

ENGINEERING IN CONTINUA CRESCITA Pininfarina svilupperà un nuovo modello per Volvo

Mentre cala il valore della produzione e per contro migliora la redditività - grazie alla razionalizzazione dei costi ma anche a un reiterato ricorso alla cassa integrazione - la Pininfarina continua ad allargare le sue attività (si vedano a titolo di esempio gli scarponi da sci Lange World Cup e la cucina Acropolis per Snaidero) e a stringere accordi con Costruttori d'auto esteri. L'ultimo è il «Memorandum of Understanding» firmato con la Volvo Corporation per lo sviluppo di una nuova vettura, a conferma dello sviluppo impresso al settore Engineering (nella foto il nuovo Centro inaugurato a settembre a Cambiano). «A partire - si legge in una nota dell'azienda torinese - dalla definizione dello stile Volvo, Pininfarina ha la responsabilità dell'intero sviluppo del progetto e fornisce tutti i servizi di



engineering di prodotto e di processo, la costruzione dei prototipi e la sperimentazione». Il nuovo accordo si aggiunge alle attività di sviluppo

ingegneristico per la Jaguar e per la società cinese Hafei, nonché a quelle di supporto alla produzione della Ford StreetKa prevista entro la fine dell'anno.

DA VENERDÌ A DOMENICA PROSSIMI Seconda selezione a Tittignano per il Land Rover G4 Challenge

Predisposti all'avventura. Una qualità tipica degli appassionati di fuoristrada. Lo testimonia la prima delle due selezioni nazionali per il G4 Challenge di Land Rover che si disputerà il prossimo anno in America, Africa e Australia. Una trentina i concorrenti per tre giorni alla fine di ottobre si sono disputati a Tittignano i primi quattro posti per le finali nazionali del 4 dicembre a Bologna, da cui usciranno i due candidati all'ulteriore



selezione di fine gennaio in Spagna. I trenta, partecipanti alla prima discesa umbrata di Tittignano - tra i quali anche una donna che ha brillantemente superato il

turno - si sono cimentati, oltre che alla guida delle Land Rover, anche in prove di spirito di adattamento, abilità fisiche e sportive (tipo arrampicata su pareti

rocciose, mountain bike, kayak, attraversamento di ponti tibetani), conoscenze meccaniche, abilità nell'orientamento, tecniche di pronto soccorso. Gli stessi test attendono gli altri concorrenti alla seconda selezione che si terrà da venerdì a domenica prossimi sempre a Tittignano. Da questo nuovo appuntamento usciranno gli altri quattro finalisti, che si aggusteranno a Ernesto Dotti di Alassio, Marco Ponteri di Milano, Ester Geninatti Togli di Torino e Gianluca Puricelli di Sondrio. Degli otto che disputeranno la finale bolognese, ne resteranno solo due. Questi faranno una settimana di addestramento in Spagna prima della definitiva designazione del «rappresentante» italiano (in totale 16 di altrettanti Paesi) al G4 Challenge vero e proprio che partirà in marzo da New York. Chi volesse partecipare alla seconda selezione di Tittignano può iscriversi online al sito: www.landroverg4challenge.com.

motori

XC90 il primo Sport Utility by Volvo

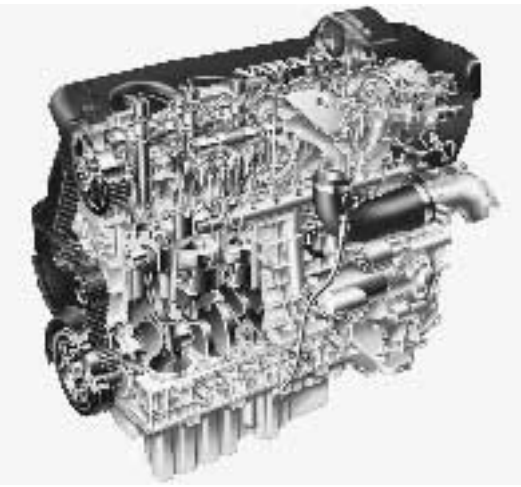
Disponibile da gennaio 2003, compete alla pari con i grandi Suv di Bmw e Mercedes

