

REALIZZATA IN 18 MESI A SAXA RUBRA La filiale Mitsubishi di Roma porta alla luce l'antica Flaminia

Gran festa giovedì scorso a Roma per l'inaugurazione della nuova filiale della Mitsubishi (Gruppo Koelliker) in quel di Saxa Rubra, proprio accanto alla Rai. Solitamente non diamo di queste notizie, ma l'eccezione è giustificata dalla particolarità della filiale. Il nuovo complesso commerciale - 18mila mq, di cui 4500 coperti, vendita di nuovo e usato, assistenza - è infatti sorto sui «ruineri» di una fornace per laterizi attiva fino alla fine degli Anni 50. Sotto di essa, poi, un patrimonio archeologico straordinario: l'antica via Flaminia. Un tratto di cui si erano perse le tracce in epoca rinascimentale - ha spiegato il soprintendente ai Beni archeologici di Roma - e che ora grazie all'impegno del Gruppo Koelliker sono stati riportati alla luce. 147 metri di via lastricata, perfettamente restaurata e ben visibile ai visitatori (c'è un vincolo in proposito) sotto i passaggi tra



le varie strutture della fornace, a loro volta risorte a nuova vita. L'intero progetto, dalla firma del protocollo che imponeva il recupero del complesso e della Flaminia

sotto il controllo della Soprintendenza, ha richiesto solo 18 mesi. A dimostrazione che quando si vuole anche la burocrazia funziona in tempi rapidi. r.d.

LA COLLABORAZIONE PER TRE ANNI Pirelli partner tecnico esclusivo per il Trofeo Maserati e FIA GT

Luca di Montezemolo l'aveva promesso presentando in gennaio a Detroit le nuove Spyder e Coupé: la Maserati avrà il suo campionato monomarca. Ed è così. Nella primavera del 2003 partirà il Trofeo Maserati, che si scinde quindi dal Challenge Ferrari-Maserati corso finora. Ma per la Casa del Tridente c'è anche un inatteso ingresso nel Campionato FIA GT con una vettura realizzata appositamente (nella foto). Per il doppio



impegno agonistico della Maserati oltre che per il Challenge dei ferraristi è nata una nuova collaborazione tra il Gruppo Ferrari-Maserati e la Pirelli

con cui si rinnova un binomio famoso alle origini delle competizioni sportive di Cavallino e Tridente. L'accordo è stato firmato pochi giorni fa tra i due

presidenti Montezemolo e Tronchetti Provera, e prevede per tre anni l'esclusiva Pirelli per le nuove attività sportive Maserati e il rinnovo per il monomarca Ferrari: oltre 200 vetture che si disputano il Challenge in Italia, Europa e Nordamerica. L'intesa, inoltre, potrà essere estesa per un altro biennio. La Pirelli gomme, seppure non sia al vertice delle vendite mondiali di pneumatici, negli anni più recenti è riuscita a costruirsi una notevole fama di produttore di gomme sportive ad alta e altissima performance. Basta dire PZero, Nero o Rosso che sia, perché gli stessi concorrenti riconoscano le qualità dei pneumatici Pirelli. Ma questa è storia di oggi. Pochi sanno, invece, ha ricordato Tronchetti Provera, che «proprio la storica collaborazione prima con Maserati e poi con Ferrari è stata negli anni gloriosi dell'automobilismo l'origine del successo e della notorietà della marca Pirelli in tutto il mondo».

motori

È la C3 l'«Auto Europa 2003»

Alla Citroën il Premio dei giornalisti Uiga. Momento magico per le Case francesi

Rossella Dallò

RICCIONE La bella e simpatica berlina C3 è l'«Auto Europa 2003». Ancora una disputa tutta francese al Premio istituito, ormai 25 anni fa, dall'Unione dei giornalisti italiani dell'automobile (Uiga). Per il terzo anno consecutivo, infatti, la Citroën ha tenuto testa alla sorella Peugeot. Non paga di avere già battuto con la Xsara Picasso nel 2000 e con la C5 nel 2001 le rivali di gruppo, la 206 prima e la 307 poi, quest'anno la tondeggiante C3 ha letteralmente fatto il vuoto dietro di sé conquistando ben 780 punti, risultanti dal voto di 129 giornalisti nel corso del tradizionale «Uiga Motor Day» (convegni, prove vettura e votazione, mentre la premiazione avverrà la prossima primavera nel corso dell'annuale assemblea dell'associazione) tenutosi nei giorni scorsi a Riccione. Si tratta del più alto punteggio mai registrato nella storia del Premio. Ricordiamo, a titolo di cronaca, che gli associati Uiga hanno la possibilità di esprimere solo sei preferenze in una classifica che assegna 9 punti alla prima, 6 alla seconda, 4 alla terza e a scalare fino a 1 punto alla sesta. Un vero plebiscito, insomma, quello decretato alla C3. Che non lascia adito a dubbi sulle opinioni della stampa specializzata circa il miglior modello presentato nel corso dell'anno. Anche se la Peugeot 307 SW, a nostro avviso, avrebbe meritato più dei 294 punti totalizzati.

