

IL LANCIO PREVISTO IN PRIMAVERA
L'erede della Daewoo Nubira porta la firma di Pininfarina

Arriverà la prossima primavera, ma l'erede della Daewoo Nubira il suo debutto ufficiale lo farà tra dieci giorni al Motor Show di Seoul 21 novembre-1 dicembre). Già entrata in produzione nello stabilimento coreano di Kunsan, contestualmente all'esposizione sarà messa in commercio sul mercato casalingo con il nome "Lacetti". Non dovrebbe comunque essere questo il nome col quale sarà venduta in Europa. Almeno di solito va così. Nel nostro continente sarà esposta per la prima volta al pubblico in marzo al Salone di Ginevra. Dalle poche notizie diffuse (insieme alla foto) dalla Casa coreana, controllata da General Motors, la notizia più clamorosa riguarda lo stile. Per la prima volta, infatti, Daewoo "abbandona" l'Italdesign di Giugiaro per affidarsi, però, ancora a una



grande firma del design torinese: Pininfarina. Di forma filante, questa berlina 4 porte si richiama molto alle coupé grazie al corto volume posteriore. Si sa, inoltre, che

sarà equipaggiata con i motori quattro cilindri di 1.6 e 1.8 litri e che ad essa seguiranno anche nelle versioni due volumi e station wagon.

LA «PRIMA» EUROPEA DELL'ALLEANZA
Nissan produce a Barcellona i van per sé, per Renault e Opel

La strategia di sviluppo incrociato fra Renault e Nissan passa anche attraverso alleanze di prodotto con altri Costruttori. Nel caso, la GM Europa. E soprattutto, per quanto riguarda la Casa giapponese, segna l'utilizzo «in comune» dei suoi stabilimenti in Europa. Ad avviare questa nuova doppia fase è il settore dei veicoli commerciali e in particolare il van compatto che sui mercati risponde ai nomi di Renault Trafic, Opel Vivaro (nella foto) insigniti del titolo di



«Van dell'Anno» e Nissan Primastar, appena presentato al Salone di Hannover. Tutti e tre vengono prodotti per la prima volta nella fabbrica spagnola della Nissan. Lo

sfruttamento comune dell'impianto di Barcellona, per l'esattezza, è iniziato alla fine di settembre con l'entrata in funzione della nuova linea produttiva che ha richiesto un

investimento congiunto dei tre partner dell'ordine di 240 milioni di euro. Dalla fabbrica catalana usciranno, in un anno solare, circa 64.000 Trafic, Vivaro e Primastar, che aggiunti a quelli costruiti nello stabilimento inglese della GM a Luton, porteranno la produzione globale dei tre van a 150mila unità annue. La capacità complessiva della fabbrica Nissan, invece, sale così a 180mila unità. Qui verranno costruite tutte le versioni - van, combi, minibus e pianale; due "passi" e due portate di 1 e 1,2 tonnellate e verranno immesse nelle reti Renault, Nissan e Opel a partire dalla prossima primavera. Per la cronaca, il Primastar è il secondo commerciale della Casa giapponese. Ma l'Interstar altro non è che il Renault Master col marchio Nissan. Nella strategia del gruppo franco-nipponico è previsto un terzo van che sarà messo in vendita nel 2003. Infine, Nissan fornirà a Renault la trazione integrale permanente per il Kangoo e il motore Diesel di 3 litri per i veicoli Master. **r.d.**

motori

Prova d'orgoglio e di capacità Fiat

Il 23 novembre esce la Stilo Multi Wagon, una famigliare ricca di qualità percepibile

Rossella Dallò

TORINO Se la Stilo, 3 e 5 porte, incomincia ora a dare qualche segnale di buon trend di vendita (28mila nel 2001, si conta di chiudere il 2002 con 180mila consegne totali), la nuova Stilo station wagon si propone di dare maggiore impulso all'apprezzamento del modello sui mercati europei cogliendo una «opportunità importante» qual è il bacino comune di utenza (800mila l'anno nel segmento C europeo) formato da parte dei clienti delle famigliari e da parte di quelli delle MPV. Questa l'ambizione dei vertici della Business unit Fiat/Lancia che, per sottolineare l'occasione, hanno deciso di chiamare «Multi Wagon» questa Stilo 5 porte con la coda. Un escamotage linguistico che non pretende di formare una nuova nicchia o segmento di veicoli, bensì - come spiegano Giorgio Gorelli, responsabile vendite, e Nevio Di Giusto, responsabile sviluppo prodotto - più semplicemente intende rimarcare i meriti di questa vettura che mette insieme la spaziosità e maneggevolezza delle station wagon con la flessibilità e versatilità d'uso di un MPV. In poche parole, un esercizio di modestia, finora lontano dalle mura del Lingotto, che denota un cambiamento di stile del management Fiat. Anche quando rivendica orgogliosamente e a ragione i grandi meriti e l'enorme esperienza della Fiat in oltre cent'anni di storia. Per esempio, la capacità di miglioramento continuo dimostrata con i più recenti modelli del Gruppo, e anche con questa Stilo Multi Wagon che, come possiamo leggere nel servizio in questa pagina, mo-

