

MOTORIZZATA V10 DI 5 LITRI E 500 CV Si chiamerà «Gallardo» la nuova piccola Lamborghini

C'è un gran fermento in casa Lamborghini, dove si sta completando la nuova linea produttiva della «piccola» del Toro, che debutterà in prima mondiale al prossimo Salone di Ginevra in marzo. Sono oltre dieci anni che a Sant'Agata non si vedono due modelli insieme. Così, anche per creare un po' di suspense, dal quartier generale della Lamborghini incominciano a rilasciare qualche notizia in merito alla nuova vettura che si affiancherà, in basso, alla Murciélago. In primo luogo viene rivelato il nome: Gallardo, che si pronuncia Gajardo. Ancora una volta ci si rifà a una razza di tori da combattimento, molto coraggiosi potenti e aggressivi, selezionata nel 18° secolo dall'allevatore Francisco Gallardo e poi ereditata da Don Antonio Miura. Potenza e



aggressività che si ritrovano nel motore centrale (nella foto) 10 cilindri a V di 5 litri e 500 CV, di cui è già iniziata la produzione. Il V10 sarà abbinato alla trazione

integrale e a un cambio manuale a sei marce manovrabile anche tramite l'attuatore sequenziale con le leve posizionate sul piantone dello sterzo.

RESO NOTO IL LISTINO DEFINITIVO La Seat Cordoba è pronta al debutto: 18-19 gennaio

Presentata in prima mondiale al Salone di Parigi e quindi esposta al Motor Show di Bologna, per la nuova generazione della Seat Cordoba si è arrivati al rush finale. Con il «porte aperte» di sabato 18 e domenica 19 gennaio prossimi la berlina spagnola debutterà, infatti, sul nostro mercato. In vista del lancio, la Autogerma ricorda le caratteristiche principali della vettura e rende noto il listino definitivo.



Posizionata a cavallo fra i segmenti B e C (che da noi vale il 65% del mercato totale) e orientata alla praticità e economicità di utilizzo grazie all'ampio

bagagliaio e ai ridotti consumi, la nuova Cordoba si presenta comunque con un look sportveggiate che ha un riscontro anche nei brillanti motori: quelli a

benzina di 1.4 litri 16v 75 CV (disponibile anche con cambio automatico) e 100 CV e i due turbodiesel a iniezione diretta iniettore-pompa di 1.9 litri con potenze di 100 e 130 CV. Coniugata in due allestimenti, Signo e Sport, la Cordoba dispone, di serie, di Abs, doppio airbag, servosterzo elettroidraulico, volante regolabile in altezza e profondità, cerchi in lega da 15", computer di bordo, retrovisori esterni regolabili elettricamente, fendinebbia e alzacristalli elettrici. A tutto ciò le versioni Sport aggiungono i sedili anteriori sportivi, il volante e la leva del cambio rivestiti in pelle e, solo per la 1.9 TDI da 130 CV, il controllo elettronico della trazione (TCS). Per le 1.4 16v Signo (75 CV) cambio manuale o automatico, i prezzi chiavi in mano sono di 13.530 e 14.825 euro; 14.530 euro costa la 1.4 16v Sport (100 CV). Per le 1.9 TDI Signo (100 CV) e Sport (130 CV) si pagano rispettivamente 15.980 e 17.980 euro.

motori

Nel mondo 47 milioni di nuove auto

E già a Detroit arrivano le prossime novità. Ecco qualche anticipazione sul Salone Usa

Rossella Dallò

MILANO Quarantasette milioni di nuovi veicoli, secondo stime con buona approssimazione fornite dall'Unrae, è la cifra del mercato mondiale automobilistico del 2002. Da anni si dice che i grandi mercati nordamericano, europeo e giapponese sono ormai più che «maturi» e lasciano pochi margini di crescita. Mentre all'orizzonte si profila il via all'escalation motoristica cinese che entro il 2003 dovrebbe arrivare al traguardo del primo milione di nuove vetture.