Ma al di là dei numeri, il terzo testa a testa tra i due marchi del Gruppo PSA fa dice lungo sullo sprint in-

la denuncia

Troppe ruote sottogonfiate Controlli gratuiti al via

Da tempo impegnata sul fronte della sicurezza stradale, la Uiga ha continuato a Riccione la sua campagna iniziata in aprile a Parma con il ministro Lunardi, incontro da cui è scaturita la norma sull'uso dei telefonini in auto solo con viva voce o con auricolare (l'obbligo dei fari accesi e la proposta dei 150 km/h sono opera esclusiva del ministro!). Questa volta l'iniziativa si è concentrata su un altro punto determinante per una guida sicura: il controllo periodico e qualificato dei pneumatici, a partire dalla corretta pressione di gonfiaggio. Su questo tema la Uiga ha trovato in Assogomma, Federpneus e nei singoli produttori di pneumatici - tutti presenti al convegno a Riccione - una sponda più che impegnata a cercare di costruire nell'automobilista italiano una vera cultura della prevenzione. Già perché delle ruote ci si ricorda «troppo poco», al massimo «ogni 15.000-20.000 km», cioè anche meno di una volta l'anno. È l'amara constatazione scaturita dalla campagna 2001 di controllo gratuito, che ora si ripete presso tutti i rivenditori che espongono la vetrofania qui riprodotta. Su 10mila controlli si sono riscontrati un 2,3% di pneumatici non conformi alla carta di circolazione, tra il 12 e il 24% con uno stato di usura irregolare, il 12% danneggiati. Ma ancora più pericoloso è il 40% di gomme «sottogonfiate». È, quest'ultima, una condizione ad altissimo rischio di incidente: quando va bene e non si corre, è difficile mantenere le traiettorie; ad alta velocità, in curva



o in presenza di un ostacolo improvviso da scartare, si rischia persino lo scollamento del battistrada dal cerchio, e l'incidente è certo. Lo spiega con dovizia tecnica Andrea De Adamich, che denuncia la totale mancanza di norme che impongono, oltre al limite di usura, il controllo della pressione. Una denuncia che Uiga condivide e che noi facciamo nostra. È una vera questione di sicurezza. r.d.

gaggiato dalle Case francesi in questi ultimi anni. Modelli ricchi di innovazione, di contenuti tecnologici e di fascino stilistico. Il periodo magico dell'industria automobilistica d'Oltralpe è viepiù confermato dalla presenza, al terzo posto nella classifica del Premio, di un'altra francese: la nuova Megane (259 punti) della Renault, che per parte sua vince il prestigioso premio europeo «Auto dell'Anno», davanti alla Mazda 6 (è il primo podio europeo della Casa nipponica) e, ancora, alla C3. Non c'è che dire, la Francia oggi dimostra di avere la classica «marcia in più».

Ma se le tre Case francesi quest'anno fanno man bassa di allori, non sono da sottovalutare altri Costruttori che possono vantare di essere rientrati nella «top ten» di «Auto Europa». Soprattutto se si tiene presente che la «rosa» delle concorrenti era composta da ben 30 novità. Al quarto posto troviamo infatti la nuova Bmw Serie 7 che, quanto a innovazione tecnologica può fare scuola. L'ammiraglia bavarese ha tenuto a bada le giapponesi Nissan Primera e Toyota Progetto Corolla. A tenere alti i colori italiani ha provveduto la Lancia Thesis (al settimo posto), mentre la Lancia Phedra è risultata la più votata fra le monovolume. A chiudere la lista delle migliori dieci, nell'ordine, la Fusion ultima proposta della Ford, la Peugeot 206 SW e la Ford Fiesta. A proposito di tedesche, c'è da notare che le Mercedes non hanno retto il confronto con le connazionali Bmw, Ford e Audi, anch'essa ben piazzata con la A4 Avant.



