

IL MICRO-DISPLAY USATO IN F.1 Per lo stratega di Oracle Bmw i dati di regata negli occhiali

Dalla Formula Uno alla regata velica. Un vero e proprio display nelle lenti degli occhiali da sole dello stratega di Oracle, la barca di Coppa America sponsorizzata dalla Bmw che ha disputato con Alinghi (vittoriosa) la finale della Louis Vuitton Cup in Nuova Zelanda. I miracolosi occhiali si avvalgono di un sistema integrato «Miniature Head-Up Display» - sviluppato dal Centro ricerche Bmw di Palo Alto in California - che proietta i dati della regata in tempo reale direttamente e senza impiego di fili negli occhiali da sole. Una interfaccia a bordo fornisce informazioni al sistema di telemetria della barca e invia questi dati utili al display posto sulle lenti. In questo modo lo stratega è immediatamente al corrente delle prestazioni di regata senza dover fare ricorso ai documenti cartacei. Date le



regolazioni e il breve raggio di azione, la connessione senza cavi è stata progettata per operare solo all'interno della barca. Il sistema è stato messo a

punto in sole tre settimane grazie anche all'esperienza già maturata in F.1 dove la stessa tecnologia è stata applicata al casco (nella foto) di Ralf Schumacher.

GIÀ DISPONIBILE DAI CONCESSIONARI Renault Laguna II con un 2.0T più prestante ai bassi regimi

In questo inizio d'anno la Renault ha apportato una notevole «rinfrescata» alla gamma della Laguna II, dopo due soli anni dal lancio commerciale, e l'ha dotata di una nuova versione a benzina. Si tratta della Laguna 2.0T motorizzata con un quattro cilindri 16 valvole sovralimentato, derivato da quello che già equipaggia la Vel Satis e la Avantime, abbinato a un cambio manuale a sei rapporti. Il



motore, che conserva la stessa potenza di 165 CV a 5000 giri, beneficia di un migliore rendimento ai bassi regimi, e dunque di una maggiore ripresa,

grazie a una più alta coppia massima, portata dagli originali 250 agli attuali 270 Nm a 3250. Con l'ottimizzazione delle curve di potenza e coppia la

Laguna 2.0T garantisce, secondo la Casa francese, le stesse prestazioni di un 2.5 aspirato ma, rispetto a quest'ultimo, assicura una riduzione dal 15 al 20% dei consumi medi di carburante nel ciclo combinato. Dai dati registrati in circuito - sempre forniti dalla Renault - questa Laguna raggiunge i 258 km/h e impiega 29,4 secondi per percorrere un chilometro con partenza da fermo. Nonostante queste autorevoli prestazioni, la Laguna 2.0T ha fatto registrare un consumo di benzina di soli 8,2 litri per 100 km, appunto nel ciclo completo. Come detto, la Laguna 2.0T - la cui versione di accesso (prezzo 23.800 euro) è in allestimento Dynamique arricchito da interni in pelle e alcantara, da nuove ruote da 17" e con l'opzionale aggiornato sistema di navigazione Carminat - è fornita di cambio manuale a 6 rapporti ma prima della fine dell'anno sarà offerta anche con il cambio automatico Proactive.

motori

È di Fiat il mini Diesel del futuro

Provato il motore 1.3 16v Multijet che entro l'anno muoverà la Punto e la Y

Rossella Dallò

TORINO È un 1300 16 valvole Fiat il più piccolo Diesel common rail pronto a muovere quattro modelli di segmento A e B del gruppo torinese. Si chiama Multijet, proprio perché può gestire fino a 5 iniezioni per ciclo secondo logiche diverse a seconda del regime di rotazione, e inizialmente equipaggerà la Punto restyling e le inedite eredi della Panda e della Lancia Y nonché la nuova monovolume compatta su base Punto che fra circa un mese al Salone di Ginevra sveleranno al mondo il nuovo corso Fiat sul fronte del prodotto.