stra notevoli progressi in fatto di qualità complessiva. A proposito di qualità, Fiat ha deciso di riportare il controllo «più vicino alla produzione», cioè in fabbrica, creando per questo una nuova figura che simpaticamente chiamano «amministratore delegato della qualità». Ma torniamo alla Multi Wagon. Lunga 4,51 metri, larga 1,75 e alta 1,57, la Stilo MW mantiene lo stesso passo della 5 porte (2,60 m) ma ovviamente offre un bagagliaio assai più ampio, che può caricare da un minimo di 510 litri a un massimo di 1480, con una soglia di carico ancora più bassa della berlina. Senza contare che il lunotto si può aprire separatamente dal portellone quando si vogliono stivare pacchetti e borse. Molto interessante lo studio d'interni che, grazie ai sedili posteriori scorrevoli e con schienali reclinabili anche all'indietro, si può modulare in ben 50 differenti configurazioni. Venti i vani portaoggetti e la possibilità di caricare oggetti lunghi fino a 2,5 m senza disturbare la guida. Con tre allestimenti (Actual, Active e Dynamic) e una lunga lista di accessori di serie o in opzione, la Stilo SW si presenta al lancio ufficiale del «porte aperte» del 23 novembre forte di una dotazione di sicurezza, già nel livello base, da far invidia a molte concorrenti. Per le versioni a benzina (1.6 16v e 1.8 16v rispettivamente da 103 e 133 CV) i prezzi partono da 15.740 euro; per le due 1.9 JTD (80 e 115 CV, quest'ultimo con turbina a geometria variabile) la versione d'accesso costa 16.480 euro. Al top bisogna aggiungere circa 800 euro alle corrispondenti Stilo 5 porte.



Nel test su strada la MW stupisce anche gli scettici

Veloce e silenziosa, non tradisce le aspettative

Gabriele Mutti

TORINO Nel giro di poche settimane, dopo la sua presentazione statica al Salone di Parigi, la Fiat Stilo Station Wagon è diventata Multi Wagon. Non è un gioco delle tre carte, al quale siamo ormai abituati in questi anni di voltafaccia del mondo politico e anche imprenditoriale, ma semmai l'esigenza, forse imprescindibile da parte della Fiat, di voler far notare questo sforzo di proporre qualcosa che li distingua dagli altri.

Lo confessiamo: siamo saliti a bordo della Fiat Stilo Multi Wagon dotata del motore JTD da 115 cavalli con un filo di prevenzione. Il ricordo della rumorosità della Stilo a cinque porte con lo stesso propulsore era ancora troppo vivo nella nostra mente per non renderci, come dire, alquanto «sospettosi». L'impatto visivo con l'auto in strada è stato gradevole. Siamo partiti da un luogo suggestivo, il Centro storico e archivio storico Fiat, per una prima presa di contatto nei dintorni di Torino, una breve sgruppata in tangenziale e autostrada e uno scollinamento verso Rivoli, il tutto preceduto e concluso da