Dalle statistiche ancora provvisorie risulta infatti che Usa e Europa arretrano di qualche punto percentuale, rispettivamente del 3,5 e 3,7%, totalizzando 16,5 e 14,3 milioni di immatricolazioni. Al contrario, il Giappone, che ha appena superato un periodo di flessione, incomincia a recuperare con 4.350.000 vendite. Al di là dei numeri più o meno ufficiali, quelli dei due principali mercati sono sempre volumi molto importanti e da soli rappresentano i due terzi di tutte le vendite mondiali. E anche per questo, ma soprattutto perché a tutt'oggi proprio nel Michigan hanno sede i tre maggiori gruppi automobilistici mondiali (anche se Chrysler ora è controllata dai tedeschi della Daimler Benz) che il Salone di Detroit, che ha aperto ieri le porte del Cobo Center alla stampa internazionale (il pubblico entra dall'11 al 20 gennaio), è un appuntamento da non perdere per qualsiasi Casa che intenda fregiarsi del titolo di produttore globale.

Ne sono un esempio (di altri riferiremo la prossima settimana, ndr), la presentazione proprio a Detroit di una serie di importanti novità europee, in particolare delle tedesche Bmw e Mercedes, e della coreana Hyundai, società che dopo avere conquistato un suo spazio nel mercato statunitense con le vetture sta meditando l'ingresso anche con i veicoli industriali. Ebbene, quest'ultima, entrata nella sfera del gruppo GM, propone a Detroit un prototipo di Suv, la OLV (Outdoor Lifestyle Vehicle), mosso da un 4 cilindri sovralimentato e con intercooler, che ha la particolarità dei pannelli del tetto rimovibili e dell'ampio piano di carico del bagagliaio trasformabile in un comodo letto.

A uno Sport Activity Vehicle, l'insolita cabrio sportiva xActivity a trazione integrale (cui potrebbe seguire un'intera famiglia di vetture X), si rivolgono le principali attenzioni della Bmw che porta in America, suo secondo principale mercato, anche il restyling delle Serie 3 Cabrio e Coupé nonché la Serie 7 con il nuovo motore V12 Valvetronic delle 760i e 760Li. Più tradizionale, se vogliamo, la prima mondiale di Casa Mercedes: la roadster SL 600 dotata di un nuovo V12 biturbo, 3 valvole per cilindro, intercooler aria/capace, di erogare ben 500 CV e una coppia massima di 800 Nm a 1800 giri, per prestazioni da vera supercar.



Nel disegno in alto la nuova Mercedes SL 600, qui sopra il Suv Hyundai OLV

supercar

La Porsche 911 GT3 si fa ancora più potente e veloce

Per quanto la Porsche si sia recentemente lanciata in un settore a lei inusitato come quelli dei Suv con le super potenti Cayenne, la Casa di Stoccarda non dimentica la sua vocazione originaria e tuttora principale che è quella di concepire e realizzare esclusive supercar di tono prettamente sportivo. Fedele al dettato, la Porsche sta per arricchire la gamma delle 911 Carrera con una versione ancora più potente, veloce e sportiva: la 911 GT3. Con 381 CV la nuova 911 guadagna 21 CV sulla precedente GT3 e ben 61 in più rispetto alla Carrera con la stessa cilindrata di 3,6 litri. La velocità massima di cui è accreditata la nuova 911 GT3 è di ben 306 km/h, e la potenza specifica di 77,8 kW fa di questo motore boxer uno dei più potenti gruppi aspirati del mondo. Per ottenere tali risultati in termini di prestazioni e soprattutto di sicurezza dinamica, gli ingegneri di Weissach hanno rielaborato la nuova GT3 in tutti i settori. Il potenziamento del motore è stato ottenuto con un aumento mirato del regime di rotazione: l'inizio dei fuorigiri è stato portato a 8200 giri (era a 7800) a tutto vantaggio delle prestazioni. Per passare da 0 a 100 km/h adesso infatti impiega 4,5 secondi, tre decimi in meno della «vecchia» GT3; 9,4 secondi sono necessari per arrivare a 160 km/h, quando prima ne occorrevano 10,2. Già a 2000 giri è disponibile almeno l'80% della coppia massima di 385 Nm (prima era di 370). Per



