

**SUL NOSTRO MERCATO IN SETTEMBRE Renault Twingo si rinnova Tante migliorie e la Dinamique**

A furia di rinnovamenti e nuove generazioni in Renault hanno stabilito che la gamma Twingo che arriverà sul nostro mercato a settembre si chiamerà Twingo Nuova Collezione. Per i comuni mortali, la prima complessa rivisitazione della seconda generazione Twingo introdotta due anni fa. In sostanza, la piccola quattro posti francese rinnova le tinte di carrozzeria - una caratteristica "colorata" che ha fatto scuola dopo la comparsa del primo modello ormai 9 anni fa -, gli allestimenti interni e le sellerie; introduce una nuova versione, la Dinamique (nella foto), volta a conquistare la clientela più giovane. Ma a queste che sono le novità più evidenti, una serie di aggiornamenti coinvolgono tutti i settori. Ad esempio, le sospensioni adottano la barra antirullo anteriore e quella posteriore ha diametro maggiorato; nuova taratura degli ammortizzatori; ruote da 14" con pneumatici 115/65/14; servosterzo elettrico ad assistenza variabile in funzione della velocità; e per l'impianto frenante i dischi



anteriori hanno ora un diametro maggiore così come vengono opportunamente ridimensionati i tamburi posteriori. In tema di sicurezza passiva il sistema Isofix di aggancio dei seggiolini per i bambini ora sono disponibili anche sulla panchetta posteriore. Quanto alla

versione Dinamique - motore 1.2 16v da 75 CV e 105 Nm di coppia per il 90% disponibile da 1750 a 5500 giri - si distingue a prima vista per i paraurti in tinta, la carrozzeria bicolore blu-argento come numerosi particolari dell'abitacolo. Il suo prezzo: 10.600 euro, Iva inclusa.

**CON UNA GAMMA AMPIA E ARTICOLATA Hyundai attacca nel segmento B In arrivo la Getz, a 3 e 5 porte**

La casa coreana Hyundai non cessa di stupire. Fra le più dinamiche del panorama automobilistico, annuncia per la prima decade di settembre l'arrivo di un nuovo modello di segmento B. Quello per intenderci della Fiat Punto. La new entry si chiama Getz e si propone come una «tuttospaio», dalle linee di monovolume compatta con ampie superfici vetrate; e interni variamente modulabili, ricchi di vani e portaoggetti di ogni genere, spaziosi a sufficienza per trasportare in tutta comodità cinque persone. Già presente con alcune versioni nelle concessionarie della Marca



per la prevendita, la Hyundai Getz è lunga 3,81 metri, larga 1,67 e alta 1,49 m. Il passo misura 2,45 metri. Per dare un'idea della spaziosità dell'abitacolo basti dire che i passeggeri dispongono di una lunghezza utile di 1,85 metri, e chi sta seduto dietro ha 87 cm per allungare le

gambe. Quanto al bagagliaio, accessibile tramite un grande portellone a filo del piano di carico, è interamente rivestito, illuminato, protetto da una cappelliera amovibile, ha vani laterali supplementari e, per le versioni provviste di ruolino, sotto il piano presenta una vaschetta in

plastica per contenere piccoli oggetti La Getz, inoltre, si propone con una gamma abbastanza articolata: carrozzeria a tre e cinque porte, tre propulsori a benzina quattro cilindri plurivalvole di 1.1, 1.3 e 1.6 litri disponibili subito e un turbodiesel di 1.5 litri da 82 CV a iniezione diretta common rail che sarà introdotto dal prossimo gennaio. Infine, gli allestimenti prevedono quattro diversi livelli: il «base» GL, il GL Clima (con climatizzatore a comando manuale), il GLS Plus e al top il GLS Premium con cerchi in lega da 15". A seconda delle versioni, ai due airbag frontali si aggiungono anche quelli laterali, così come alzandosi il livello di allestimento aumentano gli accessori e i dispositivi elettronici. Il GLS Plus, ad esempio, adotta Abs+Ebd, vetri elettrici posteriori, retrovisori a regolazione elettrica e riscaldabili, computer di bordo e climatizzatore con speciale filtro dell'aria. A richiesta sono disponibili la vernice metallizzata e, abbinato al motore 1.3, il cambio automatico a 4 rapporti. Già resi noti i prezzi: per la 3 porte si va da 8950 a 12.600 euro; per la 5 porte da 9400 a 11.650. **r.d.**

