

LA NUOVA REGINA DEL LUSO
Gran debutto a Wall Street per la Maybach by Mercedes

Wall Street, cuore della finanza Usa e mondiale, è lo scenario scelto dalla DaimlerChrysler per presentare ufficialmente la sua nuova «regina» del lusso, la Maybach, omaggio al grande ingegnere Wilhelm Maybach cui si devono i motori (il ciclo otto dal suo inventore e amico Nikolaus Otto) e i primi modelli della Daimler e poi, con il figlio Karl, la produzione di straordinarie vetture d'élite come la leggendaria Maybach 12. A Wall Street la Maybach 62, versione a passo lungo della Maybach 57, è giunta martedì scorso da Southampton a bordo di un altro mito, ma della navigazione: il super transatlantico Queen Elisabeth 2. Con questa berlina lunga 6,17 metri, allestita come e meglio di una Rolls Royce, il Gruppo tedesco-americano intende rinverdire dopo oltre 60 anni i fasti del marchio Maybach e creare al contempo un nuovo punto di riferimento dell'eleganza



e della tecnologia. Sotto il cofano della Maybach si cela infatti il più potente motore di serie costruito per una berlina: un 12 cilindri a V bitorbo con intercooler che eroga la bellezza di 550 CV a 5750 giri e si avvale di una coppia massima di 900 Nm. Ovviamente destinata

a pochi eletti, la Maybach è già ordinabile presso alcuni Center of Excellence creati appositamente. La Type 12 57, quella si fa per dire «corta», costa 310.000 euro, per la 62 bisogna sborsare 50.000 euro in più. Le prime consegne sono previste in autunno.

MOLTO PIÙ DI UN SEMPLICE FACELIFT
La Mazda MPV si aggiorna Sotto il cofano due nuovi motori

A tre anni dalla comparsa sul nostro mercato la MPV della Mazda si aggiorna con una serie di modifiche e rinnovamenti che interessano tutti i settori. In particolare modo, i motori: quello a benzina di 2.0 litri viene sostituito da un più performante 2.3 litri da 141 CV che, assicura la Casa, «brilla per la tranquillità di marcia e lo spunto potente». A questo si aggiunge ora un moderno e brillante propulsore turbodiesel a iniezione diretta common rail di seconda generazione. Si tratta di un 2.0 litri plurivalvole da 136 CV che,



grazie anche a un sofisticato intervento sui pistoni e la camera di combustione messo a punto dagli ingegneri Mazda, denominato EVVC (Expansive Vertical Vortex Combustion), realizza un netto miglioramento in termini di coppia massima

(310 Nm a 2000 giri), un migliore sfruttamento del carburante (il consumo medio è di 7.1 l/100 km) e una consistente riduzione dell'ossido di azoto nei gas di scarico. Ma, come si diceva, la MPV è stata rivisitata anche nell'estetica, negli interni,

nella meccanica e nelle dotazioni. Esternamente la MPV 2002 mostra nuovi paraurti, calandra a 5 punte, gruppi ottici e cerchi in lega ridisegnati da 16". A bordo si notano nuovi rivestimenti armonizzati con la plancia in «look carbonio». Le dotazioni di serie (tra cui 4 airbag, Abs+Ebd, climatizzatore quadri-zona, radio-CD con comandi al volante, 4 alzacristalli elettrici), lasciano poco spazio alla personalizzazione, pur sempre possibile, per esempio con l'opzionale impianto radio-CD integrato con il navigatore satellitare. Ben più consistenti gli interventi sulle sospensioni che rendono la MPV più maneggevole e sicura in curva; sull'impianto frenante con dischi maggiorati (gli anteriori autoventilanti) e il servofreno ottimizzato. Inoltre la versione a benzina monta di serie il controllo elettronico della trazione (TCS). A tutto questo si aggiungono altre modifiche e aggiornamenti che rendono la MPV ancora meglio insonorizzata sia dalla rumorosità del motore e di marcia sia dai fruscii aerodinamici. **r.d.**

motori

Lamborghini, iniezione di entusiasmo

Segni di ammirazione al passaggio della Murciélago. E nel 2003 arriva la «piccola»

Rossella Dallò

in sintesi

Museo e reparto restauro gioielli della Casa del Toro

La sede di S. Agata è uno di quei «sancta sanctorum» che in questa zona dell'Emilia concentra il massimo del motorismo mondiale. E che tutti vorrebbero visitare. Ed è giusto, perché qui sono nate vetture indimenticabili come la Miura e la Countach. Auto che oggi fanno bella mostra di sé nel piccolo museo ricavato in un salone al piano terra della nuova palazzina degli uffici. Responsabile è il signor Moruzzi che grazie ai tanti anni passati in Lamborghini non è solo un attento custode di queste meraviglie, è anche una fonte inesauribile di storie, notizie, aneddoti. Per visitare il museo - aperto dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 17 -, ed eventualmente anche l'azienda, basta prendere appuntamento con lui (tel. 051.6817611). Molti sono gli appassionati visitatori che arrivano qui da tutto il mondo. Altri appassionati di ogni dove sono quei proprietari che non si fidano di altri se non dei tecnici della Lamborghini per far fare i tagliandi alla loro vettura. Arrivano a S. Agata, lasciano il loro gioiello in mani esperte, viene consegnata loro un'altra vettura con cui visitare i dintorni in attesa di riavere la propria. E lo stesso