La sicurezza s'impara da piccoli Michelin la insegna ai miniciclisti

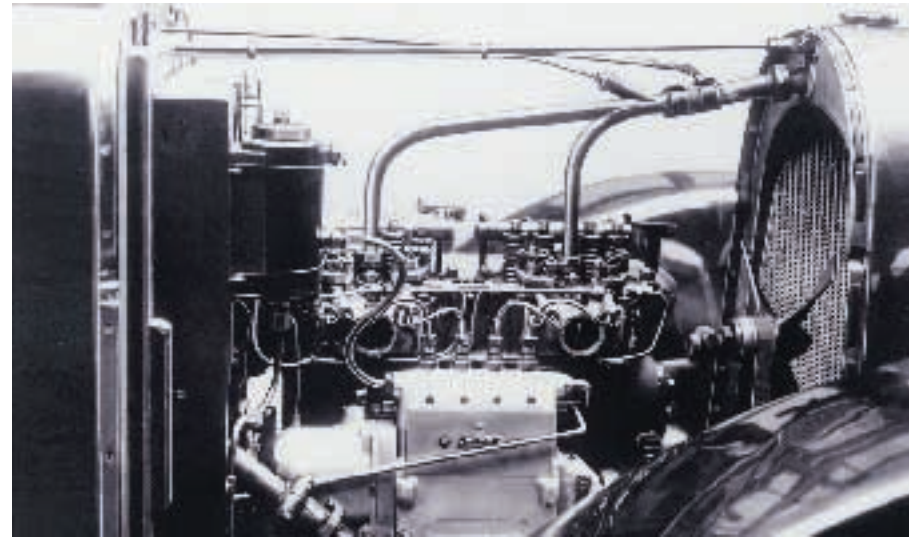
RICCIONE Per essere buoni guidatori, meglio imparare da piccoli. È quanto si è detta la Michelin Italia che, a dispetto delle tante buone intenzioni annunciate dai vari ministri dell'Istruzione, alle parole ha preferito i fatti. Proprio incominciando dai più piccoli, da tre anni, infatti, organizza in diverse piazze d'Italia le Junior Bike. Sono manifestazioni che facendo leva sul gioco, un circuito cittadino per mini ciclisti e cicliste di età compresa fra i 4 e gli 11 anni, insegna ai bambini come andare per strada con le due ruote. Qualche indisciplinato non manca mai. Ma la cosa più importante è che tutti imparano subito a indossare il caschetto protettivo, obbligatorio per regolamento. Solo nel corso delle 17 Junior Bike svolte quest'anno la Michelin ha consegnato ben 29.634 caschetti; 75.381 dal 1999 a oggi. L'iniziativa funziona, perché anche dopo le manifestazioni è facile incontrare nelle città visitate piccoli ciclisti che scorrazzano in bici indossando il giallo caschetto della Michelin. L'attività propeudeutica del produttore di pneumatici non si ferma però ai più piccoli. Oltre cinquemila studenti delle due ultime classi delle medie superiori di Bari, Cremona, Fossano, Mantova, Melegnano e Milano hanno partecipato, a gruppi di 100 per volta, a lezioni «virtuali» di Guida Sicura, della durata di due ore, tenute da giovani piloti istruttori direttamente nelle aule magne delle scuole. Entrambe le attività, assicura la Michelin Italia, proseguiranno anche nel 2003. Per avere un'idea di cosa significhino basta aprire il sito Internet «www.sicurisullastrada.it» - altra encomiabile realizzazione di Michelin Italia - per rendersene conto. Ci sono i resoconti delle varie attività dedicate alla sicurezza stradale, e anche una serie di giochi interattivi, di informazioni utili, di insegnamenti. Il successo del sito sta nei 43.601 navigatori da gennaio a fine ottobre, e nei passaggi da 2000 a oltre 6000 della media mensile di contatti. r.d.

Sabato prossimo si festeggia la storica data della produzione in serie del primo sistema pompa e iniettori per motori a gasolio progettato da Bosch

Settantacinque anni di escalation per i motori Diesel

Addì 30 novembre 1927. Una data storica: dalla assidua frequentazione fra Rudolf Diesel e Robert Bosch - iniziata nel 1894 con la visita di Diesel all'allora «artigiano» Bosh - nascevano la prima pompa a iniezione e iniettori di gasolio prodotti in serie. Con ciò, Bosch offriva, per la prima volta al mondo, ai produttori di motori un sistema di iniezione con il quale si potevano costruire propulsori di dimensioni ridotte, a basso consumo di carburante poco costoso, in grado di erogare grandi potenze, ma, soprattutto, capaci di funzionare a un alto regime di giri. Vero ostacolo fino a quel momento dei motori Diesel, che infatti erano destinati soprattutto a grandi mezzi di trasporto: camion, autobus, navi e aerei. L'evento dava dunque il via a quella lunga storia dei motori Diesel per auto, che oggi conoscono un nuovo boom. Meglio, un'inarrestabile ascesa in tutte le categorie di vetture. Tanti che in Europa ormai 4 vetture su 10 sono Diesel, e in Italia ci si avvicina a grandi passi al 40% del mercato, con un predominio assoluto (80-90%) nei segmenti superiori.

