

Autorama e il Mondo dei Trasporti presentano **YELLOW** settimanale televisivo su Canale Italia



AUTORAMA

Direttore responsabile: Paolo Altieri

VEGA EDITRICE - ANNO 48 - N. 465 - DICEMBRE 2005 - Euro 2,00

Citroën/Alla scoperta dell'ammiraglia C6

La grandeur è tornata

(a pag. 5)



Opel/Con le grintose Astra e Zafira OPC

Cavalli a volontà

(a pag. 16)



HONDA CIVIC



Operazione tecnologia

Innovativa sia nel design esterno sia soprattutto nella progettazione interna, la nuova Civic ha tutte le qualità per poter dar seguito al successo che questo modello riscuote sui mercati di tutto il mondo da più di 35 anni. Disponibile sul nuovo modello anche il turbodiesel di 2,2 litri da 140 cavalli

(a pag. 17)

Prosegue l'offensiva Alfa Romeo con il ritorno del coupé Gran Turismo

Brera, dal sogno alla realtà

In vendita da gennaio a partire da 34mila euro chiavi in mano, è un inno alla storia della Casa milanese. Tutta stile e grinta, è un'idea di Giugiaro tradotta in prodotto di serie a furor di popolo: viene costruita da Pininfarina. Motori 2.2 e 3.2 a benzina, poi la Spider, la V8 e la Diesel

BALOCO - Su di lei la Fiat ha investito qualcosa come oltre 200 milioni di euro. Non sono brucoloni. Disegnata da Giugiaro e costruita da Pininfarina a San Giorgio Canavese, da esercizio di stile quale era inizialmente, la Brera è diventata realtà a furor di popolo. "Siete voi che avete convinto la Fiat a produrla, dovrei ringraziarvi" scherzava con i giornalisti Giorgetto Giugiaro durante la presentazione alla stampa sulla pista di Balocco, per poi chiosare con un lapidario "Chi se ne frega" a chi gli faceva amabilmente notare che i posti posteriori sono striminziti e che il bagagliaio non è facilmente accessibile.

Come dire: la Brera non accetta mezze misure. O la prendi com'è o la rifiuti. Sotto questo punto di vista, Karl Kalbfell, capo del polo sportivo Alfa-Maserati, è assolutamente d'accordo: "In futuro - dice - ci sarà sempre più spazio per auto senza compromessi: auto che danno sensazioni forti, con il rombo del motore, il colore e la linea che sono valide motivazioni più che valide per chi ama le auto in generale e quelle di questo tipo in particolare".

Per Giugiaro è "un coupé molto sexy", per Antonio Baravalle, responsabile del marchio Alfa Romeo, "un'auto che dovrebbe essere richiesta da almeno 20mila persone all'anno". Una stima molto prudente, perché di questi tempi sbilanciarsi può sembrare azzardato. Di questi 20mila innamorati della Brera (13mila coupé e 7mila Spider, quando arriverà), il 45 per cento dovrebbe essere costituito da italiani e il restante 55 per cento da stranieri: "Pensiamo soprattutto - spiega Baravalle - a Germania, In-

ghilterra, Svizzera, Francia e Giappone". Curiosamente, è stata dimenticata l'Austria, che da sempre è uno dei mercati che apprezza di

più le Alfa Romeo. "Dovremo lavorare molto su Paesi come la Germania - prosegue Baravalle - e ancora di più sulla Gran Bretagna, do-

ve appena tre o quattro anni fa si vendevano 16mila Alfa all'anno, mentre oggi siamo scesi a 7-8mila. In pratica dovremo ricostruire la rete

come del resto stiamo già facendo in Francia".

Paolo Altieri
(segue a pag. 2)

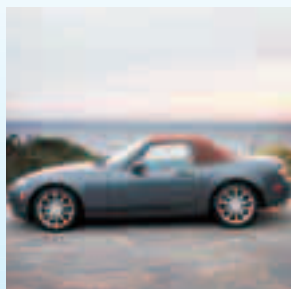


MAZDA / Con la nuova MX-5

Voglia di libertà

Ha appena compiuto sedici anni. E mentre le coetanee della sua categoria sono quasi tutte in pensione, Lei, con un trucco glamour, si prepara a catturare ancora tante simpatie. Per la gioia dei fan che la seguono da sempre con molto entusiasmo in tutto il mondo, da quando si chiamava Miata

(a pag. 18)



NISSAN / La Micra C+C ha il tetto che scompare

Quando il piacere di scoprirsi è frutto di razionalità

(Sinari a pag. 14)

RENAULT / Un traguardo di prestigio

La Clio batte tutti: eletta car of the year

(a pag. 4)



Brera, dal sogno alla realtà

(segue dalla prima pagina)

In Italia, almeno fino a quando non arriverà la Diesel, la parte del leone dovrebbe farla la 2200 a trazione anteriore (anche perché il motore è trasversale), proposta a partire da 34mila euro chiavi in mano, mentre la 3200 a trazione integrale partirà da 45mila euro. E non è finita qui, perché entro la primavera del 2006 arriverà la Spider e poi un bel Diesel da 200 cavalli insieme a un V8.

La sfida italo-tedesca è lanciata ed è in piena regola: la rivale per eccellenza è ovviamente l'Audi, non foss'altro per la frase lapidaria detta da Piech all'inizio de-



sulla Grande Punto), senza dimenticare il responsabile della qualità e della produzione del Gruppo, che risponde al nome di Stefan Setter.

Tutta gente, questa, che per anni è cresciuta a "pane, Mercedes e Bmw" e che ovviamente è stata la prima a rimanere a bocca aperta davanti all'opera prima di Giugiaro, a quell'esercizio di stile che ha stupito tutti, al punto che dal prototipo al modello di serie le modifiche sono state davvero minime. Lunga 4,41 metri, larga 1,83, alta 1,37, con un passo di 2,52 metri, e con un bagagliaio la cui capacità può variare da 300 a 610 litri, ab-

LA GAMMA PER L'ITALIA

A ognuno la sua Brera

BALOCCHIO - La gamma del nuovo modello dell'Alfa nasce incrociando due motori, 2 allestimenti, 10 colori di carrozzeria e 4 ambienti interni in tessuto floccato, Alfatex, pelle e pelle "pieno fiore" Frau. Inoltre, la gamma dell'Alfa Brera offre a tutti i clienti, anche ai più esigenti, l'opportunità di scegliere tra diversi contenuti che, da una parte, enfatizzano la versatilità del modello, dall'altra rispondono alle esigenze funzionali ed emotive di qualunque cliente.

In dettaglio, il primo allestimento propone di serie computer di bordo, climatizzatore automatico bizona, specchi retrovisori elettrici, pulsante di avviamento sulla plancia, VDC, sensori di parcheggio, cerchi in lega da 17", interni in tessuto floccato, Knee-Bag (per il guidatore) e radio con lettore CD.

A questo già ricco equipaggiamento, il secondo allestimento aggiunge il tetto panoramico in vetro, i comandi della radio sul volante, gli specchi ripiegabili elettricamente, gli interni Alfatex e le finizioni in alluminio serigrafato, sensori di pioggia, crepuscolare e antiappannamento, lavafari e fari bi-xenon.

battendo gli schienali dei sedili posteriori, la Brera è una vera GT "come quelle di una volta", un'auto per tutte le stagioni, da usare tutti i giorni e da esibire con orgoglio.

Un'auto fatta per appagare chi guida, con al massimo un'altra persona al fianco. I due posti dietro sono più che simbolici: sono piccoli anche per due bambini, e al massimo possono ospitare dei "pet" (leggi: piccoli animali da compagnia) perché alani e pastori tedeschi potrebbero soffrire di un livello eccessivo di claustrofobia.

Un'occhiata alla scheda tecnica è confortante. La

2200 sviluppa 185 cavalli, tocca i 222 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 8,6 secondi, con un consumo medio di 8,7 litri per 100 chilometri, mentre la 3200 ha un possente cuore da 260 cavalli, tocca i 240 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 6,8 secondi. Il suo consumo medio è di 10,6 litri per 100 km.

Ora non resta che attendere gennaio, quando avranno inizio le vendite: e c'è da giurare che molti alfisti hanno già scelto il loro prossimo regalo di Natale. Scomettiamo che sotto l'albero di Natale ci sarà un pacchetto con le chiavi di una Brera?

