

FESTA PER L'«AUTO EUROPA 2003» Con il Premio Uiga alla C3 nasce il «Gran Galà dell'auto»

Doppia festa al Palazzo del Turismo di Riccione in occasione della consegna del Premio Uiga «Auto Europa 2003» assegnato alla Citroen C3. Da quest'anno la cerimonia diventa «Gran Galà dell'Auto». E a ritirare la «tartaruga» (portafortuna di Tazio Nuvolari) che i soci dell'Unione italiana giornalisti dell'automobile hanno scelto quale simbolo ufficiale, è arrivato il responsabile del Centro stile Citroen, Jean-Pierre Ploue. Negli ultimi 12 anni (ma il premio è stato istituito nel 1987), è la prima volta che per questa occasione si sposta un «big» della Casa madre. E ciò dimostra la crescente importanza che il titolo di «Auto Europa» ha assunto nel continente. Ricordiamo infatti che tale titolo viene attribuito «alla vettura costruita e commercializzata in Europa che per tecnologia, prezzo ed estetica risulta il



migliore compromesso a favore degli acquirenti». E la testimonianza sta nelle cifre. Dal lancio (in Francia nell'aprile 2002, in maggio in Italia) a fine anno sono state

immatricolate 130mila C3, di cui 28mila in Italia. Un successo che continua anche quest'anno con una previsione di vendita di 300mila C3. **r.d.**

PRESENTATO AL PREMIO UIGA Maggiore e Aprilia si accordano Via al noleggio di moto e scooter

La consegna del Premio Uiga «Auto Europa» non è solo una passerella per la vettura vincitrice. Da tempo è anche l'occasione per dibattiti sulla mobilità, la sicurezza stradale e quant'altro. Così anche quest'anno a Riccione i soci dell'Unione si sono ritrovati a discutere con il ministro Lucio Stanca di innovazioni tecnologiche a vantaggio degli utenti della strada; è stato presentato un nuovo congegno, tipo etilometro, per auto-controllare il tasso



alcolico. Si è parlato anche di emergenze con rappresentanti del servizio 118. E, dulcis in fundo, è stato presentato l'avvio di un interessante servizio di

motonoleggio. La Maggiore e la Aprilia si sono infatti accordate per iniziare in via sperimentale in cinque città italiane - Milano, Bologna, Firenze, Roma e Catania - il

noleggio di due ruote della Casa di Noale. I due partner hanno preso questa decisione ben consci delle ottime potenzialità del Moto Rent. Non solo in Italia circolano la bellezza di nove milioni di utenti delle due ruote, ma le crescenti difficoltà di muoversi nei centri urbani sta allargando la platea degli utenti. Inoltre, la possibilità di «provare» un modello Aprilia anche solo per un giorno o poche ore è un'occasione ghiotta per molti. Così, da questo mese nelle cinque città-pilota (ma già si sta pensando di aumentarle, e di prendere in considerazione anche regioni ad alto tasso turistico) si può scegliere in un'ampia gamma di modelli: dai maneggevoli scooter Scarabeo e Atlantic nelle varie cilindrate, alle potenti moto Pegaso (nella foto), Futura e la enduro CapoNord. La tariffa (oraria, giornaliera, settimanale o a più lungo termine) è standard e comprende anche l'assicurazione e il casco (il secondo è a pagamento) con il relativo sottocasco. **r.d.**

motori

Veloci, grintose in piena sicurezza

Sono le caratteristiche della compatta Audi nuova generazione e delle sportive Volvo

La A3 riparte da tre: porte, motori, allestimenti

Ugo Dallò

ALGERO L'Audi A3 (ritratta qui accanto) si rinnova completamente e da metà maggio sarà disponibile, nella sola versione di carrozzeria a 3 porte (cui seguiranno, in data ancora da definire, la 5 porte e la sportiva S3), articolata in una gamma di tre motori e altrettanti allestimenti.

Venduta ormai in circa 900mila esemplari nel mondo dal 1996 e apprezzata per la linea pulita e sobria, la nuova A3 acquista dimensioni maggiori in lunghezza (+51 mm), larghezza (+30) e passo (+65). Una crescita di cui si avvantaggiano soprattutto i passeggeri posteriori che hanno maggior spazio per le gambe. Il comfort generale è elevato per la buona insonorizzazione, l'ottima conformazione e imbottitura dei sedili posizionati più in basso, e per la generosa coppia dei motori che non costringe a un frequente uso del cambio. Il servosterzo elettrico dà il suo contributo per una guida precisa e sicura a qualsiasi velocità.