un «farsi largo» nel traffico cittadino all'ombra della Mole antonelliana. Bene: la Fiat Stilo ci ha piacevolmente sorpreso. La rumorosità a freddo del motore JTD è scomparsa dopo pochi minuti, il tempo di coprire una manciata di chilometri, e il viaggio è proseguito nel comfort e in un silenzio interrotto appena dal lieve fruscio aerodinamico degli specchietti retrovisori. Al punto che auspichiamo che anche le altre versioni a tre e a cinque porte siano state oggetto di analoghi affinamenti. Solo la frizione che stacca subito (tanto che all'inizio è facile spegnere il motore partendo) richiede un minimo di assuefazione. Il cambio non è rapidissimo ma l'elasticità del propulsore evita di dovervi ricorrere troppo spesso. Ottimi i freni, adeguati alle prestazioni, e le sospensioni, che assorbono bene le asperità del fondo. Guidatore e passeggeri sono seduti più in alto rispetto alle Stilo a tre e a cinque porte, a tutto beneficio del comfort e della sicurezza di guida. Non mancano ripostigli e vanetti dove riporre tutto ciò che serve avere a portata di mano nell'abitacolo, e la visibilità, soprattutto di tre quarti posteriore, è decisamente migliore rispetto alla versione a cinque porte. Il climatizzatore è efficiente, e a richiesta si può avere quello bizona, che consente di impostare temperature diverse lato guida e passeggero. Le finiture sono apparse abbastanza curate, nella lussuosa versione oggetto del nostro test provvista persino di sedili in pelle. La 1800 a benzina 16 valvole Dynamic con motore da 133 cavalli si rivolge a chi non percorre moltissimi chilometri all'anno, e vanta una buona riserva di potenza, tale da consentirle di affrontare salite a pieno carico e veloci trasferimenti autostradali contando sempre su una certa brillantezza. La tenuta di strada è buona e il test non ha evidenziato problemi di stabilità. Progressione ed elasticità sono decisamente apprezzabili. Pratica, su entrambe le auto oggetto del nostro test, la funzione «City» dello sterzo, che alleggerisce il volante a bassa velocità.

- accade nel mondo**
- **UN MILIONE DI DAEWOO** Nell'articolo sulla nuova Evanda pubblicato lunedì scorso abbiamo attribuito questo risultato alla produzione. Si tratta invece dello splendido bilancio di «vendite in Europa» che la Daewoo ha messo a segno in soli sette anni. E già che ci siamo, il sovrapprezzo per il cambio automatico della Evanda è di 1000 (non 100) euro.
- **BMW IN CRESCITA** anche nel terzo trimestre. Il fatturato, di 9,971 milioni di euro, aumenta del 19% rispetto allo stesso periodo 2001, e del 13,6% pari a un totale di 32.338 milioni di euro nei nove mesi. 433 mln l'utile netto nel terzo periodo, che portano a 1.694 il totale gennaio-settembre. E in aumento sono anche gli addetti: 101.565 in crescita del 4,9% rispetto a un anno fa.
- **LAUREA A SERGIO PININFARINA** L'attestato «honoris causa» in riconoscimento «di tutta la sua attività professionale» e in particolare «per avere incoraggiato e promosso il design come fattore culturale...» gli è stato conferito giovedì dal Politecnico di Milano.
- **VALENTINO ROSSI AL RAC**, il rally di Gran Bretagna in programma da giovedì a domenica prossimi, alla guida di una Peugeot 206 WRc. Il campione, in coppia con Carlo Cassina, ha effettuato dei test a fine ottobre, ma già si era cimentato su World Rally Car alla Michelin Corsa dei Campioni e al Memorial Bettega di Bologna.

Già in commercio il nuovo Michelin nelle misure da 14 a 16 pollici

Alpin 2, sicuri d'inverno

PIACENZA La produzione di pneumatici si sta sempre più specializzando. In particolar modo per aumentare il livello di sicurezza delle vetture nella guida sul bagnato e su terreni scivolosi, come sono quelli innevati o ghiacciati. Comunemente chiamati «gomme da neve», in realtà svolgono la loro funzione essenziale in presenza di pioggia. Ovvero nel periodo da novembre a marzo, cosiddetto «invernale». E appunto un «invernale» ancora più evoluto rispetto al predecessore, è il Michelin Alpin 2, o nuovo Alpin (nella foto), direzionale a due canali centrali di grandi dimensioni. Tra le sue qualità, una maggiore «presa» su bagnato e ghiaccio, ridotto spazio di frenata al limite su bagnato, maggiore resistenza alla deriva su fondo secco a bassa temperatura, migliore tenuta in aquaplaning in curva, usura uniforme e minore resistenza al rotolamento (-5%) con conseguente riduzione dei consumi di carburante. Per capire le doti di questa copertura, basti dire che per una vettura gommata con il nuovo Alpin la distanza di frenata è inferiore del 7% su bagnato e dell'11% su ghiaccio rispetto all'Alpin di prima generazione. Su fondo asciutto in situazioni di emergenza, il comportamento del veicolo migliora del 10%, grazie ai progressi in frenata, motricità, tenuta di strada e direzionalità. Ancora, il cosiddetto «effetto rampone» aumenta a tal punto che sulla neve, a 50 km/h, si ferma in 23 metri meno di quanto necessita una vettura con pneumatici «estivi». Tutto questo è garantito da una serie di innovazioni che riguardano la mescola, che rimane morbida anche alle temperature più