Paolo Altieri

gli anni Ottanta: "Voglio fare dell'Audi l'Alfa tedesca". E lo disse in epoca non sospetta, nel senso che non sapeva ancora che a capo del centro stile Seat prima e Audi poi avrebbe messo alcuni anni dopo proprio quel Walter de' Silva che le Alfa le aveva, oltre che sulla punta della sua matita di designer sopraffino, anche nel cuore: ma così va il mondo e per la legge del contrappasso a mettere le

mani sul progetto Brera, a parte l'entusiasmante stile di Giugiaro, sono stati curiosamente alcuni tedeschi, a cominciare dall'ex Demel, per passare poi a Kalbfell, senza dimenticare quel responsabile del centro stile Alfa Romeo Wolfgang Egger che si è occupato dell'industrializzazione dello splendido coupé firmato Italdesign (con tanto di targhetta "firmata" sulla fiancata, come avviene sulla Croma e

GIUGIARO HA FATTO DELLA BRERA UN OGGETTO DA SOGNO

"La voglia di Alfa non passa mai"

BALOCCHIO - "Ho disegnato la Brera perché la voglia di Alfa Romeo non passa mai" dice Giorgetto Giugiaro, che non si fa pregare per parlare con i giornalisti di questa sua splendida creatura. "Ricordo - prosegue Giugiaro - che quando nel 2002 la presentammo in anteprima mondiale a Ginevra la definii una sportiva Alfa Romeo "molto sexy". Ma ancora non sapevo che sarebbe diventata realtà: avevo solo la certezza che con pochi ritocchi quel prototipo poteva essere prodotto. E infatti per ciò che riguarda l'esterno, di cui mi sono occupato personalmente, non c'è stato bisogno di apportare grandi modifiche".

Compatta ed elegante, la Brera non passa assolutamente inosservata, per la grinta che sa esprimere da qualunque lato si guardi.

"Nonostante le sue grandi dimensioni - precisa infatti Giugiaro - questo coupé non è massiccia. Esprime potenza e solidità, ma abbinata all'armonia d'insieme. Abbiamo lavorato molto sugli equilibri e sul volume di sbalzo perché non risultasse pesante". I richiami ad altre grandi Alfa del passato non mancano. Basta un rapido sguardo per scoprirli. Ecco, per esempio, un lunotto che ricorda quello storico della Giulietta Sprint. O ancora il posteriore, che ripropone i tratti distintivi degli ultimi modelli Alfa Romeo. Citazione anche nel frontale: il cofano richiama quelli degli anni Cinquanta, quando a dominare era lo scudetto incastonato al centro. Infine, i fari posteriori ampliati e le quattro uscite di scarico contribuiscono a rafforzare l'impressione di una potente vettura sportiva, insieme ai pneumatici generosi e ai cerchi in lega dal design sportivo, che sono di serie su tutte le versioni della Brera. Insomma, Alfa Brera si pone su una linea di continuità con il passato ampliandone però lo spazio interno e la vivibilità.

Il "carattere distintivo" della nuova vettura emerge da un abitacolo davvero unico, come dimostrano la consolle avvolgente, i pannelli a conchiglia e il mobiletto passante che corre fisso tra i sedili posteriori. A questi tratti estetici, i designer hanno declinato il concetto di "sportività" ricorrendo a linee dinamiche e leggere: infatti, il disegno di tutti gli elementi non ha quasi mai linee parallele, ma morbide curve che richiamano velocità e snellezza.

Infine, un'altra caratteristica degli interni della vettura è la "qualità": controllata sotto tutti gli aspetti, la qualità offre al guidatore e ai passeggeri sensazioni di cura dei dettagli, grande funzionalità e comfort. Inoltre, l'utilizzo di materiali ricercati e il trattamento di alcune aree, come il confezionamento dei sedili, danno uno spiccato carattere italiano all'intero abitacolo. Com'è naturale per un coupé sportivo nato per offrire prestazioni emozionanti, il fulcro, intorno al quale è costruito l'ambiente interno

dell'Alfa Brera, è il posto di guida.

I sedili sono caratterizzati dalle linee morbide e dalla cucitura a bretelle che ne sottolinea le forme.

Una volta seduti al posto di guida di Alfa Brera ci si accorge immediatamente dell'ottima disposizione degli strumenti, della maneggevolezza e della comodità dei comandi, tutti orientati verso il conducente e raggruppati per logica funzionale. In particolare, il lato destinato al conducente è fortemente connotato dalla struttura a "cockpit", che comprende in un unico corpo tutti gli strumenti dedicati alla guida. Poi, nel mobiletto centrale sono racchiusi i comandi del climatizzatore, della radio, del navigatore, della leva cambio e del pulsante per l'avviamento del motore. Quest'ultimo contenuto rappresenta un innovativo sistema di avviamento che comprende chiave elettronica a tre tasti; lettore chiave elettronica posizionato in plancia; pulsante di avviamento posizionato vicino al lettore della chiave elettronica; bloccasterzo elettrico posto sul piantone in modo da risultare inoffensivo in caso di urto.

Inoltre, il quadro strumenti presenta tachimetro e contagiri analogici di forma circolare collegati tra loro da un display digitale riconfigurabile ad alta risoluzione mentre la perfetta illuminazione, in particolare durante guida notturna, assicura una nitida e agevole lettura di tutta la strumentazione. Infine, il volante a tre razze permette la migliore disposizione delle mani ed una perfetta impugnatura anche nelle manovre più impegnative.

Inoltre, il nuovo coupé Alfa Romeo offre sedili comodi, garantendo così il massimo comfort e sicurezza. Innanzitutto, per favorire il comfort, e soprattutto l'assorbimento delle vibrazioni. Infine, sui sedili anteriori sono disponibili a seconda degli allestimenti numerose ed importanti regolazioni che consentono a chiunque di impostare la migliore posizione di guida personale: altezza, lombare, longitudinale, inclinazione (elettrico) e ribaltamento dello schienale, inclinazione del cuscino secondo il piano orizzontale. Inoltre, tra i sedili anteriori è presente un comodo bracciolo centrale con un vano portaoggetti climatizzato mentre gli appoggiatesta sono integrati ed accentuano la connotazione sportiva della vettura. A richiesta, poi, è possibile avere i sedili anteriori con comandi elettrici con memoria. Infine, i sedili posteriori propongono di serie lo schienale sdoppiato 40/60.



AUTORAMA

Mensile di informazione e cultura del mondo dei motori
fondato nel 1958

Direttore Responsabile: **Paolo Altieri**

Comitato di Direzione: Paolo Altieri, Raffaello Barbaresi, Valerio Oliveto

Art Director: Renato Montino

Relazioni Pubbliche: Luisella Crobu

Direzione e redazione: Via Ramazzotti, 20 - 20052 Monza Parco (MI)
Tel. 039/49.31.01/49.31.02 - Fax 039/49.31.02

Amministrazione:

Vega Editrice srl, via Ramazzotti 20, 20052 Monza Parco - Italy,
tel. 039-49.31.01/49.31.02, fax 039-49.31.02.

PUBBLICITÀ: Co.Prom., via Ramazzotti, 20 - 20052 Monza
tel. 039-493101/493103 - fax 039-493102

DIFFUSIONE ABBONAMENTI: Cellofanedit, Cologno Monzese (MI)

COMPOSIZIONE E FOTOLITO: Varano Fotocomposizione snc,
Busto Garolfo (Milano)

STAMPA E LEGATORIA: Ottavio Capriolo spa, Milano

Pubblicazione registrata presso il Tribunale di Milano n. 133 del 3/4/1969.
Una copia Euro 2,00; arretrati il doppio.

ABBONAMENTO: annuo Euro 20,00, estero Euro 40,00. Versamento su c/c postale n. 40699209 intestato a Vega Editrice Srl (MI). Per eventuale cambiamento d'indirizzo degli abbonati, accludere 0,50 Euro in francobolli. Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N. 46) Art.1, comma 1, DCB Milano

Manoscritti e fotografie non richiesti non si restituiscono. Tutti i diritti riservati © by AUTORAMA.

■ ALFA ROMEO / Al volante della Brera sulla pista di Balocco

Un dinamismo che conquista

BALOCO - Stile affascinante, grande temperamento e tecnica motoristica d'eccellenza. A questi tratti distintivi, l'Alfa Brera ne propone altri giocando le sue carte migliori nel campo della sicurezza e del comportamento dinamico.