BOLOGNA I Suv vanno alla grande. E quello che la Volvo commercializzerà nel nostro Paese all'inizio di gennaio è certamente «un grande Suv». L'XC90, questo il suo nome, è il fratello maggiore, se così vogliamo chiamarlo, della XC70 anche nota come V70 Cross Country con cui la Casa svedese ha fatto il primo passo di avvicinamento al settore degli Sport Utility. In realtà, la XC70 è piuttosto una versione a guida alta e trazione integrale della station wagon. Ben diverso il discorso per la XC90 che appare quale modello pensato e progettato apposta per competere «alla pari» - a nostro avviso è così - in questo campo in Europa con le già affermate Bmw X5 e Mercedes Classe M e per farsi rispettare in America. Soprattutto, però, la XC90 è per Volvo ben più del primo vero Suv nella sua gamma. E' la conferma tangibile, da parte del Gruppo Ford che la controlla, della nuova linea strategica, progettuale e produttiva di Göteborg: la XC Line, appunto. E dunque destinata a svilupparsi nel futuro prossimo con nuovi modelli. Basti dire che per questo Suv (4799 mm, fino a 7 posti singoli, cambio automatico Geartronic di serie come altre mille diavolerie elettroniche di sicurezza e di comfort), sono passati solo 30 mesi dall'approvazione del progetto alla sua presentazione all'Auto Show di Detroit 2002.

In Italia, dove il mercato dei Suv di lusso lo scorso anno ha registrato 15.500 immatricolazioni e dovrebbe salire a circa 17.500 a fine dicembre per poi stabilizzarsi a 18.000 unità dal 2003 al 2006, Michele Crisci, da poco nominato alla guida di Volvo Italia, conta di vendere 2900 XC90 nel 2003, per l'80% con il



motore turbodiesel 2.5 D5 da 163 CV (nella foto in basso) in listino da 46.530 euro, pur sapendo che i tempi di consegna saranno piuttosto lunghi: 6 mesi. L'optimum, confessa Crisci, sarebbe un attesa massima di 4 mesi, in compenso dalla sua ci sono i 1000 contratti già raccolti dalle concessionarie. Nelle previsioni del «numero uno», con la XC90, con il D5 ora disponibile anche sulla XC70, con le versioni sportive R delle berline S-Line e delle V70-40, la Volvo Italia dovrebbe poter passare dalle 16.575 vendite di quest'anno alle 17.700 del 2003. In attesa della nuova S40 che darà ossigeno alla gamma del 2004, e della nuova «piccola» - sotto la S40 - che avrà lo stesso compito nel 2005. **r.d.**



Le 4x4 svedesi? Integralmente sicure E la XC70 ha finalmente il Diesel D5

Gabriele Mutti

BOLOGNA C'era una volta... la Volvo famosa per la sua sicurezza, prima auto al mondo ad essere dotata delle cinture di sicurezza (1959, le Amazon e PV544). Poi venne il tempo delle Volvo station wagon, le 245, che erano uno status symbol e che nella versione Polar conobbero in Italia e poi in tutta Europa un successo incredibile. Oggi è il tempo delle Volvo 4x4 «ognistrada», la XC90 e la XC70 Cross Country, che vede (finalmente) la gamma ampliata dalla versione turbodiesel da 163 CV, lo stesso montato su una delle tre versioni della grande e possente XC90.

Entrambe alla guida danno un grande senso di sicurezza in ogni condizione, anche se il motore non è silenziosissimo quando si sprema tutta la potenza a disposizione. L'abitacolo è un vero salotto, anche se l'hi-tech svedese a volte si rivela un po' freddino rispetto alle italiche tendenze in materia.

Una presenza possente. Lunga solo 8,7 cm in più di una V70, la nuova XC90 abbina una carrozzeria piuttosto compatta a un'abitabilità buona per cinque o, volendo, sette persone, offrendo comunque spazio per i bagagli dietro la terza fila di sedili. Disponibile, come tutti i modelli della Volvo, nei due allestimenti base e Optima (ma la base ha già quasi tutto di serie, persino gli interni in pelle), la XC90 dispone di un sistema attivo in grado di aumentare la stabilità, definito RSC (Roll Stability Control). Il sistema utilizza un sensore giroscopico per rilevare la velocità e l'angolo

di rotazione della vettura. Sulla base di tali informazioni viene calcolato istante per istante l'angolo terminale e il conseguente rischio di capottamento. Sebbene la vocazione della XC90 non sia la guida in off-road estremo, la trazione integrale a controllo elettronico e un'altezza da terra di 218 mm costituiscono una combinazione adatta a garantire la massima efficacia anche quando la strada si fa dura. Il sistema di trazione integrale AWD prevede di distribuire la coppia a seconda del coefficiente di aderenza di ciascuna ruota. Nella guida normale su strada asciutta, quasi tutta la potenza viene trasferita alle ruote anteriori. In caso di pattinamento di queste ultime, la coppia motrice viene distribuita in modo proporzionale alle ruote posteriori.