Per vederlo all'opera, però, si deve attendere la seconda metà dell'anno. Noi ne abbiamo avuto un piacevole assaggio sulla pista del Centro Sicurezza Fiat di Orbassano, dove il «rivoluzionario» motore è stato presentato lunedì dall'intero vertice della Business Unit Fiat-Lancia-Commerciali. «Rotondo» e pronto a scattare come un felino sfrutta sempre al meglio la potenza di 70 CV a 4000 giri (e per il 90% disponibile fino ai 5000) e i 180 Nm di coppia massima ottenuta a soli 1750 giri. A nostro avviso non è poi così silenzioso come dichiara l'ing. Nevio Di Giusto. Ma dobbiamo dare atto di averlo provato - ripetiamo con vera soddisfazione - su un prototipo che forse non era ben insonorizzato.

Invece su un termine siamo assolutamente concordi: è un motore rivoluzionario. Lo è per la Fiat. Infatti il Multijet - nome che identifica il nuovo 1.3 16v anche sulle fiancate delle vetture - è innanzitutto il primo vero risultato dell'alleanza con General Motors, tant'è che a «firmarlo» è la Fiat-GM Powertrain, dalla quale è stata sviluppata tutta la fase di industrializzazione del progetto già messo a punto a Torino.

Lo è per tecnologia: con un peso di soli 130 kg e dimensioni supercompatte tali da permettergli di entrare nel vano motore di una city car di segmento A questo quattro cilindri è in tutto e per tutto uguale al 1.9 Multijet grazie alla miniaturizzazione dei vari componenti; inoltre è talmente efficiente e innovativo da essere costruito «for life», ovvero per funzionare fino a 250mila km senza nemmeno la sostituzione (ai classici 80mila km) della cinghia di distribuzione e con il cambio olio «allungato» a 30mila km. Ed è rivoluzionario anche per ecologia: è in super-anticipo rispetto alla normativa europea Euro4, per di più senza dover fare ricorso, nella maggior parte dei casi, alla «trappola» per il particolato.

Il «gioiellino» Multijet, come lo chiamano a Torino, ha richiesto per la sua industrializzazione un investimento di 400 milioni di euro. Sarà costruito in Polonia a un ritmo giornaliero di 2400 unità. Per quest'anno la sola Fiat conta di impiegarne 80mila sui propri modelli, e 10mila su quelli della Opel (il primo è la Corsa). Ma gli obiettivi sono assai più ambiziosi: 280mila nel 2005 per arrivare a pieno regime a 500mila. Per Fiat, dunque, il Multijet 1.3 16v, di cui «sono già state studiate varie applicazioni con GM», rappresenta, come dichiara Gianni Coda, una «pietra miliare» del rilancio, «per tornare a essere leader nei segmenti tradizionali di Fiat Autos».



Il Multijet 1.3 16v della Fiat è già a norma Euro4 e pesa solo 130 kg. A destra, la Mazda2 in vendita il 15 marzo



Mazda2 alla conquista dell'Europa

BARCELONA Certo, la garanzia di 5 anni a chilometraggio illimitato è un bel richiamo per tutti, visto che tra l'altro sottintende una manutenzione ridotta ai minimi termini e all'indispensabile, nonché un ottimo valore residuo. Ma per la Mazda2 è un di più. Ne siamo assolutamente convinti dopo averla provata, in Spagna, su percorsi tortuosi, in saliscendi e anche disastri che metterebbero in difficoltà molte vetture. Equipaggiata con il motore a benzina di 1.2 litri da 75 CV, usando con dovizia la marce del docile cambio manuale, la Mazda2 più piccola sta dietro senza complessi di inferiorità alle sorelle di 1.4 litri: la brillante Diesel common rail da 68 CV (con cui la 1.2 sbarcherà in Italia il prossimo mese), ma anche la 1.4 a benzina da 80 CV, che forse arriverà più avanti insieme alla sportivissima 1.6 benzina da 100 CV.

La bella compatta giapponese, presentata allo scorso Salone di Parigi, pensata nella sede europea e costruita a Valencia nello stabilimento Ford (do-

ve lavora una équipe di un centinaio di ingegneri e tecnici del Sol Levante), ha l'ambizione di risollevarsi in Europa l'immagine di Mazda anche come costruttore di modelli di segmento B-C, che nel passato (con la buffa 121 e poi con la Demio) non ha dato i risultati sperati.