Giunge infatti il momento di sedersi al volante, premere il bottone "Engine start stop" e partire provando la nuova Brera sulla pista di Balocco. A bordo si sta comodi, l'ergonomia dei comandi è esemplare, ma quello che si percepisce dopo pochissimi chilometri è il grande assetto. Lo sterzo è di una precisione assoluta, le sospensioni, del tipo a quadrilatero alto davanti e multilink dietro, offrono eccellenti prestazioni dinamiche garantendo comunque elevati standard di comfort. L'auto si inserisce in curva con grande precisione e anche nel misto veloce il suo comportamento è sempre sincero e senza incertezze. Il rollio è molto limitato mentre la rombosità del motore è musica per i veri appassionati.

Il piacere della guida è davvero su livelli elevatissimi, l'impianto frenante è assolutamente adeguato alle prestazioni dell'auto sia nel caso della 4 cilindri che della "sei" e la quattro ruote motrici sembra davvero una Super-Brera, che consente di mantenere medie elevatissime anche sui percorsi ricchi di curve da fare "in pieno"... ovviamente nel rispetto dei limiti di velocità!

Chi siede dietro il volante domina al meglio il comportamento da grande sportiva che contraddistingue la vettura grazie anche a tutta una serie di aiuti elettronici. Il discorso vale a maggior ragione per la versione a quattro ruote motrici, il cui differenziale centrale è un Torsen C con la novità di racchiudere al proprio interno il differenziale anteriore, una soluzione che assicura notevoli vantaggi di ingombri e di peso nonché di prestazioni. Esso, infatti, sfrutta le forze create dal differenziale anteriore sia per aumentare il proprio effetto di bloccaggio (35 per cento in tiro e 45 per cento in rilascio) sia per creare un certo effetto autobloccante anche sull'anteriore (fino al 20 per cento) con il conseguente miglioramento della motricità e della stabilità in curva.

Prevalenza al retrotreno

La ripartizione di coppia di base del sistema Q4 è a prevalenza posteriore (43/57) per dare una maggiore sportività e, grazie al proprio effetto di bloccaggio, il differenziale centrale è in grado di mandare, istante per istante, la coppia motrice all'assale con maggiore aderenza a terra. Questo permette di passare, dalla ripartizione di coppia iniziale, a una riparti-

Affascinante da ferma, la Brera colpisce anche guidandola per l'eccellente coppia a tutti i regimi, l'assetto da "vera Alfa" di razza, la grande stabilità e il grande piacere nella guida che sa dare. Un'auto che farà battere realmente il cuore a tanti alfisti in tutto il mondo



zione centrata sull'anteriore (72/28) o a una ripartizione centrata sul posteriore (22/78).

All'eccellente comportamento su strada dell'Alfa Brera contribuiscono anche i pneumatici che realizzano il miglior compromesso tra maneggevolezza e comfort. Per garantire una deriva contenuta in curva e, nello stesso tempo, un'ottima capacità di assorbimento degli ostacoli, i tecnici dell'Alfa Romeo hanno sviluppato, insieme con i fornitori, pneumatici ad hoc di grandi dimensioni fino a raggiungere i 235/45 R 18. Non ultimo, a partire dal 2006, sarà disponibile su Alfa Brera anche il sensore di pressione dei pneumatici.

Per quanto riguarda l'impianto frenante, in Alfa lo definiscono senza mezzi termini come "il più competitivo in questo segmento" e che "riprende la più autentica tradizione Alfa Romeo in questo ambito". E va detto che il test su strada ha confermato appieno questa sensazione. Ovviamente, l'impianto differisce in funzione delle diverse motorizzazioni (per peso e potenza): le vetture equipaggiate con il 2.2JTS impiegano, sulle ruote anteriori, dischi autoventilanti da 305 mm e pinze flottanti in ghisa con pistoncino; su quelle posteriori, invece, i dischi sono pieni (diametro di 278 mm) mentre la pinza è in alluminio con pistoncino. La più potente Alfa Brera 3.2JTS Q4 adotta dischi autoventilanti da 330 mm, con pinza in alluminio monoblocco a quattro pistoncini, sulle ruote anteriori; da 292 mm, anch'essi au-

toventilanti, con pinza flottante su quelle posteriori.

Grandi doti di frenata

Oltre a un impianto frenante con eccellenti prestazioni, Alfa Brera è dotata del sistema antibloccaggio ABS, uno tra i più avanzati oggi disponibili. Ha quattro sensori attivi e una centralina idraulica a 12 elettroval-

vole. Nell'impianto ABS è integrato il correttore elettronico della frenata EBD (Electronic Brake force Distribution). Quest'ultimo suddivide l'azione frenante sulle quattro ruote in modo da impedire il blocco e garantire in ogni condizione il pieno controllo della vettura. Quanto al VDC, è l'interpretazione di Alfa Romeo dell'ESP (Electronic Stability Program), il sistema che

interviene nelle condizioni prossime al limite, quando è a rischio la stabilità della vettura, e aiuta il pilota a controllare l'auto. Parte integrante del VDC è il sistema antisaltellamento ASR (Anti Slip Regulation) che provvede a qualsiasi velocità, con l'ausilio di freni e del controllo motore, ad ottimizzare la trazione. L'inserimento dell'ASR è automatico a ogni avvio del motore, ma per escluderlo basta premere un interruttore posto sul mobiletto centrale. Il disinserimento, infine, dell'ASR è d'obbligo solo quando si usano le catene da neve perché per trasmettere coppia a terra, la ruota deve poter "ammucchiare" la neve con piccoli slittamenti che l'ASR tende ad evitare.

Concludono l'offerta di Alfa Brera il sistema HBA, l'assistente elettronico idraulico di frenata che incrementa automaticamente la pressione del circuito frenante durante la frenata di emergenza. E il sistema Hillholder aiuta nelle partenze in salita.

La Brera è equipaggiata con due motori benzina a iniezione diretta JTS e tecnologia Twin Phaser: 3.2 V6 JTS da 260 cv e 2.2 JTS da 185 cv. Abbinati a cambi meccanici a sei marce, entrambi i propulsori sono stati sviluppati secondo le specifiche degli ingegneri della Casa italiana e rappresentano l'interpretazione Alfa Romeo

del motore a benzina con iniezione diretta che si traduce per il cliente in grande piacere di guida. Entrambi i motori sfruttano il sistema di combustione JTS (Jet Thrust Stoichiometric), ovvero l'iniezione diretta stechiometrica che consente di ottenere ottime prestazioni. Tra l'altro, i due propulsori Euro 4 sono stati messi a punto presso la pista di Balocco e assemblati nella fase finale nello stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano.

Il motore della svolta

Il cuore sportivo Alfa Romeo trova la sua massima espressione nel nuovo 3.2 litri benzina a sei cilindri a V JTS da 260 cavalli. Si tratta di una radicale svolta rispetto al precedente motore V6 Alfa Romeo e ne costituisce la naturale evoluzione. Infatti, l'inedito propulsore JTS registra una potenza massima di 260 CV (ha 20 cv in più rispetto al precedente 3.2 V6, con un aumento superiore dell'8 per cento); una coppia massima a 322 Nm a 4.500 giri/min (+33 Nm, con un aumento superiore all'11 per cento); una potenza specifica di 60 Kw/l e coppia specifica di 100 Nm/l; un significativo incremento di coppia ai bassi regimi per migliorare la fluidità di erogazione (circa 30 Nm in più, a partire da 1.500 giri/min, rispetto al precedente motore 3.2 V6); un regime di rotazione massimo di 6.200 giri/min; una ridotta manutenzione (punterie idrauliche e comando distribuzione a catena); un peso contenuto (grazie anche alla testa e al basamento in alluminio), discorso che vale anche per il 2.2.

LA SUA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA

Protetta da ogni lato

BALOCO - La Brera adotta una tecnologia d'avanguardia anche per la sicurezza passiva. Ad iniziare dal nuovo autotelaio, progettato anche in funzione della sua capacità di assorbire con la massima efficacia eventuali urti. Continua con il contributo alla tutela degli occupanti dato dalla scocca e dalle porte, senza dimenticare gli attacchi Isofix per il trasporto in massima sicurezza anche dei più piccoli. Termina con i sistemi di ritenuta innovativi (pretensionatore su fibbia e limitatore di carico degressivo sulla cintura di sicurezza) e i numerosi airbag (sette sono sempre di serie): anteriori a doppio stadio di attivazione, laterali e window-bag che proteggono anche i posti posteriori, e i nuovi dispositivi dedicati alla salvaguardia delle ginocchia del guidatore. Questi ultimi (è a richiesta quello per il passeggero) impediscono il contatto con la superficie della plancia, contribuendo a garantire il raggiungimento dei più alti livelli di sicurezza.