# motori

## Fiat, Volvo e Opel in corsa per il metano

La Casa tedesca lancia la Zafira EcoM: fa 100 km con 3,41 euro. Tanti incentivi e un «neo»: i distributori

«Il metano ti dà una mano», recita lo slogan ormai famoso in quasi tutta l'Italia. Già, «quasi». Perché, almeno per quanto riguarda l'automobile, la rete di rifornimento è ancora scarsa e male distribuita. Nonostante circolino ormai 400mila veicoli alimentati a metano, il che fa del nostro Paese il secondo mercato mondiale dietro l'Argentina, ci sono solo 393 punti vendita concentrati al Centro-Nord: il 78% in Emilia Romagna e nella fascia adriatica; nemmeno uno, invece, in Valle d'Aosta e in Sardegna. La Snam promette la copertura di tutto il territorio, arrivando a 600 distributori entro il 2005.

Con tutto ciò, il metano è già una realtà consistente e soprattutto molto conveniente, tant'è che dopo Fiat (Multipla Blupower e Bipower) e Volvo, ora anche la Opel si lancia in questo business con la Zafira EcoM (vedere a lato). Il metano, infatti, è il carburante più economico disponibile sul mercato (e in natura): 0,62 euro al kg. È il più sicuro: per incendiarsi deve raggiungere almeno i 650° C ed essendo più leggero dell'aria non forma miscela esplosive al suolo. Non ultimo, il «bollo» si riduce del 70% e per il metano, come per il GPL, lo Stato assegna incentivi che per i privati valgono 413 euro sull'acquisto, e 310 euro per la trasformazione, purché fatta entro 12 mesi dall'immatricolazione. Più consistenti quelli sui veicoli commerciali e le auto pubbliche (1808 e 2582 euro). Inoltre, per chi compra un'auto a metano, o GPL, di massimo 85 kW di potenza e ne rottama una non catalizzata, il contributo statale è cumulabile con gli ecoincentivi appena varati. **r.d.**

La Zafira EcoM dopo 35mila km costa come la corrispondente 1600 a benzina e poi comincia a risparmiare. Con 71 kW può cumulare il contributo statale con gli ecoincentivi all'acquisto contro rottamazione. Come la Fiat Multipla Bipower (foto a destra)



Rossella Dallò

**ROMA** La Opel da sempre impegnata nella ricerca di fonti alternative, in attesa dell'auto a idrogeno ancora lontana, si tuffa nel metano. Lo fa con la sua monovolume più venduta in Italia: la Zafira, che per l'occasione prende il nome di Zafira EcoM. Frutto di uno studio apposito, la nuova versione si avvale di una alimentazione ibrida: quattro serbatoi pressurizzati per il metano per un totale di 19 kg che danno un'autonomia di 350 km, e un altro serbatoio più piccolo di 15 litri per la benzina che assicura un'ulteriore percorrenza di 150 km. Per inciso, questa batteria di contenitori di carburante, posti sotto il pianale e protetti da un sottostante robusto scudo, resta l'abitabilità per 7 posti ma ha costretto la Opel a rinunciare alla ruota di scorta e al ruolino. In sostituzione, la Zafira EcoM è provvista di un kit anti-foratura. Il motore è il già noto 1600 da 97 CV che consente una velocità massima di 170 km/h. Alla prova su strada, pur non essendo

un fulmine (passa da 0 a 100 km/h in 15,5 secondi), il che costringe a molta attenzione e lungo spazio nei sorpassi, pare persino più efficiente con il metano che con la benzina (la commutazione si può fare in movimento).

Il punto di forza di questa vettura - in vendita da lunedì scorso negli allestimenti Comfort e Elegance - è comunque la sua straordinaria economicità di esercizio. Infatti, pur costando di listino 21.600 euro (la Comfort), lo stesso prezzo della 2.0 DTi ma 2400 euro in più della 1600 benzina da cui deriva, grazie agli incentivi statali sul metano, al minor costo del carburante e alla maggiore efficienza energetica che sviluppa, a 35mila km ha già azzerato il divario di prezzo rispetto alla Zafira 1.6 e comincia a risparmiare anche parecchio. In un confronto diretto con le due «sorelle» tradizionali, per percorrere 100 km con la EcoM si spendono 3,41 euro, con la 2.0 turbodiesel 5,73 euro e con la 1.6 benzina quasi tre volte tanto: 8,47 euro. Con queste frecce al suo arco appare del tutto plausibile l'obiettivo di vendita previsto da Opel Italia: 3500 esemplari quest'anno, 8000 nel 2003.