Per centrare l'obiettivo non hanno lesinato in sforzi, in inventiva, utilizzando anche, ma non è sempre un danno, quello che la «cugina» Ford Fiesta poteva prestare di meglio: il pianale, le dimensioni di base (è lunga 3,92 m, è larga 1,68 e ha un passo di 2,49 m) e gran parte della meccanica. Il risultato è una due volumi molto gradevole di aspetto, originale grazie alle modanature decise, specie nel frontale, e abbastanza alta da accomunarla a una moderna monovolume: con 1,545 m è di parecchio più alta della Fiesta (1,25 cm) e persino della Fusion (1,5). Dietro, questa caratteristica si traduce in un netto guadagno della capacità del bagagliaio che, da un'iniziale misura di 267 litri,

arriva a 1044 litri con gli schienali posteriori ripiegati in avanti. Facendo la stessa cosa con quello del sedile anteriore destro la Mazda2 può alloggiare senza problemi anche due mountain bike.

All'interno la nuova Mazda è decisamente spaziosa. I tessuti e i materiali sono scelti con cura e molto simpatica risulta la consolle centrale simil-titanio con cornice colorata sul display del trip computer. Due gli allestimenti previsti, con il Cub al top. Il Mazda2 che definisce il livello base offre di serie, tra l'altro, due airbag, l'Abs+Ebd. Ma le dotazioni non sono ancora definite, perciò ci limitiamo a dire che per la sicurezza sono disponibili anche gli airbag laterali a tendina, i controlli elettronici della frenata di emergenza e della stabilità. In effetti, c'è tempo. La Mazda2 sarà in vendita nell'weekend del 15 e 16 marzo, in concomitanza con un'iniziativa a favore dell'AIMS. Altra cosa sicura sono i prezzi: 11.000 e 12.760 euro quelli dell'1.2; 12.500 e 14.260 quelli della 1.4 a gasolio. r.d.



Trazione e stabilità no limits sul Mitsubishi Pajero 2003

MILANO Grandi manovre nella sede di Milano, completamente rinnovata, nella logistica con un nuovo più ampio ed efficiente magazzino ricambi, e anche «manovre» sul prodotto con il Model Year 2003 del suo modello più diffuso: il Pajero.

Forte di un contratto europeo di distribuzione appena rinnovato da Luigi Koelliker (a proposito, tanti auguri per il nuovo bebè) con i vertici di Mitsubishi, e in attesa delle vere novità che arriveranno a un ritmo di due l'anno a partire dal 2004, la Marca giapponese in Italia affronta il 2003 con relativa apprensione. I «conti» sono migliorati nonostante il calo di vendite (21.567 unità tra vetture e pick-up L200, meno 11,56%), il restringimento della gamma e la mancanza di un motore Diesel per il Pajero Pinin. Il 2003 sarà dunque ancora un anno di attesa, nel quale il fuoristrada ha ancora il compito di tenere alta la fama Mitsubishi e la sua posizione di capoclassica nel subsegmento del 4x4 «full size».

Il Pajero 2003, passo corto e lungo (Metal Top e Wagon), si rinnova un po' nell'estetica con interventi sul paraurti, la griglia, i fendinebbia e i gruppi ottici posteriori. Nell'allestimento GLS adotta nuove protezioni in fiancata e nuove pedane. Anche il marchio dei tre diamanti subisce una trasformazione: dal tradizionale colo-

ro rosso pieno diventa argento. Infine i cerchi (da 16") sono di nuovo disegno.

Ma come sempre è la tecnica a determinare il vero aggiornamento di un modello. Per elencarne qualcuna, la carrozzeria monoscocca con telaio integrato migliora in rigidità torsionale e flessionale del 300%. Le sospensioni a quattro ruote indipendenti hanno una maggiore escursione di 30-40 mm, che nel fuoristrada significano molto. Dalla gamma motori «sparisce» il 2.5 sulla versione Wagon e c'è invece una maggiore disponibilità del cambio automatico. Ma il «top», secondo noi, è l'adozione di serie, a partire dalle versioni col motore 3.2, degli strepitosi sistemi di controllo Masc e Matc, della stabilità e della trazione. Provare per credere. Anche la discesa più ardua, di quelle che arrivano in cima al dosso non riesci a vedere la strada sotto le ruote, sembra un giochetto. Basta inserire la massima ridotta (in prima sulla modalità integrale LLD4 del cambio Super Select) e lasciare il freno. Ti porta giù con dolce sicurezza.