A questi si aggiungono i due bag frontalini a doppio stadio di attivazione: per il guidatore (che ha una capacità di 60 litri) e per il passeggero (120 litri).

In più, per proteggere ancora meglio bacino e torace dei passeggeri che occupano i posti anteriori quando viene urtato il fianco della vettura, Alfa Brera dispone di due airbag laterali. Sono sistemati all'interno dello schienale dei sedili anteriori. Inoltre, Alfa Brera dispone dei window-bag destinati a scendere lungo i finestrini per salvaguardare la testa degli occupanti in caso di collisione laterale.

Volendo, l'Alfa Brera può essere dotata di un tetto in vetro di grandi dimensioni che costituisce una novità per il segmento e propone un nuovo modo di vivere l'automobile. Il dispositivo, di ultima generazione, è composto da un pannello in vetro stratificato - con molatura su tutti i lati, incollato, di colore verde, serigrafia e guarnizione perimetrale - e da una tendina motorizzata all'interno a copertura del vano vetrato. A richiesta Alfa Brera può essere dotata di un sofisticato sistema

infotelematico di ultima generazione che integra il navigatore satellitare, l'autoradio, il lettore CD, il telefono viva voce GSM dual-band, comandi vocali e i Servizi di infomobilità bCONNECT. Il dispositivo è dotato di uno schermo a colori TFT (a matrice attiva) da 6,5 pollici che consente di seguire con facilità sul display e tramite messaggi vocali le indicazioni relative al percorso impostato.

Il Sound System Bose, realizzato per l'Alfa Romeo dall'omonima azienda americana, leader nel settore dell'acustica Hi-Fi, è capace di garantire ad ogni passeggero e in tutte le condizioni di marcia una qualità d'ascolto eccezionale. L'impianto Hi-Fi ha una potenza di 570 Watt e dispone di un impianto acustico composto da sei altoparlanti e un subwoofer con amplificatore digitale a 6 canali (200 Watt di potenza) che riproduce le frequenze più basse ed è integrato nel vano bagagli.

Completano la dotazione del nuovo modello altri importanti dispositivi tecnologici che migliorano la vita a bordo. Come dimostrano il sensore di pioggia, che attiva automaticamente i tergicristallo alle prime gocce di pioggia; il sensore crepuscolare, che accende i fari non appena entrati in galleria; e, di serie, il sensore posteriore che facilita le manovre di parcheggio fornendo al guidatore informazioni acustiche e grafiche (sul display) sulla distanza tra la vettura e l'ostacolo. Non ultimo, l'Alfa Brera propone un sofisticato "sistema integrato di protezione" che include un antifurto volumetrico, antisollevamento e antieffrazione con Safe Lock. Quest'ultima funzione consente di scollegare meccanicamente nottolino e maniglie di apertura delle porte interne ed esterne, in modo che non sia possibile aprirle dall'interno anche se viene rotto il vetro.

A seconda dei mercati e delle versioni, Alfa Brera adotta il Cruise Control, un sistema capace di aiutare l'automobilista a gestire la velocità della vettura, migliorando il comfort di viaggio.

■ **RENAULT** / La Clio è l'auto dell'anno 2006

Sesto sigillo per la Losanga

Dopo i trofei conquistati con la 16, la 19, la Clio, la Scénic e la Mégane II, ora tocca alla nuova generazione della sua compatta di successo. Un premio prestigioso per un modello che è un grande protagonista a livello europeo e che ha saputo rimanere al passo con i tempi

PARIGI - La Renault Clio è l'auto dell'anno 2006. Con 256 punti ha battuto di misura la Vw Passat (251). Sul podio anche l'Alfa Romeo 159 (212). Nella top ten della quarantesima edizione del premio internazionale dell'automobile, i 58 giornalisti specializzati europei che compongono la giuria, hanno inserito anche la Bmw Serie 3 (203), la Mazda 5 (198), il trio Citroën C1/Peugeot 107/Toyota Aygo (187) e la Toyota Yaris (143). Per la Renault si tratta della sesta affermazione come Auto dell'Anno, avendo la Casa transalpina già vinto il titolo prestigioso anche nel 1966 con la Renault 16, nel 1982 con la 19, nel 1991 con la Clio, nel 1997 con la Scénic e nel 2003 con la Mégane II.

E con questo successo nella graduatoria per marche la Renault consolida ulteriormente il suo secondo posto dietro alla Fiat, con otto vittorie (124, 128, 127, Uno, Tipo, Punto, Bravo/Brava e Nuova Panda) e davanti alla Ford con quattro successi (Escort, Scorpione, Mondeo e Focus) e a Citroën e Peugeot con tre titoli ciascuna (GS, CX e XM per la prima, e 504, 405 e 307 per la seconda). Vantano due successi Alfa, Audi, Opel, Rover, Simca e Toyota, e uno a testa Austin, Lancia, Mercedes, Nissan, Nsu, Porsche e Volkswagen.

Succede alla Prius

La Clio succede quindi alla Toyota Prius, che aveva vinto alla fine del 2004. Due auto molto diverse tra loro, dal punto di vista dimensionale e morfologico, anche se entrambe possono vantare, da parte di chi le ha generate, grande attenzione per il rispetto dell'ambiente, anche se con filosofie diverse.

Il trofeo auto dell'anno è stato istituito nel 1964 e la prima edizione vide il successo della Rover 2000, la cosiddetta SD1, un'auto rivoluzionaria per la sua epoca. Il "Car of the Year" è infatti il massimo premio cui possa ambire un costruttore di automobili in Europa. Basta scorrere infatti l'albo d'oro per rendersi conto di come ne facciano auto che sono state altrettante pietre miliari nella storia dell'automobile contemporanea: si va dalla Fiat 124, vincitrice del titolo nel 1967, alla Citroën GS del 1971, dalla Porsche 928 del 1978 alla Lancia Delta del 1980, dalla Ford Escort del 1981 alla Fiat Uno del 1984, senza dimenticare la Opel Kadett (1985), la Golf (1992), la Nissan Micra (1993), la Focus (1999), la Toyota Yaris (2000) e l'Alfa 147 (2001).



La nuova Clio offre una scelta particolarmente ampia di propulsori: quelli a benzina sono tutti a sedici valvole, mentre i turbodiesel sono dei 1500 dCi con tre livelli di potenza. Entro il primo semestre 2006 arriverà anche il cambio sequenziale.

La nuova generazione della Clio è indubbiamente un'auto ricca di contenuti. Più grande, più spaziosa, confortevole e particolarmente sicura (cinque stelle Euro NCAP) è un'auto che si è imposta all'attenzione lanciando il guanto di sfida alla Grande Punto della Fiat. La saga della Clio è iniziata nel 1990 (il premio viene sempre assegnato per l'anno successivo alla presentazione) e da allora è stato un crescendo rossiniano. Grande protagonista non solo a livello commerciale ma anche agonistico (in pista e nei rally i vari

trofei "Corri con Clio" sono sempre stati un successo come qualità e quantità dei partecipanti) come del resto conferma il recente successo di Totò Riolo su Clio al rally della Targa Florio.

Disponibile a tre e a cinque porte (e presto arriverà una super sportiva, la Clio RS 2000, di cui si è visto il prototipo al Salone di Francoforte) la Clio propone un'ampia gamma di motorizzazioni tutte Euro 4, nelle versioni 1200 a 16 valvole da 75 cavalli, 1400 a 16 valvole da 100 cavalli e 1600 a 16 valvole da 110 cavalli, mentre a

livello di diesel si può scegliere fra tre varianti del 1500 dCi da 70, 85 e 105 cavalli. La gamma delle trasmissioni è sostanzialmente quella della Modus, con la grande novità del cambio robotizzato con le levette dietro il volante, che sarà disponibile entro il primo semestre del 2006.

Non fa rumore e non "beve"

Silenziosa, brillante e parsimoniosa, la Clio dà anche grande piacere nella guida. Seduti a bordo balza subito all'occhio l'aumento volumetrico dell'abitacolo rispetto alla generazione precedente. Anche sedendosi dietro si nota subito la differenza. Grazie soprattutto a un piccolo rialzo del cielo, la seduta non solo risulta ben più comoda anche per le persone sopra la me-

dia, ma aumenta e di molto la luminosità a bordo e la sensazione di spazio.

Una delle motorizzazioni più richieste in Italia è la diesel da 85 cavalli, e durante la prima presa di contatto sulle strade di Olbia l'auto ha messo in evidenza una rumorosità particolarmente contenuta.