sostenere questo incremento di prestazioni la trasmissione è stata potenziata. Anche il telaio è stato rivisto, abbassando di 30 mm il baricentro rispetto alla 911 Carrera. Le ruote (235/40 ZR 18 davanti e 295/30 ZR 18 dietro) sono più larghe e leggere e ottengono valori di accelerazione e di deriva più elevati. Vanno di conseguenza i miglioramenti apportati a tutto l'apparato frenante, compreso il potenziamento del sistema Abs. Ciò che visivamente caratterizza di più la nuova GT3 è il singolo alettone posteriore regolabile su più posizioni, che aumenta l'effetto deportante, e dunque la stabilità alle alte velocità in rettilineo e in curva. Per tutto ciò alla Porsche si è fatto tesoro della esperienza maturata nelle competizioni sportive con la GT3 Cup, da cui, per esempio, è derivato l'affinamento aerodinamico in galleria del vento. La nuova GT3 sarà immessa sul mercato in marzo e per l'Italia costerà 88.548 euro più Iva e messa in strada.

Test Drive Provata in Autosole e nel traffico dell'hinterland milanese, è un vero «salotto» viaggiante. Lo dice anche Jarno Trulli

Renault Vel Satis, cinque posti da First Class

Lodovico Basali

MONZA Hanno sempre cercato di stupire: sia sul mercato sia sulle piste. Renault come simbolo di tecnologia, di ricerca esasperata, dunque. Le scommesse di designer e ingegneri portano però, delle volte, alla realizzazione di prodotti estremi, ardui da mettere a punto. Come l'attuale motore V10 di F.1, l'unico con un angolo di bancata di ben 111°. «Niente paura - dice Contzen, mitico ingegnere della ex Régie -. Tutti ci criticarono quando facemmo un 6 cilindri turbo di soli 1,5 litri o quando tirammo fuori la soluzione del V10 di 3,5 litri con valvole pneumatiche. Poi i risultati ci diedero ragione». Come dargli torto? Il passato, anche recente, parla di una serie di titoli mondiali conquistati con la Williams, l'ultimo con Villeneuve nel 1997.

Passando al mercato, a parte le recentissime novità rappresentate dalla nuova Espace o dalla Mégane, Monza ci ha dato l'occasione per tornare a parlare di Vel Satis, ovvero l'ammiraglia secondo l'interpretazione Renault. Ben sei Vel Satis sono state infatti messe a disposizione del team di F.1, ovvero per Flavio Briatore, Jarno Trulli e via dicendo. E una, grigia metallizzata, l'abbiamo «rubata» noi, sia per sporcarsi da Bologna a Monza, sia per affrontare il terribile traffico che, puntualmente, abbiamo trovato tra Mila-



no e l'autodromo brianzolo.

Una cosa è certa, la Vel Satis cattura la curiosità di tutti, anche di chi non si è mai interessato di automobili. In fin dei conti parliamo pur sempre di un vero e proprio prototipo diventato, nel giro di pochi anni, un'auto vera. E che auto! Comoda, ben rifinita, con cinque posti da First Class e un'abitacolo che sembra davvero un salotto. Il fatto di aprire la macchina e metterla in moto con una scheda (cosa comune anche alla

Laguna e a tutte le nuove Renault) non ci ha stupito più di tanto. È un colpo ad effetto, in sintonia con il messaggio che la Vel Satis vuole portare. A volte però, abbiamo rimpianto la vecchia, cara, chiave. Una volta riposti i nostri oggetti in uno dei 14 vani di cui dispone l'abitacolo (oltre a un capiente bagagliaio) e una volta avuto l'ok dal computer di bordo, ci siamo messi in contatto con la torre di controllo, ehm...scusate, abbiamo semplicemente ingranato la prima. Il

motore, che è poi quello da consigliare, è un bel turbodiesel common rail di 2,2 litri che eroga 150 CV a 4000 giri. È silenzioso, fa volare la Vel Satis fino a oltre 190 l'ora (ove consentito) dando la sensazione di viaggiare al massimo ai 120. Nonostante i quasi 1700 chili di peso la vettura è agile, ben frenata, sostanzialmente neutra in qualsiasi condizione e percorso, ben coadiuvata da un ottimo cambio a sei marce.