Anche senza il 2.5 sul Pajero Wagon la gamma offre una vasta scelta, con prezzi che partono dai 28.670 euro del 2.5 Metal Top GL per arrivare ai 49.510 del Wagon 3.5 V6 GLS/2. Sempre, ovviamente, accompagnati dalla garanzia di tre anni. r.d.

Mentre a Detroit si svela la nuova coupé Continental GT equipaggiata col W12 da 500 CV, noi proviamo la potente berlina

Un giorno «regal english» sulla Arnage T

A Detroit i modelli super lusso non sono certo mancati. Specie quelli delle ex Case inglesi, vedasi la nuova Rolls by Bmw e la Bentley dell'era Volkswagen. Quest'ultima ha scelto la vetrina americana per presentare la nuova Continental GT sotto l'egida tedesca. Nulla sembra cambiato nella sede di Crewe, dove molto è tuttora fatto a mano. Gli unici segnali del passaggio di proprietà stanno nell'invisibile, ma sensibile, meccanica. Così la bella coupé inglese, che non rinuncia ai suoi stilemi classici come la grande griglia a nido d'ape, adotta il potente motore W12 biturbo di sei litri e oltre 500 CV, scaricati sulle quattro ruote tramite il cambio automatico a sei marce Tiptronic. Per il resto, è tutta... Bentley.



MILANO Non rientra nelle possibilità di chi scrive e, anche potendo, non la comprenderebbe. Ma proprio per questo, quando ci è stato chiesto se avremmo voluto provare una Bentley Arnage T (nella foto), abbiamo accolto con piacere l'offerta. Primo perché è stato proposto proprio a noi, quando Marche molto meno blasonate della regale Bentley considerano l'Unità e i suoi lettori «fuori target». Secondo, perché abbiamo voluto provare cosa significa guidare, e viaggiare, su una berlina di queste dimensioni e fattura. Ebbene, dopo le iniziali spiegazioni sull'uso dei vari comandi e dello straordinario cambio automatico - è quasi più «pronto» di un cambio manuale, infatti secondo i dati reagisce in meno di 0,4 secondi - dopo averci raccontato qualche curiosità, come il fatto che Bentley paga alcuni allevatori inglesi di bovini perché seguendo determinati standard di cura del bestiame forniscono una pelle di assoluta e identica qualità per i rivestimenti interni delle vetture, finalmente ci muoviamo con una confidenza quasi incredibile. Sembra di essere a bordo di una compatta tanto la guida è facile e intuitiva. Certo, con un buon

occhio sugli spigoli esterni, che dagli anteriori ai posteriori coprono circa sei metri! Il motore V8 di 6,75 litri ti lascia guidare come ti pare. Con 450 CV a 4100 giri e l'enorme coppia di 875 Nm a 3250 puoi persino dimenticarti del sotto e fuorigiri. Docilissimo. Se devi fare un sorpasso veloce e schiacci un po' l'acceleratore senti di avere in mano un ghepardo in caccia della preda. Lo scatto dei due turbocompressori è immediato, ma «soft» e elegante come quello del felino africano. Ti senti in dovere di allentare la presa sul pedale. E rumore... nulla. Dire che produce gli stessi zero decibel di un motore elettrico è forse troppo, ma rende bene l'idea. L'abitacolo è talmente ovattato che davvero, come la vecchia e indovinata pubblicità della VW, puoi sentire il dondolio degli orecchini pendenti. Anche se i proprietari di Bentley si fregiano di essere soprattutto dei guidatori - a differenza di quelli di una Rolls che prediligono l'autista - non si può trascorrere una giornata in Bentley senza provare a sedersi dietro. Una chaise longue in «pelle umana» sarebbe più corta e scomoda. E non avrebbe tutti gli «accessori» della Bentley. r.d.