fanno i possessori di auto storiche del Toro. Un formidabile reparto restauro, diretto da Camillo Razionale (35 anni in Lamborghini, è nato il 28 aprile, lo stesso giorno del fondatore Ferruccio), provvede a riportare alle condizioni originali anche le «Lambo» ormai irricognoscibili. Come la Espada verde dentro e fuori di un magnate kuwaitiano, completamente rifatta secondo quanto si vince dal numero di telaio: bianca con interni rossi.

sedersi bisogna entrare «col sedere» e poi spostare le gambe. Un altro programma, automatico o manuale, permette di tarare in 4 diversi livelli le sospensioni a seconda delle condizioni della strada, della velocità e di chissà quanti altri parametri. E poi, ovviamente, il cambio a sei marce, e uno sterzo preciso, veloce e molto diretto. Cambio di guida dopo poche centinaia di metri davanti a un asilo. Quando le due portiere si alzano verso il cielo è un tripudio di bambini festanti. Per noi, invece, l'inizio di un'esperienza entusiasmante. Ma la Lamborghini ha in riserbo un'altra novità che dal prossimo anno, oltre a dare grosse prospettive di sviluppo all'azienda e nuova occupazione agli abitanti della zona, promette sicuro divertimento a chi avrà la fortuna di possederne un esemplare. Proprio in questi giorni si incomincia a impiantare in fabbrica la nuova linea produttiva della L140, sigla di progetto della «piccola» del Toro. Piccola per modo di dire, visto che si tratta sempre di una Lamborghini. Infatti, sarà equipaggiata con un propulsore di dieci cilindri a V in grado di erogare 500 CV di potenza, e avrà trazione integrale. A differenza della Murciélago, la L140 sarà la prima Lamborghini a sfruttare le sinergie con l'Audi, a cui la Casa di S. Agata appartiene al 100%. Tutta la scocca in alluminio verrà infatti fornita dallo stabilimento di Neckarsulm, leader mondiale di questa tecnologia. Idem per le sellerie in pelle che arriveranno dall'esterno. Ma tutto il resto, come sempre sarà opera degli uomini e delle donne (ce ne sono diverse) dell'azienda bolognese.

accade nel mondo

- **NUOVO DIRETTORE DESIGN OPEL** è Martin Smith, già responsabile della linea Astra e derivati. Inoltre ha diretto la progettazione della Speedster, del prototipo G90 e della Snowtrekker. Nel suo curriculum ci sono brillanti esperienze alla Porsche e poi all'Audi per la quale progettò il modello Quattro. In Opel Martin Smith è entrato nel 1997.
- **FANALI INTELLIGENTI** sono quelli messi a punto dalla Visteon. Il sistema AFS (Advanced front Lighting System) si basa su «fanali anteriori flessibili» che adattano automaticamente il fascio di luce alla direzione, alla velocità della vettura e allo stile di guida del conducente. Nei programmi della Visteon, il sistema AFS in versione alogena potrebbe equipaggiare le vetture già dal 2003.
- **MG LOLA A GOODWOOD** al Festival of Speed in programma da venerdì a domenica prossima. Nonostante il risultato finale non brillante, le due MG Lola EX257 che per tre quarti di gara hanno dominato la loro categoria nella 24 Ore di Le Mans sono state invitate a partecipare alla famosa competizione inglese riservata a vetture da competizione.
- **PREMIO ALLA ROVER 75** per «l'eccellenza del prodotto». Ad assegnarlo all'ammiraglia Rover è la giuria dell'Institute of Transport Management, che l'ha insignita del titolo di «ITM Car of the Year». Si tratta di uno dei più prestigiosi premi internazionali conferiti alla vettura inglese.
- **MERCEDES CLASSE C AL TOP DELLA SICUREZZA.** A testimoniare sono i risultati degli ultimi crash test effettuati secondo la direttiva europea NCAP che il modello con la Stella ha superato a pieni voti: cinque stelle: il punteggio più alto in questo tipo di test.
- **E LA OPEL VECTRA NON TEME GLI URTI LATERALI.** Ha ottenuto il punteggio più alto fra le cinque auto della sua categoria provate nella più recente serie di crash test della decima fase dell'Euro NCAP. La Vectra è risultata in particolare la più sicura nella prova di urto laterale grazie alla nuova scocca e alla lunga serie di dotazioni di sicurezza.
- **E-PROMOTION CITROËN** è l'iniziativa che la filiale italiana dedica ai visitatori del suo sito Internet: www.citroen.it. Ogni mese mette on line uno o più modelli della gamma con un prezzo particolarmente concorrenziale.