La nuova Volvo XC90 viene proposta in Italia, e in Europa, con tre motori, tutti costruiti interamente in alluminio: un 6 cilindri in linea a benzina di 2,9 litri da 272 CV, 210 km/h, e un consumo combinato di 12,7 litri per 100 km; un 5 cilindri in linea a benzina di 2,5 litri con turbo a bassa pressione, da 210 CV, 210 km/h e un consumo di 12 l/100 km; il 5 cilindri in linea 2.4 turbodiesel common rail da 163 CV, 185 km/h e un consumo combinato di 9 litri per 100 km.

La Volvo XC90 viene proposta con cambio automatico sequenziale Geartronic a prezzi che vanno da 46.350 a 55.825 euro, mentre la XC70 D5, disponibile con cambio manuale o automatico, ha prezzi che vanno da 42.050 a 46.865 euro. Alta da terra 200 mm, la XC70 D5 si spinge fino a 195 km/h e consuma nel ciclo misto 8,5 litri di gasolio per 100 km.

accade nel mondo

— **LA ROSSA AL MOTOR SHOW** aprirà lo spettacolare calendario di gare auto e moto. Infatti nel pomeriggio di sabato 7 dicembre, sul circuito dell'Area 48, entrerà in scena la F2002, la Ferrari campione del mondo. Il team del Reparto Corse sarà pronto ad esibirsi replicando fedelmente le fasi più intense e spesso decisive di un Gran Premio: partenze da fermo, giri veloci in serie e pit stop completi ai box.

— **LA LEGGENDARIA BMW 328 Coupé** Touring, vincitrice della Mille Miglia del 1940, ritorna finalmente, dopo 50 anni, alla Bmw Mobile Tradition, grazie alla donazione dell'ultimo proprietario, il collezionista americano Jim Profit. La 328 Coupé allestita dalla milanese Touring con un telaio tubolare superleggero e carrozzeria in alluminio sbalordì gli appassionati fin dall'esordio alla 24 Ore di Le Mans. Quando finì la sua carriera negli Anni 50, vantava un palmares con più di 200 vittorie.

— **NUOVO VERTICE IN SEAT ITALIA** con la nomina di Armin Keller avvenuta in ottobre. Tedesco, 41 anni, è nel gruppo Volkswagen dal 1989.

— **E GIUSEPPE BITTI GUIDA LA KIA** con la funzione di amministratore delegato. Per Bitti è un ritorno nel Gruppo Koelliker, dove era stato responsabile prodotto di Hyundai Motor Italia. Poi è direttore marketing di Chrysler Jeep e nel 1996 di Kia Motors Italia.

Parte a gennaio l'avventura italiana della brillantissima Honda automatica a 7 marce

Jazz 7 Speed, come un bel gioco

PARABIAGO Avvincente e divertente come una play-station. Che peraltro può essere montata in opzione con tanto di schermo da 7", così come TV e DVD per un migliaio di euro. Il «giocattolo vero», quello che alla prova dei fatti dà il meglio di sé, è la nuova versione 7Speed-CVT della Honda Jazz. In Giappone, dove costituisce l'unica versione sul mercato, ne sono state già vendute oltre 282mila. Con le dovute proporzioni, in Honda Italia si aspettano di venderne 800-1000 nel 2003 (il 10% delle 8000 Jazz previste per l'anno) a partire da gennaio, primo mese di commercializzazione, con un prezzo di 16mila euro.

Siamo convinti che dovrebbe piacere molto al pubblico femminile - che già forma la metà della clientela Jazz - per la straordinaria facilità con cui si guida in città sfruttando la funzione Drive automatica (ma ci sono anche quella S per più pronte accelerazioni e maggiore potenza ai freni, oppure L per avere più spunto in salita e elevato freno motore nelle discese ripide) e nelle strade extraurbane divertendosi a manovrare il cambio con i selettori manuali posti sul volante, dopo avere attivato il tasto Mode appena lì sotto. Già, perché il 7Speed-CVT è una trasmissione



ne con tre modalità di funzionamento: CVT a variazione continua; automatico a 7 marce; manuale sequenziale a 7 rapporti. Una per ogni tipo di situazione o desiderio del guidatore. Noi abbiamo potuto apprezzare appieno nel traffico caotico del centro di Milano, sulle statali verso Nord e sulle strade secondarie, tortuose e piuttosto sconnesse, tra i paesi che collegano la metropoli con la «capitale della calzatura» (scelta da Honda Italia per la presenza del Bonasai Crespi Museum, in omaggio all'origine giapponese di queste piante e al

l'impegno ambientalista di Honda). Basta una pressione sull'acceleratore o un tocco sui comandi al volante perché il 1400 da 83 CV e 119 Nm risponda con grande prontezza. Inoltre, le doppie candele per cilindro con controllo elettronico dell'accensione ne migliorano l'efficienza termica del motore assicurando sempre massima potenza e riducendo i consumi (5,8 litri/100 km nel ciclo misto). Manca solo da dire che la Jazz 7Speed-CVT offre di serie anche gli airbag laterali, i cerchi in lega e i vetri elettrici posteriori. **r.d.**