### Multipla Blupower e Bipower una iniezione di efficienza

Massimo Burzio

**TORINO** Quasi 600 euro risparmiati, rispetto alla benzina, ogni 10.000 chilometri di percorrenza e, contemporaneamente, un contributo importante alla salvaguardia dell'ambiente. Due risultati significativi e interessanti per ogni automobilista attento a costi ed ecologia e che sono possibili grazie a due versioni della Fiat Multi-

pla: la Blupower (con alimentazione solo a metano) e la Bipower (a benzina e metano). Entrambe equipaggiate con un propulsore 1.6 16v da 103 CV (76 kW), le due versioni sono state studiate e realizzate per funzionare specificamente a metano. E in quest'ottica è stato progettato soprattutto il sistema di iniezione che permette, come abbiamo potuto sperimentare direttamente durante una breve prova della Bipower, di ottene-

re dalla vettura una buona guidabilità e prestazioni sufficienti per la sua missione di «mangia-chilometri». Quindi, anche quando il quattro cilindri in linea «millesse» 16v funziona soltanto con il gas naturale, la Multipla non perde eccessivamente in brillantezza e ha una coppia più che sufficiente. Eccellente, tra l'altro, l'autonomia: se si utilizzano i due sistemi di alimentazione si percorrono quasi 500 chilometri senza soste. Facile da guidare nonostante le sue dimensioni grazie allo sterzo molto diretto, la Multipla è forse un po' sottosterzante ma sempre prevedibile e progressiva nella risposta e perciò agevole da controllare. La configurazione a ruote indipendenti, di tipo Mc Pherson per le sospensioni anteriori e bracci tirati per le posteriori, assicura un'ottima reazione alle asperità del terreno mentre le molle a flessibilità variabile e tutti gli altri particolari delle sospensioni offrono un buon comfort. In città, pur se molto maneggevole, la Multipla richiede quantomeno un po' di abitudine alla sua larghezza. Ottima, poi, la frenata grazie alla recente introduzione dei dischi anche sulle ruote posteriori. Nel suo complesso, quindi, si fa decisamente apprezzare e non soltanto dal guidatore ma anche dagli altri, cinque, compagni di viaggio.

Il prezzo della Multipla Bipower, infine, va da 20.231 a 21.941 a seconda delle versioni. Unica, invece, l'offerta della Blupower e sempre a 20.231 euro. Con gli incentivi governativi e quelli Fiat, però, si possono detrarre ancora 1640 euro.



Un operaio al lavoro nell'impianto di Goodwood, dove il prossimo gennaio uscirà la nuova Rolls Royce

A colloquio con il responsabile del Progetto, Tony Gott, che per la prima volta apre alla stampa le porte del nuovo impianto nella campagna londinese

## Nasce a Goodwood la prima Rolls Royce dell'era Bmw

Alfonso Rizzo \*

**GOODWOOD** La fabbrica Rolls Royce di Goodwood, a sud-ovest di Londra, ha aperto le sue porte per la prima volta a un ristretto gruppo di giornalisti convenuti per il Festival della Velocità organizzato da Lord March nella sua tenuta di campagna. Lo stabilimento infatti sorge, o meglio si nasconde, a poche centinaia di metri dai possedimenti del cugino della regina. Sorge in un avallamento artificiale e ha tetti ad arco che, a seconda da dove si guarda l'impianto, lo rendono quasi invisibile, camuffato com'è dall'erba piantata sul tetto dei capannoni: 35.000 mq coperti di soffitto erboso!

Saranno 1.000 le Rolls che lasceranno lo stabilimento di Goodwood ogni anno per andare ad allietare altrettanti nababbi (non dovrebbe costare meno di 400mila euro!) in giro per il mondo, prevalentemente negli Usa (40%), in Inghilterra, in Medio ed Estremo Oriente, ma anche in Europa, seppur in minima parte, attraverso 70-75 concessionari esclusivi e slegati dalla rete Bmw e Mini. La vettura, intravista in un video e in fotografia, non nasconde la sua vocazione al lusso più sfrenato. Cinque metri e 86 centimetri di linee esclusive che contrappongono un frontale squadrato e geometrico con una coda filante e rastremata che rievoca le

Rolls della regina. «Abbiamo ripreso il filo conduttore stilistico abbandonato trent'anni fa», spiega Ian Cameron, designer della prima Rolls del nuovo corso. Lo sviluppo del nuovo modello è iniziato 4 anni fa, mentre la posa della prima pietra dello stabilimento risale a 12 mesi or sono e sarà completato entro fine anno.