Al volante appare tutto ben a portata d'occhio, dalla strumentazione ai comandi accessori, un po' meno quelli del condizionatore d'aria. La posizione di guida può essere accuratamente impostata grazie alle regolazioni in altezza e lunghezza sia del sedile sia del volante. Numerose sono le tasche e i ripostigli per oggetti vari, dai bicchieri agli occhiali. Per gli sciatori è stato studiato un bracciolo centrale posteriore che, una volta abbassato, permette il trasporto all'interno di ben quattro paia di sci o due snowboard. Il bagagliaio da 350 a 1100 litri è di forma regolare e dotato di vari accessori per il suo più funzionale utilizzo.

Nei tre allestimenti interni disponibili ce n'è per tutti i gusti, dalle finiture più sobrie a quelle in lacca o radica, ai sedili in pelle. Esternamente si differenzia dal vecchio modello per un aspetto più sportivo, enfatizzato dalla minore altezza del corpo vettura e dallo sviluppo orizzontale dei bassi fessuranti.



Nella guida si rivela subito il carattere brillante dei motori, ma non parleremo proprio di sportività quanto di attitudine a viaggiare veloci e comodi. La Audi A3 ha una carrozzeria molto rigida ed è dotata di sospensioni evolute. Questo si riflette immediatamente in precisione delle traiettorie e silenziosità della scocca stessa. I freni e l'assetto, largamente assistiti dall'elettronica, sono una garanzia di sicurezza, a prova d'errore.

Il cambio a 5 o 6 marce, a seconda delle motorizzazioni, non è rapidissimo, ma è possibile ottenerlo con gli innesti diretti DSG oppure automatico Tiptronic a sei rapporti a partire dall'autunno sulle versioni più potenti: i 2.0 litri FSI e TDI, a iniezione diretta, rispettivamente, di benzina e di gasolio (disponibili subito insieme a un 1.6) e V6 3.2 litri da 250 CV che arriverà verso fine anno insieme a un altro turbodiesel di 1.9 litri. Il 1600 è un onesto motore da 102 CV e 185 km/h, che consuma 7 litri per 100 km e costa, nella versione base Attraction, circa 22.500 euro. Se si vuole più grinta c'è il 2.0 FSI con 150 CV, cambio a 6 marce e 211 km/h, a partire da 25.700 euro. Per gli estimatori del Diesel abbiamo provato e apprezzato il brillante 2.0 16v TDI che eroga 150 CV, raggiunge i 207 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi. Prezzo: da 26.000 euro.

Per le svedesi S60R e V70R un telaio a prova di Formula 1

IMOLA Metti un giorno in circuito - quello di Imola - alla guida della più potente Volvo mai prodotta, la S60R. Non male l'idea sfrugliata nelle teste dei freddissimi svedesi di Göteborg. Che hanno preso in appalto il circuito romagnolo per oltre 20 giorni al fine di permettere ai giornalisti di mezzo mondo l'emozione di più giri di pista al volante di auto in grado di erogare 300 CV a 5500 giri/min. con oltre 40 kgm di coppia per una velocità massima, autolimitata, di 250 km/h. Nonostante i mancati Schumacher o presunti tali, se la sono cavata bene. A parte l'overdose di pastiglie-freni andate via come noccioline per i terribili sforzi che l'impianto di una vettura pur sempre stradale deve subire in pista.

Giusta la scelta della Volvo di far provare in tutte le condizioni il 2.5 litri 5 cilindri turbocompresso con ben due intercooler. Il primo giorno è stato dedicato infatti alla V70R, condotta per le strade tra Brisighella e dintorni: per dimostrare che 300 cavalli sanno stare anche al trotto. Il secondo, appunto, in pista, ma sulla S60R (nella foto sopra), più leggera (1637 kg contro i 1710 della station wagon) e decisamente aggressiva, anche nel look con cerchi da 18" e pneumatici 235/40. Di rigore la scelta della versione a cambio manuale a 6 rapporti (in alternativa c'è anche un auto-

matico Geartronic a 5 rapporti) di ottima manovrabilità.