Merito anche dell'utilizzo di un volano smorzatore, in grado di ridurre il rombo del motore e i rumori di fondo del cambio durante le accelerazioni decise. Il cambio, molto preciso e diretto, rende l'innescio delle marce facile e immediato. La prima è molto corta e garantisce un piacevole spunto in caso di partenze in salita, ma si fa un po' sentire in caso di incolonnamenti, obbligando il pilota a più cambiate; bisogna mettere quasi subito la seconda o il motore si fa un po' sentire!



L'ALBO D'ORO

1964	Rover 2000
1965	Austin 1800
1966	Renault 16
1967	Fiat 124
1968	Nsu Ro 80
1969	Peugeot 504
1970	Fiat 128
1971	Citroen GS
1972	Fiat 127
1973	Audi 80
1974	Mercedes 450
1975	Citroen CX
1976	Simca 1307-1308
1977	Rover 3500
1978	Porsche 928
1979	Simca Horizon
1980	Lancia Delta
1981	Ford Escort
1982	Renault 19
1983	Audi 100
1984	Fiat Uno
1985	Opel Kadett
1986	Ford Scorpione
1987	Opel Omega
1988	Peugeot 405
1989	Fiat Tipo
1990	Citroen XM
1991	Renault Clio*
1992	Volkswagen Golf*
1993	Nissan Micra*
1994	Ford Mondeo*
1995	Fiat Punto*
1996	Fiat Bravo/Brava
1997	Renault Scénic*
1998	Alfa Romeo 156
1999	Ford Focus*
2000	Toyota Yaris*
2001	Alfa Romeo 147
2002	Peugeot 307*
2003	Renault Mégane II*
2004	Fiat Nuova Panda*
2005	Toyota Prius*
2006	Renault Clio III*

* attualmente in produzione

CLASSIFICHE PER MARCHE E NAZIONI

Marca	Modelli
1) Fiat	8 titoli (124, 128, 127, Uno, Tipo, Punto, Bravo/Brava, Nuova Panda)
2) Renault	6 (16, 9, Clio, Scénic, Mégane II, Clio III)
3) Ford	4 (Escort, Scorpione, Mondeo, Focus)
4) Citroen	3 (GS, CX, XM)
4) Peugeot	3 (504, 405, 307)
6) Alfa Romeo	2 (156, 147)
6) Audi	2 (80, 100)
6) Opel	2 (Kadett, Omega)
6) Rover	2 (2000, 3500)
6) Simca	2 (1307/1308, Horizon)
6) Toyota	2 (Yaris, Prius)
12) Austin	1 (1800)
12) Lancia	1 (Delta)
12) Mercedes	1 (450)
12) Nissan	1 (Micra)
12) Nsu	1 (Ro 80)
12) Porsche	1 (928)
12) Volkswagen	1 (Golf)

Nazioni	Titoli
1) Francia	14 titoli
2) Germania	12
3) Italia	11
4) Giappone	3
5) Gran Bretagna	3

L'aderenza al fondo stradale è molto buona, grazie anche alle misure di carreggiata e interasse. La geometria dell'avantreno è pseudo MacPherson con braccio rettilineo e miniculla filtrata, caratteristiche queste in grado di migliorare sia la conduzione del veicolo che il filtraggio delle asperità del fondo stradale. Il servosterzo ad assistenza variabile elettrica è in grado di garantire un intervento progressivo a seconda della velocità del veicolo.

Chi vuole un'auto più brillante con motore a gasolio opererà per la versione 1.5 dCi da 105 cavalli, vivace e grintosa. Dal punto di vista della silenziosità anche questa versione della Clio non delude affatto offrendo un piacere di guida degno di un'auto con motore a benzina. Chiaramente se si spinge sull'acceleratore la musica cambia, nel senso che il propulsore fa sentire la sua presenza, ma il volume rimane molto basso e soprattutto la cosa più che infastidire risulta gradevole.

Quanto ai propulsori a benzina 1.2 e 1.4, rappresentano un'ottima alternativa ai turbodiesel in quanto a economicità. Le motorizzazioni a benzina si dimostrano sobrie nei consumi e oneste nel funzionamento.

La distribuzione a sedici valvole garantisce poi buone prestazioni pur nei limiti classici dei motori a benzina quali la coppia piuttosto "alta" che costringe a salire verso i regimi più elevati se si desiderano prestazioni briose. Un punto a favore dei "benzina" della nuova Clio è costituito dalla loro grande silenziosità di marcia.

■ CITROËN / Con la C6 ritorno fra le ammiraglie

Grandeur del Double Chevron



PARIGI - Per quanto possa sembrare incredibile, sono già trascorsi sei anni dalla presentazione del prototipo Lignage esposto al Salone di Ginevra del 1999. Un'attesa tanto lunga quanto determinante per Citroën. Un'attesa necessaria per ricostruire pazientemente l'identità di un marchio, modello dopo modello, partendo dal basso... Xsara Picasso, C5, C3, C2 e C4. Oggi i tempi sono maturi per un ritorno all'alto di gamma, storicamente una specialità per la Casa del Double Chevron, e il 2006 sarà l'anno dell'ammiraglia, la C6.

La gestazione progettuale è stata lunga, ma quel che colpisce è come la versione definitiva sia rimasta fedele stilisticamente al prototipo di allora, così particolare, così fuori dagli schemi, così... Citroën. Le linee fluide, lo sbalzo allungato all'anteriore e quello cortissimo nella parte posteriore conferiscono a quest'auto un aspetto che è tipico di limousine d'altri tempi. L'aerodinamicità è visivamente ac-

centuata dall'andamento ad arco del tetto che sfugge verso i montanti posteriori; e fino a quest'ultimi si estendono anche i vetri laterali insieme alle portiere, senza cornici. Ancora più originale è la parte posteriore caratterizzata da un lunotto concavo che ricorda in qualche modo la CX e da uno spoiler a incidenza variabile.

Non c'è solo il design

Ma gli "effetti speciali" non si limitano solo al design. Tante sono le innovazioni tecniche, a cominciare dal sistema di sospensioni idrattive di terza generazione o dagli equipaggiamenti all'ultimo grido come il dispositivo che proietta le informazioni essenziali della strumentazione sul parabrezza nonché l'avvisatore di superamento della linea di carreggiata, già apprezzato sulle recenti C4 e C5. Fra le altre dotazioni non mancheranno poi fari bixeno adattativi, sensori di parcheggio e freno di staziona-

mento elettronico.

Le prestazioni sono assicurate da due potenti V6, un benzina di 3 litri capace di 215 cavalli e un diesel 2.7 di

cilindrata bi-turbo HDI da ben 208 cavalli, entrambi associati a una trasmissione automatica a sei rapporti.

A bordo invece, ci si po-

Dalla DS alla CX, dalla XM alla C6, è stato tutto un susseguirsi di grandi auto nella storia di questa Casa. Una tradizione che ora viene ulteriormente esaltata dalla C6, che sta per fare il suo debutto sui principali mercati europei, dove è particolarmente attesa

trà viziare con le innumerevoli regolazioni dei sedili, elettriche anche per i passeggeri posteriori. Un salotto viaggiante isolato dai rumori esterni grazie ai vetri laterali stratificati e climatizzato nelle quattro zone in modo indipendente...

Anteprima a Venezia

Chi scrive ha potuto provare in anteprima, per un breve tragitto, la C6, sia pure da passeggero, in occasione della Mostra del Cinema al Lido di Venezia, dove alcuni esemplari di C6 trasportavano in assoluta anteprima Vip e invitati dalla sede della rassegna ai locali delle riunioni conviviali o all'imbarcadero dei motoscafi. La prima impressione è quella di un'auto elegante e silenziosissima, con un abitacolo rifinito sontuosamente, un'estetica accattivante e una grande luminosità. Nei colori scuri sembra quasi la limousine di... Batman, ovviamente nel senso buono del termine!

In attesa di poterla provare su strada ribadiamo un primo giudizio largamente positivo per un'auto ricca di fascino.

Gabriele Mutti

CITROËN/UNA STORIA DI GRANDI VETTURE

Tutto cominciò con la "Dea"

PARIGI - La storia dell'automobile dall'inizio del '900, porta la firma di alcuni modelli considerati, a ragione, punti di riferimento per gli stili della carrozzeria o per i contenuti tecnici innovativi. Tra questi possiamo includere, senza peccare di partigianeria, la Citroën DS. Vettura presentata nel 1955 al Salone Internazionale dell'Automobile di Parigi, della quale nei giorni nostri si festeggia il Cinquantesimo anniversario. Un evento importante che al di là della ricorrenza, ci offre lo spunto per rivivere alcuni momenti della nobile marca transalpina, nata fin dall'origine per stupire. Merito di André Citroën, e dei suoi eredi. Il primo per avere intuito insieme a pochi altri, l'importanza della mobilità come primo passo verso la modernizzazione della società, i secondi per avere saputo collocare la Marca ai primi posti tra i costruttori europei.