In vendita a partire da ottobre la gemella di Peugeot 807, Lancia Phedra e Fiat Ulysse

Una Citroën C8 per tutti i gusti

VERSAILLES Le monovolume sono in continua crescita in tutti i mercati europei. Secondo i responsabili della Citroën aumenteranno del 4% l'anno nei prossimi tre anni. È su questa previsione che i francesi puntano nel tracciare gli obiettivi della rinnovata collaborazione con il gruppo Fiat Auto: per Peugeot 807, Citroën C8, Lancia Phedra e nuova Fiat Ulysse la produzione della fabbrica di Sevel Nord a Valenciennes passerà a quasi 110mila veicoli l'anno, quasi il doppio della precedente generazione delle quattro monovolume. Naturalmente i francesi si riservano la parte del leone (almeno i due terzi) e del resto proprio in Francia è nata questa tipologia di veicoli (la Renault Espace, che fra poco si rinnova, ndr). Nelle scorse settimane abbiamo già dato conto di obiettivi e caratteristiche delle 807, Phedra e Ulysse, ora con la Citroën C8 completiamo il quadro. In Italia non arriverà prima di ottobre, ma certo si presenta con tutte le carte in regola per convincere il pubblico di casa nostra. La Citroën, peraltro, si è già fatta un certo nome da noi nel segmento delle monovolume con la bella Xsara Picasso. Di taglia ben più grande, anche rispetto al precedente modello Eva-



sion (è più lunga di 29 cm), la C8 si presenta con interni da cinque a sette posti, ben quattro motori e quattro livelli di allestimento forniti di ogni ben di dio (compresi i sensori di parcheggio, i sensori pioggia, le porte scorrevoli a comando elettrico, climatizzatore quadri-zona, 6 airbag e tutti i possibili dispositivi elettronici) e tuttavia si possono ulteriormente personalizzare con tre differenti «pack» di accessori supplementari. Dei motori,

tutti particolarmente brillanti, quelli a benzina (2.2 litri 160 CV e 3.0 V6 automatico 208 CV, prezzi di 28.500 e 39.530 euro) saranno i meno richiesti. Il piatto forte saranno infatti i turbodiesel common rail 2.0 HDi 109 CV e 2.2 HDi 130 CV che convivono per prestazioni e silenziosità. I prezzi: dai 27.800 euro del 2.0 Classic che ai 37.300 del 2.2 Executive con interni VIP, sei posti e triplo tetto panoramico elettrico. **r.d.**

Disponibile da subito sul nostro mercato l'erede della Kia Sportage, pioniere dei SUV

In Italia c'è una nuova Sorento



TAORMINA Doppio omaggio all'Italia per la nuova nata della coreana Kia. Presentata in questi giorni a Taormina a tutta la stampa specializzata europea ecco la Sorento - con una erre sola - che arriva a sostituire da subito la Sportage nel segmento delle sport utility di taglia media (misura m. 4.57x1.88x1.80). Sorento inaugura la nuova generazione della gamma Kia che ha il non facile compito di concorrere con tutta una serie di novità programmate per i

prossimi tre anni all'obiettivo di far entrare il gruppo Hyundai, cui appartiene, nel gotha dei primi 5 produttori mondiali entro il 2010. Ad oggi le due Case insieme sfornano 3,2 milioni di veicoli l'anno (1,5 è targato Kia) e con gli investimenti attuati in Gran Bretagna, Cina e presto in India contano di aggiungere 1 milione di unità nell'arco di un anno e mezzo. Grandi ambizioni, dunque, che saranno supportate da un grosso salto di qualità, stilistico e

tecnologico, di cui si vedono i primi frutti proprio in questa Sorento. Buon compendio tra fuoristrada e berlina alto di gamma, specie nell'allestimento EX Top (l'altro è l'EX Comfort) con rivestimenti e sedili in pelle più regolazioni elettriche varie, la Sorento è una 4 ruote motrici inseribile anche in marcia fino a 80 km/h, mentre normalmente ha trazione sulle ruote posteriori. Dotata di differenziale autobloccante sul retrotreno e libero sull'avantreno; sospensioni anteriori a doppi triangoli e posteriori ad assale rigido multi-link; freni a disco ventilati con Abs e Ebd, la Sorento si muove bene sia su strade asfaltate sia sugli sterrati, grazie a un'altezza da terra di 203 mm e ad adeguati angoli di attacco, uscita e dosso. In Italia si è scelto di equipaggiarla per ora (in autunno arriverà anche un 3.5 V6 a benzina) con un brillante 2.5 CRDi, un turbodiesel common rail di nuova generazione che eroga 140 CV e ha una coppia massima di 314 Nm a 2000 giri. Se in salita fatica un po' a trasportare i 2056 kg di massa a vuoto, nell'uso normale potenza e coppia rendono la Sorento una «piuma». Persino scattante, veloce e maneggevole. Il tutto per 25.700 euro per la versione Comfort e 28.150 per la Top. **r.d.**