Il bello arriva però da un telaio a prova di F.1 e da una trazione integrale che non si perde per strada neppure uno dei 300 CV. Il telaio è infatti caratterizzato dalla tecnologia Four-C (Continuously Controlled Chassis Concept). In parole povere, una miriade di sensori controllano l'assetto in ogni condizione permettendo fino a 500 regolazioni al secondo degli ammortizzatori. A sua volta il pilota può scegliere tre assetti-base: Comfort, Sport, Advanced Sport. Ovvio che in pista la prima regolazione sia subito andata a farsi benedire. Non la trazione integrale AWD che anche con il DSTC disinserito (controllo di trazione e di sbandata) ha mostrato tutta la propria efficacia. La S60R - così come la V70R su strada - è infatti piuttosto sottosterzante, ma tale tendenza è facilmente controllabile anche in situazioni limite alleggerendo la pressione sull'acceleratore.

Altro fattore tecnico da segnalare è l'adozione di pinze in alluminio della Brembo per quel che riguarda l'impianto frenante. Detto che il nuovo motore è dotato di fasatura variabile sia sul lato aspirazione sia sul lato scarico non resta che segnalare l'estrema eleganza degli interni in cuoio-pelle-alluminio con gli strumenti di colore blu-R ispirati ai quadranti dei cronografi. Sul solito elevato standard la sicurezza attiva e passiva, con il classico sistema WHIPS contro i colpi di frusta o IC (Inflatable Curtain) a salvaguardia della testa in caso di urti laterali. I prezzi? Attorno ai 50-52.000 euro per previsioni di vendita di 400 pezzi nel 2003. Il cliente tipo? Al 97% maschio, ci mancherebbe! **l.b.**



La Renault Kangoo si rinnova, anche con un 1.5 dCi 80 CV

Rossella Dallò

MORTEFONTAINE Tra le multispaio la Renault Kangoo è stata la seconda, ma la prima ad adottare la porta laterale di sinistra. Una intuizione «magica» seguita a ruota dalla primogenita Citroen Berlingo e dalla successiva Fiat Doblò. Ma il tempo passa e anche la Kangoo si rinnova nell'estetica, nelle strutture di sicurezza (vedasi lo sterzo collassabile o la nuova plancia costruita in modo da ridurre i rischi di intrusione in caso di incidente), nella gamma motori-trasmissioni dove entrano un nuovo Diesel a iniezione diretta 1.5 dCi potenziato a 80 CV davvero brillante e «giusto» per questa vettura, e il propulsore a benzina 1.6 16 valvole 95 CV abbinato a uno scattante cambio automatico Proactive.

Siccome anche in questa particolare tipologia di vettura lo stile ha la sua importanza nelle motivazioni di acquisto - secondo forse solo alla capacità di carico - ecco che la Kangoo si ingentisce grazie a un frontale più corto e «morbido», al nuovo disegno delle fiancate, ai gruppi ottici anteriori e posteriori a effetto cristallo. Internamente, oltre alla plancia bicolor e alla consolle ridisegnata per ospitare cassette e portaoggetti vari, i sedili sono stati rivisti per un maggiore comfort in termini di imbottitura e soprattutto di contenimento laterale. E l'insonorizzazione è decisamente migliorata. La nuova gamma Kangoo è in vendita da ieri con prezzi che vanno dai 12mila euro della 1.2 Autentique ai 16.100 della 1.5 dCi Privilege.

Quando l'auto fa sport/1 La Casa di Monaco ha una lunga storia di competizioni in ogni categoria e oggi è nell'Europeo Touring con la Serie 3

Sulla 320i E46 tanto travaso dalla serie e viceversa

Lodovico Basalù

MILANO «L'elica rotante bianco-azzurra è il nostro logo dal lontano 1916. Dire BMW e dire corse è la stessa cosa. In ogni categoria». Le parole sono di Gianni Olivos, direttore della comunicazione, in occasione della presentazione del campionato ETCC (European Touring Car Championship) partito domenica scorsa a Barcellona per concludersi il 19 ottobre a Monza. L'arma da schierare contro la concorrenza, Alfa Romeo in testa (che ha vinto il primo match, ndr), si chiama 320i E46. Ovvero la Serie 3, opportunamente preparata e alleggerita, spinta da un 2 litri 6 cilindri da oltre 260 CV, contro i 170 erogati dal 2.2 litri a disposizione dell'utente di tutti i giorni.