Una storia affascinante quella di André Citroën, capitano d'industria geniale, ricco di intuizioni appunto, innamorato del progresso e sufficientemente spregiudicato per raggiungere obiettivi ambiziosi, a tutti i costi. Fino al punto da perdere il controllo finanziario dell'azienda, quando però, il marchio del "double chevron" aveva già lasciato traccia di genialità e di indiscussa capacità innovativa grazie anche a iniziative pubblicitarie strabilianti: la scritta Citroën lunga 5 chilometri nel cielo di Parigi tracciata dalla scia di un aereo (anno 1922), la scritta Citroën sulla Torre Eiffel composta con 200.000 lampadine. E per quanto riguarda la produzione, si pensi alla famosa Traction Avant, degli Anni '30 caratterizzata appunto, come si può intuire dal nome, dalla trazione sulle ruote anteriori. Rivoluzionaria per l'epoca, in grado di garantire maggiore stabilità e un'abitabilità inusuale per i passeggeri delle vetture concorrenti di pari dimensioni. Per non parlare della mitica 2 CV, nata subito prima dello scoppio della seconda guerra mondiale, ma realizzata a livello industriale e quindi commercializzata subito dopo. Una vettura spartana, minimalista, popolare, voluta fortemente da André Lefebvre, direttore responsabile, destinata ad accelerare lo sviluppo popolare dei veicoli a quattro ruote, in virtù del prezzo contenuto e delle sue prestazioni, oltre che grazie alla grande affidabilità della sua meccanica, minimalista ma validissima. Un successo che è andato avanti fino all'inizio degli Anni '90.

Ma veniamo alla DS, la dream car partorita dalla fantasia di Flaminio Bertoni pittore, scultore, modellista (un lombardo emigrato in Francia alla corte di Citroën) e sostenuta con caparbietà dai dirigenti cresciuti alla scuola del capostipite André. Una linea aerodinamica spaziale che preludeva la nascita del design industriale, degli oggetti di culto. Ricca di con-



tenuti tecnici come nessun'altra vettura dei suoi tempi: servofreno, freni anteriori a disco, servosterzo, cambio semiautomatico e sospensioni idropneumatiche completamente indipendenti dal controllo automatico dell'assetto, trazione anteriore, carreggiata più larga anteriormente che nella parte posteriore e una linea aerodinamica caratterizzata dal muso allungato discendente verso la coda. Ne furono vendute 1.460.755 esemplari. Tra i suoi clienti, naturalmente ci fu anche Charles De Gaulle che scampò all'attentato del Petit Clamart, grazie alle sospensioni idropneumatiche che permisero alla sua DS di mantenere la tenuta di strada nonostante le due ruote forate dalle pallottole degli attentatori.

Una grande storia e una grande vettura, icona della mobilità degli Anni '50 la cui sigla pronunciata alla francese, guarda il caso, suona "Desse". E alla Dea per il Cinquantenario sono stati dedicati grandi festeggiamenti il più importante dei quali è avvenuto sugli Champs Élysées a Parigi, dove sono confluite 1.500 vetture. Mentre in Italia ha avuto luogo uno spettacolo musicale presentato a Villa Erba in quel di Cernobbio, coordinato da Walter Brugnotti, direttore delle Relazioni Esterne di Citroën Italia. Uno spaccato del novecento riscritto da Francesco Niccolini, raccontato dall'attore Giuseppe Cederna con l'aiuto di immagini dell'epoca proiettate su uno schermo e arricchite dalla musica mimata della Banda Osiris e degli Euphoria, due complessi di strumenti a fiato e ad archi. Ma, a quanto pare, la storia continua. In mezzo a un centinaio di Deesse disseminate nello splendido parco di Villa Erba a Cernobbio, ha nuovamente fatto bella mostra di sé la C6, l'ammiraglia della marca francese, pronta a prendere il testimone per scrivere altre pagine di storia negli anni a venire.

gab. mu.



Una particolarità della C6 è costituita dal sistema che proietta sul parabrezza l'indicazione digitale della velocità.

■ **AUDI** / Ancora più stuzzicante la nuova A4 Cabriolet

Un cuore caldo sotto la neve

Contenuti del tutto innovativi sulla "scoperta" di Ingolstadt che ora si propone alla clientela con un look molto più accattivante e soprattutto con una personalità molto più forte dovuta alla qualità degli interni e alle superiori prestazioni garantite dalle motorizzazioni

INGOLSTADT - È vero che l'inverno è alle porte, che il freddo si avvicina e ci costringe ormai, nostro malgrado, a riporre gli abiti leggeri della bella stagione, regolare il termostato della caldaia di casa, e quello dell'auto. Ma è altrettanto vero che non c'è stagione migliore per maturare nuovi progetti e prepararsi a una nuova estate. E quale miglior pensiero di quello di un cielo aperto sopra la testa durante la guida di una vettura dalle caratteristiche sorprendenti come la nuova Audi A4 Cabriolet? Un classico che si veste di nuovo e si ripropone con tutte le innovazioni e le prerogative della moderna concezione di sportività abbinata a prestigio e versatilità, visto che il restyling coinvolge design esterni e interni, e culmina nelle motorizzazioni, passando per ritocchi di meccanica ed elettronica che interessano equipaggiamenti di tecnologia elevatissima e che lanciano questa vettura ai vertici del segmento.

Personalità inconfondibile

Difficile sintetizzare tanta ricchezza di novità, quindi è bene cominciare dalle modifiche più evidenti che riguardano la bellezza delle nuove forme. Rispetto alla precedente versione, la nuova A4 Cabriolet infatti, guadagna in personalità e fascino grazie soprattutto al nuovo frontale, ispirato alla concept Nuvolari Quattro, dominato dalla calandra single frame, tipica dei modelli Audi e ai nuovi gruppi ottici trapezoidali dall'aspetto accattivante. Equilibrate e congeniali le proporzioni tra la superficie della carrozzeria e quella dei finestrini, ben delineata la linea alta delle spalle che conferisce imponenza ed eleganza al tempo stesso, così come i gruppi ottici posteriori a corredo di un vano bagagli generosissimo. Anche la capote, in altre vetture solo necessaria e difficilmente ben integrata nel design d'insieme della silhouette di auto di questa tipologia, nell'A4 cabrio diventa armonica e gradevole, oltre che strutturata in modo estremamente pratico, tanto da offrire un eccellente isolamento termico e acustico. Completamente automatizzata, può essere azionata dai comandi interni, fino a una velocità di marcia di 30 km orari, vantaggio non trascurabile in percorsi dove non sia possibile fermarsi.

Lasciamola aperta, per il momento, così che gli interni rivelino la loro perfetta sintonia con le linee esterne



Ha mantenuto il tetto in tela ma rimane comunque una "scoperta" affascinante la nuova Audi A4 Cabrio. Dal punto di vista tecnologico va segnalata la sparizione dalla gamma dei classici cambi manuali sostituiti da trasmissioni più sofisticate.



come loro naturale prosecuzione, e confermare l'alto standard di contenuti. Superfici dalle geometrie ricorrenti, come il nuovo volante con calotta dell'air bag trapezoidale, la plancia morbidamente modellata che dalla consolle confluisce nei pannelli laterali con effetto "avvolgente", la strumentazione alloggiata sotto un frontale a forma di nicchia e grafiche circolari, sono frutto di particolare attenzione all'estetica e alla funzionalità, che non si penalizzano l'un l'altra ma che anzi offrano nella loro foggia esclusiva qualità, efficienza e comfort. Le sedute, ergonomicamente sostenute

da supporti interni, sono regolabili in altezza oltre che in lunghezza e bene si allungano in uno spazio destinato a quattro posti, diremmo, mai sacrificati dal taglio sportivo tipico di queste vetture e che lasciano anche posto a un bagagliaio della capacità di ben 315 litri, soddisfacendo esigenze di trasporti anche impegnativi.