Per capire lo spirito che anima il Progetto Rolls Royce, abbiamo intervistato l'uomo chiave nominato dal Gruppo Bmw lo scorso primo marzo: Tony Gott, classe 1957, una lunga esperienza in Rolls Royce, quando era ancora tutt'uno con Bentley. Ci ha svelato i primi, a dire il vero pochi, segreti della futura Rolls.

**Qual è il filo conduttore del Progetto?**

«Qualsiasi cosa fatta bene, per quanto umile, è nobile». Questa frase di sir Henry Royce è alla base dell'ispirazione del Progetto. Da Goodwood, una vera e propria sartoria dell'auto, uscirà da gennaio l'auto più prestigiosa del mondo. Inutile chiedere all'addetto alla selezione delle pelli quanti colori sono disponibili, perché la risposta sarà: «Lei che colore desidera?». La stessa umiltà che anima ognuno di noi nel realizzare il prodotto automobilistico più prestigioso al mondo».

**Quanto è costato lo stabilimento di Goodwood e che cosa lo rende speciale?**

«L'investimento sostenuto dal Gruppo Bmw è stato di 60 milioni di sterline (100 milioni di euro circa).

Ciò che rende questa fabbrica speciale è il fatto che è nata per produrre «la» Rolls Royce. Quando abbiamo cominciato, qui c'era un campo di granturco. Abbiamo avuto carta bianca fin dall'inizio e abbiamo costruito la fabbrica attorno all'uomo perché potesse contribuire a creare la migliore macchina del mondo».

**Come si è riusciti a ridurre al minimo l'impatto ambientale ed estetico?**

«Lo stabilimento, rispettoso delle norme ambientali in ogni sua parte, sorge in un'area verde nel parco di Goodwood, nei pressi di un laghetto ad un livello inferiore rispetto alla pianura circostante. Pur disponendo di aree coperte per 35.000 mq alte fino a 8 metri, queste vengono dissimulate dalla sagoma spiovente dei soffitti che rendono invisibile l'impianto anche grazie al prato che cresce sui tetti. Dal lato opposto invece, una collinetta che sovrasta un ruscello cela l'ingresso alla corte principale racchiusa dalla costruzione a «U» che accoglie la linea di assemblaggio, visibile dall'esterno attraverso le enormi vetrate che consentono anche un risparmio energetico notevole per l'illuminazione».

**Chi costruirà la nuova Rolls Royce?**

«Una Rolls necessita di manodopera specializzata, che abbiamo selezionato nell'area di Goodwood che, pur non essendo una zona industriale, sa esprimere ottime professionalità nella manifattura. Attual-

mente impieghiamo 250 addetti, scelti tra oltre 2.500 curricula. Entro gennaio lavoreranno 350 persone».

**Quanta Bmw ci sarà nella nuova Rolls Royce?**

«Non saprei quantificarlo, ma molto poca. La nuova Rolls è stata realizzata ex novo per essere il nuovo punto di riferimento dell'auto. Vanta la più grossa carrozzeria in alluminio mai costruita, un motore 12 cilindri appositamente sviluppato, entrambi costruiti a mano, la massima espressione della tecnologia applicata all'auto celata sotto la più lussuosa architettura classica degli interni, completamente ricoperta di pelle».

**Quanto tempo occorre per costruire una Rolls?**

«L'unica linea di assemblaggio sfiorerà tre/quattro vetture al giorno, il che significa che ciascuna stazione di montaggio impegnerà gli addetti per 85 minuti mediamente, ovvero sessanta volte di più di un prodotto automobilistico di massa».

**Quanti tedeschi lavorano nel Progetto?**

«Pochi. La Rolls Royce è un'azienda a forte vocazione internazionale anche se rimane inglese nell'essenza. Il designer degli esterni è Marek Dvorjovic (Rep. Ceca), quello degli interni è Charles Coldham (GB), il Chief Designer Ian Cameron è argentino e ha maturato la sua esperienza in Pininfarina (per 17 anni ndr), il Chief Engineer infine è Tim Leverton, inglese».

\* Direttore di Autolink News