basse assicurando un maggiore potenziale di assorbimento di energia in frenata e in fase di accelerazione; il disegno delle lamelle bidirezionale con effetto autobloccante in frenata e in curva; l'irrigidimento della struttura e l'ottimizzazione della scultura del battistrada, che ha una profondità di quasi 9 mm. Già in commercio nelle misure da 14" a 16" e 9 dimensioni, con una lievissima maggiorazione di prezzo rispetto al predecessore, il nuovo Alpin è, insomma, «un'assicurazione sulla sicurezza».

Debutterà in Italia il 5 dicembre in concomitanza con il Motor Show. Quattro motori e molti affinamenti, specie per il comfort a bordo

Per Berlingo restyling super-prezzo di lancio



La Citroën Berlingo ha un bagagliaio enorme, con una capacità di carico da record: 1241 litri pari a 2,8 metri cubi nella versione vettura, che aumenta a 3,5 mc in quella veicolo commerciale

Rossella Dallò

PARIGI Sei anni fa la Citroën Berlingo, rompendo tutti gli schemi del momento, inaugurò il nuovo segmento delle «multispazio», seguita a ruota dalla Renault Kangoo e più recentemente dalla Fiat Doblò. Ovvio che in questo frattempo alcune novità sono intervenute - in particolare l'adozione della porta scorrevole posteriore anche sul lato sinistro, di cui Kangoo era provvista fin dal suo debutto - ma oggi per la Berlingo è

arrivato il momento di un «restyling» vero e proprio, con alcune modifiche alla carrozzeria e più intensamente in abitacolo e negli allestimenti. Il frontale è stato decisamente rimodellato con forme più rotonde e gruppi ottici di grandi dimensioni, dando così alla parte anteriore un aspetto più importante. Molto più numerosi i rifacimenti a bordo, che ora presenta un volante di diametro più piccolo, un nuovo disegno del cruscotto con il fondo degli strumenti circolari nella stessa tinta dei rivestimenti interni (quattro), e una consolle più razionale che include

anche un comodo vano aperto per riporre piccoli oggetti e, come sulla C3, una piccola scatola cilindrica «mobile» con coperchio che può servire, volendo, come posacenere da sistemare negli appositi portallattine anteriori o posteriori. Vani, cassetti, tavolini tipo aereo e portagioielli vari non mancano certo in questa vettura che può essere anche dotata dell'utile Modutop. Richiamandoci all'edilizia potremmo definirlo una sorta di controsoffittatura, farcita di parti aperte e chiuse, che aumenta di 100 litri la già notevole capacità di carico del bagagliaio, 1241 litri, ovvero fino a 2,8 metri cubi per l'auto-vettura e fino a 3,5 mc nella versione veicolo commerciale. Fra le innovazioni più importanti, invece, troviamo un impianto frenante ancora più efficace, pneumatici da 15" su alcune versioni, il regolatore di velocità, la chiusura automatica delle porte (scatta appena la Berlingo si muove), la regolazione automatica del volume della radio secondo la velocità del veicolo, e 4 airbag, con i laterali che proteggono testa e torace dei passeggeri. La gamma motori prevede due propulsori a benzina 1.4i e 1.6 16v, e due diesel: un 1.9D aspirato e il 2.0 litri HDI a iniezione diretta common rail, non particolarmente sprintoso in ripresa ma di buona progressione e soprattutto tanto silenzioso da far udire, in marcia, solo il rumore delle ruote sull'asfalto. A questi motori Citroën aggiungerà nel primo trimestre tre propulsioni ecologiche: a Gpl, a gas naturale (CNG) e elettrica. In Italia, il lancio ufficiale avverrà il 5 dicembre al Motor Show di Bologna e fino al 31 dicembre Citroën Italia propone sulle versioni 1.4, 1.6 16v e 2.0 HDI un prezzo di lancio a partire da 12.990 euro comprensivo del Pack Attraction (Modutop, comandi al volante per radio CD, fendinebbia ecc) del valore di 1.070 euro.