Nulla è stato lasciato al caso

Nell'insieme davvero si può affermare che la tradizione di conservare il gusto e la raffinatezza nella scelta dell'espressione estetica, sia confermata nuovamente

nella nuova generazione Audi A4 Cabriolet, dove neanche gli aspetti meno appariscenti sono lasciati al caso, confermando e rilanciando il prestigio ormai consolidato. E non da meno è l'attenzione prestata alla solidità della carrozzeria, caratterizzata da una rigidità strutturale molto elevata che riduce al minimo le torsioni. Pur impiegando materiali leggeri, con combinazioni di acciaio e alluminio per contenere il peso complessivo del mezzo, nessuno sconto si è applicato alla sicurezza ed al comfort, per cui l'utilizzo di speciali lamiere ad alta resistenza e di spessore variabile nelle zone esposte

ad alte sollecitazioni rende la struttura estremamente stabile e resistente in caso di urto, come dimostrato dai severi crash test ai quali è stata sottoposta. In caso di ribaltamento poi, situazione decisamente problematica in vetture "aperte", delle particolari staffe protettive attive, collocate dietro gli schienali dei sedili posteriori, scattano automaticamente verso l'alto nel giro di poche frazioni di secondo, fronteggiando prontamente situazioni di emergenza.

Praticamente tutto il telaio risulta modificato. Gli ingegneri Audi hanno apportato radicali migliorie all'asse anteriore a quattro

bracci e asse posteriore a bracci trapezoidali con controllo direzionale e ritardando completamente sospensioni e ammortizzatori. È stato rielaborato anche lo sterzo per trasmettere al conducente maggiore precisione e maggiore reattività durante la marcia, a tutto vantaggio di aderenza in velocità anche con carichi elevati.

Il più è fatto? Neanche per sogno. Per chi non si è ancora innamorato della dea vestita di sogni, ecco l'elemento più convincente per scettici, e gli irriducibili delle prestazioni, vale a dire le nuove motorizzazioni. I propulsori della nuova Audi A4 Cabriolet, di ultima generazione, soddisfano molteplici esigenze e richieste, garantendone l'ottimale impiego nel traffico cittadino, in autostrada e in strade tortuose.

Al top si pone il nuovo 3.2 V6

Il top della categoria dei propulsori a benzina è senza dubbio il 3.2 FSI V6 da 255 cv, una prima assoluta per la nuova A4 cabrio, capace di spingerla fino a 250 km orari e di farla accelerare da 0 a 100 in soli 6,8 secondi. Merito di una iniezione diretta di benzina con alimentazione in funzione del regime d'uso, quattro valvole per cilindro, verificabili nella dinamicità di una coppia massima di 330 Nm fruibile dai 1.900 ai 5.900 giri, e incredibilmente contenuta nei consumi che si assestano in media intorno ai 10,9 litri di carburante. Altra novità è il 2.0 TFSI, già cuore dell'Audi R8 vincitrice di cinque edizioni della 24 Ore di Le Mans, un 200 cv dalla coppia massima di 280 Nm fino a 5.000 giri che dimostra brillantezza grazie all'innovazione del turbo che ne aumenta tempra e potenza. Completa la gamma, il 1.8 T (163 cv) ampiamente collaudato nella serie precedente.

Due sono invece le versioni della motorizzazione diesel, proposta che un tempo pareva un azzardo su una cabrio e che adesso si sposa perfettamente con le aspettative del mercato, con tutti i vantaggi che la tecnologia e la ricerca apportano nel settore fugando ogni perplessità a riguardo. Del resto, già la precedente versione poteva contare su un nobile 6 cilindri da 163 cavalli, e oggi si rende omaggio alla nuova nata con un grintosissimo 3.0 TDI sempre 6 cilindri, con innovativi iniettori piezoelettrici del sistema Common Rail di ultima generazione che dispone di una pompa ad alta pressione e di un distributore per



AUDI S4 CABRIOLET

La Super Sportiva

INGOLSTADT - Per gli amanti delle sensazioni forti, Audi ha riservato la novità in assoluto più ghiotta, ovvero la nuova S4 Cabriolet, dotata di un potente otto cilindri da 344 cv e 410 Nm di coppia, con trazione permanente quattro di ultima generazione dalle doti stradistiche da gran turismo e tenuta ai massimi livelli.

Il look studiato è decisamente più grintoso, con gli inserti di alluminio, frontale con griglia del radiatore single frame e paraurti con prese d'aria laterali. Raggiunge in solo 5,9 secondi la velocità da 0 a 100 km/h grazie a un propulsore lungo solo 464 mm, che adotta trasmissione a

catena per gli alberi a camme e gruppi ausiliari dal peso ridotto.

Tanta esuberanza viene controllata da un cambio manuale a 6 rapporti (o in alternativa l'automatico-sequenziale Tiptronic con DPS), telaio in alluminio con taratura più rigida e servosterzo Servotronic.

Mantenendo tutti gli accorgimenti già previsti per il modello precedente in fatto di sicurezza strutturale e strumentale, la nuova S4 Cabriolet è l'apice della sportività e della dinamicità congiunta alla sicurezza, decisamente tra le più affascinanti di tutto il mercato.

ogni bancata. L'iniezione ottenuta a un'elevatissima pressione (fino a 1.600 bar) garantisce una polverizzazione ancora più fine del carburante e quindi una miscela ottimale per una combustione più efficiente. I valori di questo esemplare parlano da soli: 233 cv e 450 Nm di coppia già a partire da 1.400 giri. Niente di simile nella concorrenza, ed oltretutto nel pieno rispetto delle severe normative antinquinamento. Affianca questo superbo protagonista, con tutte le innovazioni già descritte, un rispettabilissimo 2.0 TDI quattro cilindri, dai consumi contenuti (5,7 litri di gasolio per 100 km) con potenza di 140 cv e coppia di 320 Nm disponibili tra 1.750 e 2.500 giri, e che addirittura abbassa i parametri previsti dalla normativa Euro 4.

Ma a Ingolstadt non si sono accontentati, e per stupire i fedeli delle autovetture SUV, hanno affidato il compito di scaricare a terra questa energia propulsiva a una trazione permanente quattro, qualora lo si voglia, che aggredisce l'asfalto con mag-

giore decisione traducendosi in maggiore divertimento di guida e maggiore sicurezza, ma anche migliore direzionalità in rettilineo e minore sensibilità al vento trasversale. Un differenziale centrale Torsen ripartisce automaticamente la forza in modo ottimale su tutte e quattro le ruote, e il dispositivo elicoidale autobloccante genera differenti giri in caso di frenata e in curva.

Grande divertimento con la "quattro"

Divertimento assicurato quindi, anche in senso stretto, perché la sicurezza deve procedere di pari passo con ogni altra evoluzione tecnologica, e proprio della stessa infatti, ritroviamo su tutte le nuove Audi A4 Cabriolet, i dispositivi elettronici attinenti la stabilizzazione. Il sistema Esp 8 comprende il sistema antibloccaggio ruote (Abs) con ripartitore elettronico della forza frenante (Ebv), la servoassistenza idraulica dell'impianto frenante, la regolazione antislittamento Asr e il bloccaggio elettronico del differen-

ziale Eds. Passeggeri e conducenti, inoltre, sono protetti, in caso d'urto, da nuovi air bag frontali a due fasi, comandati da un complesso sistema di sensori d'impatto che tengono conto della velocità di collisione; quello anteriore lato passeggero può essere disattivato con la chiave della vettura, opzione vantaggiosa e indispensabile quando si trasporti un bambino sull'apposito seggiolino e nel vano posteriore è installata la predisposizione per il fissaggio di seggiolini Isofix per bambini. Fanno parte degli allestimenti di serie anche il sistema di avviso per il conducente del mancato inserimento delle cinture, oltre ai cerchi in lega 7x16", volante a quattro razze, funzione autopulente dei dischi freno, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata a radiofrequenza e al climatizzatore bizona. Una eccellente visibilità è garantita poi dai proiettori Xenon orientabili a forma libera con coprifari in vetro trasparente e i potenti fendinebbia alogeni.

La vasta gamma degli allestimenti offre una perso-



nalizzazione praticamente inesauribile, quindi è impossibile che qualche desiderio resti insoddisfatto. Per gli esterni è possibile scegliere tra 13 colori, cinque dei quali per la prima volta proposti sull'A4 Cabriolet ai quali si aggiungono quattro diverse tonalità di capote con variazione tra esterno e cielo interno. Per gli interni la fantasia troverà ampia libertà di combinazioni, e trovandosi cromaticamente tutti abbinati tra di

loro, qualsiasi equipaggiamento risulterà, nella visione d'insieme, armonico e piacevole. Anche i sistemi di navigazione e audiovisivi (DVD e Stereo) tra i più sofisticati, vi faranno pensare di non essere nell'abitacolo di una vettura, ma praticamente in un accogliente salotto, non a caso si è scelto di poter collocare nel cassetto portaoggetti, a richiesta, un frigo-box azionato dal climatizzatore che anche a motore spento mantiene per un di-

scritto periodo di tempo una bassa temperatura.