Roberto Ravaglia (che ora è titolare della Ravaglia Motorsport) ma anche Ivan Capelli e Emanuele Pirro sono tra i piloti che si sono messi in luce con della automobili BMW. Senza dimenticare il titolo mondiale F.1 conquistato dalla Brabham-Bmw di Nelson Piquet nel

1983, probabilmente la monoposto più potente mai realizzata, dall'alto dei suoi 1460 CV erogati da un 4 cilindri di 1.5 litri turbo. Davvero pazzesco. Ovvio che tanta scuola agonistica abbia contrassegnato «l'immagine del marchio». «Abbiamo conquistato 16 titoli piloti e 10 costruttori nelle corse turismo - spiega Olivos -. Quest'anno lanciamo anche la Boxer Cup, con la nostra moto bicilindrica che disputerà un campionato monomarca in concomitanza con gli appuntamenti della MotoGP».

Dalla strada alla pista e viceversa. La filosofia di Monaco. Che attende la definitiva consacrazione con la Williams nella F.1 attuale, anche se gli avversari si chiamano Ferrari, Mercedes o Renault. «Tornando all'ETCC va detto che la scelta della Serie 3 non è per nulla casuale - dice Marco Saltalamacchia, amministratore delegato e presidente di BMW Italia -. E da sempre il nostro cavallo di battaglia. 'anno scorso è stata venduta in 31.703 esemplari nel nostro aese, conta su ben 50 versioni e rappresenta il 70% delle vendite per BMW». Quest'anno il team BMW Italy-Spain ha ingaggiato il



La potente BMW 320i E46 di Giovanardi e Garcia per l'ETCC 2003

nostro Fabrizio Giovanardi, rubandolo all'Alfa con la quale è stato plurivincitore, e il giovane spagnolo Antonio Garcia, che sogna ancora di riuscire a ottenere un volante di F.1 visto che duellava ad armi pari con Fernando Alonso nei kart e in Formula Nissan. «Offriamo loro una 320i molto sviluppata e competitiva - le parole di Roberto Ravaglia -. Cosa ha di diverso rispetto al modello da strada? Beh, il peso, visto che oltretutto l'abitacolo è completamente spoglio. Le sospensioni di base sono quelle di serie, si possono variare i punti di attacco, mentre il motore è cambiato sul lato aspirazione così come per quel che riguarda gli alberi a camme e i pistoni. Spiccano i grossi parafanghi e l'allettono posteriore, uguale per tutti come da regolamento». Per effettuare prove di aerodinamica la BMW si è servita - per la cronaca - del lungo rettilineo della pista di Vairano, di proprietà del mensile Quattroruote.

Per l'ETCC 2003 la BMW Motorsport si è affidata a quattro Paesi che hanno altrettanti team: Italia e Spagna appunto, ma anche Germania e Inghilterra. Umberto Grano, ex-pilota

e con un lungo trascorso in BMW Italia, ha le redini del team Italy-Spain la cui gestione tecnica è stata affidata alla Ravaglia Motorsport. Per contenere il peso della 320i (pari a 1140 kg) si è optato per un cambio ad H che ha fatto risparmiare 30 chili rispetto ai concorrenti (Alfa Romeo, Nissan, Ford, Honda, Skoda, Seat e Volvo) che montano un sequenziale a 6 velocità. Come si vede, tutte soluzioni interessanti, derivate dalla serie e viceversa.

E la nota più interessante viene dalla future evoluzioni del regolamento: «Dal 2005 saranno ammessi anche i Diesel e dal 2006 si correrà solo con motori a gasolio, ormai preponderanti sul mercato», conferma Grano. Il campionato ETCC viene trasmesso da «La 7» e da Eurosport. Gli appuntamenti sono 10 e il punteggio ricalca quello in vigore nella F.1. Con la differenza che Giovanardi e compagnia avranno anche l'handicap peso: ovvero alla gara successiva il vincitore della prova precedente partirà con 30 chili di zavorra in più, il secondo 20, il terzo 10. Che anche Ecclestone, per il suo costoso circus, ci sta pensando?