Ma torniamo alla storia. Dopo due anni di sperimentazioni nell'Officina di Meccanica di Precisione ed Elettrotecnica di Bosch a Stoccarda, durante i



Una delle prime pompe d'iniezione Bosch applicata a un motore Diesel per automobile. Correva l'anno 1936 e la «prima assoluta» è stata con un propulsore costruito dalla Daimler Benz montato sulla Mercedes 260D

quali erano state progettate una dozzina di pompe d'iniezione, nell'estate del 1925 veniva deliberato il progetto definitivo per la costruzione della pompa che due anni dopo avrebbe avuto dalle autorità il via libera alla produzione in serie. Primo cliente, il produttore tedesco di autocarri Man. A cui ne sono succeduti rapidamente tanti altri. Infatti, nel 1928 la Bosch festeggiava la pro-

duzione di una pompa numero 1000; nel 1930 il traguardo delle 10mila unità, che quattro anni dopo arrivava a quota 100mila. Per arrivare però all'impiego su automobili e dunque all'escalation produttiva dovevano passare ancora altri anni. Correva l'anno 1936 quando il sistema di iniezione Bosch compariva per la prima volta su una vettura Mercedes, la 260D. Da allora lo svilup-

po del sistema Bosch non ha conosciuto soste, diventando sempre più leggero e riducendo, in contemporanea, le dimensioni dei motori, per contro sempre più efficienti.

La seconda «pietra miliare» di questo cammino è stata nel 1989 l'iniezione diretta del primo motore TDI, montato sull'Audi 100, con pompa distributrice a pistone coassiale a controllo elet-

tronico di Bosch. Si deve poi arrivare alla seconda metà degli anni Novanta per vedere i primi sistemi di iniezione ad alta pressione: nel 1996 la pompa a pistoni radiali VP44, nel 1997 l'iniezione ad accumulo Common Rail (progettata in seno alla Magneti Marelli e acquisita e sviluppata dall'azienda tedesca) e, nel 1998, il sistema Unit-Injector UIS. È proprio con il Common Rail, oggi ulteriormente perfezionato con la seconda generazione del sistema, che si avvia il nuovo boom dei motori Diesel. Basti dire che nel 2001 la Bosch ha prodotto la bellezza di 5 milioni di sistemi di iniezione per motori a gasolio, e in totale 12 milioni di sistemi ad alta pressione per automobile. Ma i confini della ricerca ancora non si conoscono. Herr Piech, prima di lasciare la presidenza del Gruppo Volkswagen, ha presentato il suo prototipo L1 - un siluro a due posti in fila indiana - che con 1 litro di gasolio percorre 100 km; la Bmw è riuscita a migliorare ancora le già notevoli prestazioni in potenza e coppia dei suoi 3 e 4 litri Diesel per la Serie 7, e la Volkswagen sta per immettere sul mercato la Touareg con il motore turbodiesel più potente al mondo. E certamente non è finita qui. r.d.

accade nel mondo

- **OSSERVATORIO FEDERMOTO** sui rischi e sulle assicurazioni è la nuova iniziativa della FMI che «considera prioritaria la ricerca di una soluzione innovativa» al continuo aumento delle polizze per moto e motorini. Primo atto dell'Osservatorio è la pubblicazione di un questionario, all'interno della rivista federale Motitalia e nel sito internet www.federmoto.it, per conoscere le esigenze dei motociclisti e quindi formulare proposte concrete alle compagnie d'assicurazione.
- **BUON AVVIO PER LE ALFA GTA E JTD MULTIJET** nel portate aperte del 16 e 17 novembre. Le nuove proposte del Biscione - la superba sportivissima 147 GTA e le brillanti e risparmiose 156, 147 e Sportwagon equipaggiate con il nuovo 1.9 JTD 16v Multijet - hanno richiamato negli oltre 250 punti vendita Alfa Romeo ben 100mila visitatori. Oltre 14.300 persone hanno provato le 850 vetture a disposizione per i test stradali e 450 hanno firmato l'ordine di acquisto nei due giorni.
- **MG ROVER GROUP** si aggiudica un doppio premio della autorevole rivista Autocar per «gli straordinari risultati» raggiunti in brevissimo tempo dalla nuova società, e il suo capo stilista, Peter Stevens, è nominato Designer dell'Anno.
- **CHI GIOCA CON ZAFIRA TROVA UN TESORO** è la collaborazione tra la Opel e la Disney che, oltre a presentare in anteprima nelle concessionarie Opel il nuovo film di Natale «Il pianeta del tesoro», mette in palio una Zafira 1.6 16v, quattro viaggi per tre persone al Disneyland di Parigi e altri premi. Basta munirsi delle card inserite nei supplementi «Settex» del Corriere e «il Venerdì» di Repubblica, o richiederle nelle concessionarie.
- **AUTOSALONE ON-LINE** è il nuovo servizio di www.quattro ruote.it per vedere e sapere tutto sulle auto più «in» del momento. Dalla homepage del sito cliccando su Mondoauto tutti possono accedere alla voce autosalone che porta proprio dentro la concessionaria.