E i difetti? Beh, ci sono anche quelli. Il consumo, ad esempio, non è proprio da Diesel secondo i canoni conosciuti. In media si fanno 11 km/litro, ma stando leggeri con il piede. Poi il prezzo: la Privilege costa poco meno di 37.000 euro anche se non manca nulla a livello di comfort e sicurezza, compreso il controllo della pressione dei pneumatici o i fari allo xeno. Un listino competitivo, comunque, nei confronti della concorrenza. Che però non ha ancora scommesso su prodotti con un design così unico, così alternativo. Che può piacere o non piacere. «Io l'ho trovata molto comoda - ha detto Jarno Trulli - e in fin dei conti è la comodità, quella che cerchiamo, dopo giorni passati al volante di una F.1. Io, anche se la cosa può stupire, utilizzo ottime auto di servizio della Renault, come questa, e non smanio certo per acquistare l'ultima gran turismo alla moda. Sapete qual è la mia macchina preferita? Una vecchia, cara, Fiat 500 del 1967!».

Via alla revisione per 4,7 milioni di motocicli

Con il decreto del 29 novembre scorso del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è tramontato il periodo transitorio in materia di revisione ciclica dei motoveicoli. Esattamente come avviene già per le automobili, anche per i motocicli dunque l'obbligo di revisione prevede il primo controllo dopo 4 anni dall'immatricolazione e successivamente ogni due anni. L'Osservatorio Autopromotec (è la struttura di ricerca del più importante salone internazionale di attrezzature e prodotti per officina, la cui prossima edizione biennale si svolgerà a Bologna dal 21 al 25 maggio 2003) rende noto che dal 2 gennaio a fine anno dovranno essere sottoposti a revisione quasi 4,7 milioni di motocicli. Si tratta di 4.581.000 motoveicoli e ciclomotori immatricolati nel periodo 1994-1999, a cui si aggiungono almeno le 108.523 unità, immatricolate nel decennio 1983-1993, già revisionate per la prima volta nel corso del 2001 nei centri privati autorizzati. Con il decreto ministeriale del novembre scorso, sono state introdotte anche alcune novità. Rispetto alla norma transitoria, non esistono più le scadenze trimestrali in calendario. Al loro posto, è stabilito che la prima revisione si debba attuare entro il mese di immatricolazione e i successivi controlli biennali entro il mese in cui è stata effettuata l'ultima revisione. Altra novità è l'obbligo di revisione anche per i quadricicli leggeri, che come è noto non vengono immatricolati. Per questi veicoli valgono le stesse modalità degli altri motocicli, tenendo come riferimento il mese di rilascio del certificato di idoneità tecnica.

accade nel mondo

— THIERRY PEUGEOT succede a Pierre Peugeot, scomparso l'1 dicembre, nella carica di presidente del Consiglio di sorveglianza del Gruppo PSA. Accanto a lui, in qualità di vice presidente, un altro membro della famiglia, Jean-Philippe, che prende il posto di Jean Boillot.

— NASCE MICROCAR ITALIA società che importa e distribuisce microvetture francesi del gruppo Benteau. Dirige la società Roberto Vallone, proveniente dalla Volvo Auto Italia. Nel 2003 la società punta a bissare i risultati del 2002 con duemila consegne, attraverso una rete di 100 rivenditori.

— 220MILA NUOVI MOTORI GM Daewoo all'anno nel nuovo stabilimento coreano inaugurato a Changwon. Qui si producono i nuovi motori 4 cilindri 1.000 e 1.200 cc destinati alla Matiz1.0 (in Italia da febbraio) e la Kalos 1.2 (nel corso del 2003).