Controllata dagli americani della Texas Pacific, l'azienda bolognese è ormai una realtà florida e affermata nel mondo

Moto Ducati, un bell'esempio da imitare

Lodovico Basali

BOLOGNA Un esempio da imitare, una storia da raccontare, quella della Ducati. La fabbrica di Borgo Panigale ne ha viste di tutti i colori. Acqua passata, in ogni caso. Il nome, il carisma, hanno sempre limitato i danni. Anche fino al 1985, quando la Ducati era gestita dall'Iri «le moto inventate o sperimentali venivano anche drammaticamente rottamate», spiega Alex, un dipendente, un patito. Che ti sa dire per filo e per segno tutta la storia dell'azienda bolognese, portandoti in giro per il Museo, un museo vero, con tanti bei pezzi da collezione, dal mitico Cucciolo del 1946 al Siluro di dieci anni dopo, dalla 125 Marianna alle moto che hanno trionfato nella Superbike. Passando per il primo 4 valvole desmodromico, concepito nel 1987. «Veniamo da 12.000 moto vendute nel 1996 alle attuali 40.000 - spiega Carlo Di Biagio, amministratore delegato -. Insomma da 100 milioni di euro di fatturato a oltre 408, con un utile di 10,5 milioni». Un bel business, non c'è che dire. Per la gioia della TPG (Texas Pacific Group) società americana specializzata nel recupero delle aziende in crisi. Gli yankee arrivarono nel 1996 e i risultati si sono visti. «Ora detengono il 33%, il resto è quotato in borsa a New York e a Milano - precisa Di Biagio -. Ovvio che prima o poi rivenderanno molto bene le loro azioni. Ma non sarà un dramma, anzi, visto che l'azienda è ormai florida». Le corse? L'anima della Ducati: «Non ne potremmo fare a meno. Servono, eccome, a sostenere il nostro mercato. Anche per-



ché, prima o poi, trasferiamo l'esperienza maturata sulle piste nelle moto di serie. Un esempio arriva dalla nuovissima 999 e 999S. Sì, costa, è vero: fino a 21.000 euro. Tutti i nostri modelli si pagano, anche se la Monster, nelle sue varie versioni, comprese le nuove 800 e 1000 cc (nella foto), non è poi così proibitiva partendo da poco più di 7000 euro. Dovete considerare che le Ducati sono un po' come delle opere d'arte. Da boutique. I giapponesi? Bravi. Ma hanno altri obiettivi e volumi di vendita. Le nostre moto sono fatte letteralmente a mano e mantengono un alto valore sul mercato dell'usato. Insomma la firma conta».

Ma chi costruisce e progetta le Ducati? La bellez-

za di 1150 dipendenti. Di questi, 550 sono operai mentre 160 sono addetti al settore Ricerca e Sviluppo, altri 100 al reparto Corse. I turni e gli orari variano, a seconda del semestre dell'anno. «In ogni caso i rapporti sindacali sono discreti - ammette Di Biagio -. In fabbrica c'è una bella armonia. Anche perché la nostra è una grande famiglia. Per esempio, abbiamo celebrato la festa di Halloween nel nostro Centro Ricreativo, diamo delle borse di studio ai figli dei dipendenti, predisponiamo per gli stessi degli stage estivi. In più possono noleggiare le nostre moto a prezzi molto convenienti».

Ma dove vengono vendute le esclusive motociclette Ducati? «Il 25% in Italia, un altro 25% nel resto d'Europa, percentuale che si ripete in America. Seguono un 14% nel resto del mondo e un 11% in Giappone». I dati vengono forniti da Carlo Di Biagio con passione, competenza. Caratteristiche comuni a tutti i dipendenti di Borgo Panigale. Che ci mettono 5 ore lavorative per assemblare fino all'ultima vite una «999» o 40 minuti per chiudere un motore. Lavorazioni artigianali, come detto, ma ben calibrate, studiate per ottimizzare al massimo il lavoro. Ogni tanto, dalla catena di montaggio, salta fuori qualcosa di veramente speciale. Come la imminente «999 R» da ben 35.000 euro che, volendo, si potrà usare anche in pista. O come la derivata versione Superbike, categoria dove la Ducati ha fatto la parte della Ferrari su due ruote. Per i clienti costa 92.000 euro, centesimo più centesimo meno. È la punta di un iceberg intenzionato a navigare per gli oceani del mondo ancora a lungo.