio che, in questo modo, brucia anche meglio inquinando meno. L'elettronica si incarica anche di gestire la trazione integrale permanente



te analizzando tutta una serie di parametri per decidere, in modo automatico e ultrarapido, quanta coppia e in quali circostanze debba passare dall'asse anteriore a quello posteriore. Un rapporto che può variare dal 5 al 65% in ordine al tipo di guida, alle condizioni del fondo stradale, del regime di rotazione e del grado di slittamento di una o più ruote.

La XC70 Cross Country non si limita però ad essere una grande e

lussuosa station wagon confortevole con enorme capacità di bagagliaio. Con una velocità di punta di 195 km/h e quella generosa coppia motrice cui si è fatto cenno si dimostra perfettamente in grado di muoversi con assoluta affidabilità in ogni circostanza, rispondendo a ogni sollecitazione d'uso e a ogni domanda di status.

Andrà in vendita a fine estate a un prezzo attorno ai 43.000 euro.

Test Drive Luci e ombre della versione 5 porte motorizzata con il 1900 Jtd da 115 cavalli in allestimento Dynamic

Fiat Stilo, solo un passettino verso la Golf



Lodovico Basali

BOLOGNA Un mesetto in compagnia di una 1.9 Jtd da 115 cavalli, ovvero l'unico modello della gamma Stilo, parlando di versioni a gasolio, in grado di poter dire la sua nel confronto con la regina del settore, la Volkswagen Golf TDI (trascurando la superpotente versione da 150 CV). Un mesetto è giusto quan-

to basta per conoscere a sufficienza un'automobile. Sia quando ti alzi arrabbiato al mattino, sia quando torni stanco alla sera. «La Stilo la stiamo lanciando a piccoli passi, è l'unica politica per un modello così. Avrà il modo di apprezzarla, mi credo». Le parole del titolare della concessionaria Sirio di Bologna sono un po' la parola d'ordine per tutte le concessionarie d'Italia. Anche se i risultati di mercato, purtroppo,

non confermano le parole di fiducia, visto che la Stilo è solo all'ottavo posto nella graduatoria delle vetture più vendute in Italia. In Europa il discorso è diverso e ancora più problematico. Tant'è che proprio qualche giorno fa anche il neo amministratore delegato di Fiat Auto, Giancarlo Boschetti, ha dovuto ammettere che non è quel successo che si sperava, anche se, sostiene, «la Stilo merita di più».

Ma come va questa Fiat nell'uso quotidiano? Si può dire che un piccolo sforzo è stato fatto. Lo sforzo di tentare di avvicinarsi al meglio della concorrenza. Il meglio della Jtd è proprio il motore di 1.9 litri a iniezione diretta common rail da 115 cavalli: pronto, sufficientemente potente, abbastanza (sottolineiamo abbastanza) ben insonorizzato.

Questo «millenove» spinge la Stilo, ove consentito (in pista o su qualche autostrada tedesca), a circa 200 km/h di tachimetro che diventa 190 effettivi tenuto conto del gioco degli scarti. Non male, anche perché il consumo medio reale (lasciamo perdere i valori ufficiali, sempre ingiurabilmente ottimisti) si attesta su valori di tutto rispetto pari a percentuali intorno ai 15 km/litro.

Bene anche il cambio manuale a

5 marce, lo sterzo, dotato di servocomando elettrico azionabile in città (oltre gli 80 km/h rimane la servosistenza normale), e il comfort. Discutibile l'assetto, penalizzato da ammortizzatori e molle anteriori sin troppo morbidi, che in talune situazioni sembrano dei veri e propri elastici, e non eccezionale la capacità di carico.

All'interno, e questa è la cosa più irritante della Stilo, ci sono due mondi. Nel senso che la plancia e il cruscotto sono di chiaro stile tedesco, mentre pannelli porta e altri particolari sono invece di vecchia scuola Fiat. Non si capisce davvero perché non si sia realizzata subito ogni cosa al massimo livello. È un peccato non perdonabile; che si aggiunge alla linea non proprio digeribile (definiamola originale) della parte posteriore, ben diversa e ancora più ricercata nella versione a 3 porte. Vale la pena ricordare il prezzo della nostra Stilo Jtd 5 porte nell'allestimento Dynamic (non manca nulla o quasi di serie) pari a 19.700 euro. La Golf, nemica numero 1, costa 24.000 euro ma con il 1.9 TDI da 130 cavalli.

Nel futuro della Stilo, per la cronaca, è previsto anche una versione del Jtd a 4 valvole per cilindro.