In conclusione la nuova Audi A4 Cabriolet risulta adattissima per emozionare in tutte le occasioni. Il mercato del segmento D (medie superiori) ha registrato nel 2005 in Italia 129.123 immatricolazioni (8,32 per cento del mercato totale) di cui il sottosegmento Cabriolet ne rappresenta il 5,84 per cento totalizzando 7.553 immatricolazioni.

Loirella Grazi

Al volante della nuova Audi A4 Cabrio

Patchwork vincente



INGOLSTADT - Quale proviamo per prima? La 2 litri o la super sportiva V8 di 4,2 litri? Non c'è fretta, possiamo anche iniziare con la duemila, ugualmente affascinante, dal momento che stiamo parlando della nuova A4 Ca-

brío. L'ultima della "vecchia guardia" Audi a dover cambiare il muso, adottando la grande calandra che è ormai il segno estetico identificativo dell'ultima generazione delle auto "made in Ingolstadt": quelle Audi che han-

no nel frontale una vaga reminiscenza con lo scudetto Alfa Romeo, anche perché la mano che le ha disegnate è la stessa, quella di Walter de' Silva, che evidentemente le Alfa le porta nel cuore. La rinfrescata di cui è stata

oggetto l'Audi comunque non è solo estetica, ma a noi qui interessa l'analisi dinamica. Per cui apriamo la portiera, saliamo a bordo, abbassiamo la capote a comando elettrico (per essere ottobre, è incredibilmente

una giornata molto soleggiata e calda in questo angolo della Germania) e partiamo.

Abbiamo sotto il cofano, davanti a noi, un bel 2 litri turbo da 200 cavalli (avete letto bene) abbinato a un cambio automatico e sequenziale che lega a meraviglia con le caratteristiche di un propulsore così brillante. I cavalli si sentono tutti, l'auto si guida che è un piacere, le cambiate sono sempre rapide e sicure, l'assetto è adeguato alle prestazioni e meno "turistico" rispetto alle serie precedenti. Merito delle sospensioni che ricordano molto, ma molto da vicino quelle dell'A6 e della S4 e anche sotto il cofano c'è un motore di nobile discendenza, dal momento che è lo stesso dell'ultima generazione della Volkswagen Golf GTI.

Veloce, brillante, stabile e ben frenata, questa A4 Cabrio è una delle scoperte più affascinanti del momento. Certo, tutto questo ha un prezzo, e in questo caso stiamo parlando di 44mila euro (contro i 36.400 euro della "vecchia" 2 litri) chiavi in mano. Non è poco, ma dopo averla guidata il minimo che si può pensare che siano in fondo soldi ben spesi, a fronte dei contenuti di cui dispone questo modello. La

capote elettrica si apre e si chiude in 21 secondi e può essere azionate anche a velocità inferiori a 30 km/h: un gadget fatto su misura per chi vuole stupire la gente per strada...

Tra l'altro con questa nuova generazione di Audi Cabrio scompare il cambio manuale: si può avere soltanto una trasmissione automatica classica o la sequenziale come quella sull'esemplare del nostro test. O meglio, nella prima parte del nostro test.

Perché è già tempo di salire sulla S4 Cabrio con motore a 8 a cilindri da V da 344 cavalli (quasi il doppio della 2 litri). Qui i 410 Newtonmetri di coppia si sentono e come, e anche se, stando alle previsioni di Autogerma, solo una A4 Cabrio su cento sarà richiesta con il motore V8 in Italia (il listino parte da 65mila euro) l'auto darà sicuramente delle grandi soddisfazioni a chi potrà permettersela, grazie al telaio sportivo in alluminio, all'assetto ribassato e al sound del motore, che ricorda quello dei V8 "stock block" americani di ieri. Senza contare la trazione integrale quattro, un altro must tipicamente Audi. E scusate se è poco...

gab. mu.

■ **CITROËN** / Con il prototipo C-SportLounge

Concetto inedito di Gran Turismo

Dopo aver riscosso un notevole successo al Salone di Francoforte, dove è stato esposto in anteprima mondiale, questo interessante prototipo della Casa francese potrebbe essere l'anticipazione dei futuri modelli sportivi prodotti dal mitico marchio del "double chevron"

PARIGI - Ci sono tanti modi di intendere il concetto di vettura Gran Turismo. Citroën ha scelto quello, decisamente originale, rappresentato dalla C-SportLounge, esposta come prototipo all'ultimo Salone di Francoforte, dove ha suscitato notevoli consensi. Ma come è nato il concetto di Gran Turismo? Negli Anni 50 e 60 era un concetto legato al fatto che non c'erano le autostrade, e viaggiare voleva dire stare al volante ore e ore su statali tortuose e trafficate: il Gran Turismo era la versione in chiave moderna del "Grand Tour", il viaggio turistico di aristocratici europei, soprattutto inglesi, per scoprire le bellezze d'Italia: una consuetudine nata alla fine del 1600 e protrattasi per tutto il 1700.

I milord giungevano nel nostro Paese per visitare le città d'arte e vi si trattenevano a lungo: alcuni di loro arrivavano a soggiornare due anni solo per visitare Napoli e i suoi dintorni. Si facevano accompagnare da pittori e da disegnatori: a questi ultimi era affidato l'importante compito di lasciare un segno della presenza dei loro committenti in visita. Nacquero così disegni che si sarebbero tradotti in incisioni su rame e dipinti. Dal 1789 si afferma la borghesia, e i nuovi committenti saranno i ricchi borghesi che non badano a spese pur di dimostrare, una volta tornati in patria, di aver visitato posti meravigliosi. Nascono così le gouaches, disegni colorati a tempera su cartone, facili da trasportare perché si possono arrotolare.

La raccolta di Alinari

Nel 1900 l'avvento della fotografia permetterà di immortalare luoghi e persone: nasce la ricca raccolta Alinari, di cui non poche immagini sono dedicate proprio ai monumenti e alle bellezze naturali del nostro Paese. E a pensarci bene, la C-SportLounge sembra proprio l'auto ideale per un Grand Tour in chiave moderna, coniugando il piacere di una guida dinamica con un elevato livello di qualità della vita bordo. Parliamoci chiaro. Anche se (per ora) è soltanto un prototipo, questa è un'auto che seduce al primo sguardo per la concezione raffinata della carrozzeria, le cui linee essenziali e dai tratti decisi si integrano a perfezione con quelli che sono i canoni stilistici tipici di questa Casa.

Le larghe prese d'aria e fari che si allungano sulle fiancate, fino a creare un motivo armonicamente col-



La C-SportLounge potrebbe essere una prefigurazione dei futuri modelli sportivi della Casa del Double Chevron, anche se in lei si ritrovano elementi stilistici già presenti su alcuni modelli facenti parte della gamma attuale.

legano al montante anteriore, sono altri elementi stilistici che non passano assolutamente inosservati. Tra l'altro va detto che i fari sono girevoli per un'illuminazione ottimale in curva. L'ampio parabrezza, collocato in posizione avanzata, risale e raggiunge, senza interruzioni, il tetto panoramico, dando vita a una grande superficie vetrata e privilegiando la visibilità e il passaggio della luce.

I due profili cromati danno ulteriore fluidità a tutto l'insieme: uno segue la linea di luce inferiore della scocca, mentre il secondo risale senza lungo il cofano fino alla parte superiore della finestratura anteriore. I volumi generosi sono ulteriormente accentuati dai passaruota marcati e dai cerchi in alluminio da 20 pollici. Le luci, a forma di... boomerang, sono del tipo a Led,

mentre i due tubi di scarico sono cromati.

Questo prototipo può essere dotato di motori la cui potenza va da 140 a 200 cavalli, a benzina o diesel HDi con filtro antiparticolato. Il prototipo esposto a Francoforte aveva sotto il cofano un motore HDi FAP da 138 cavalli, abbinato a un cambio automatico a 6 rapporti. Infatti tra le varie possibilità figura anche una trasmissione automatica a sei rapporti più retromarcia, utilizzabile anche in modalità sequenziale tramite due levette ("farfalle") poste dietro le razze del volante. Si può ovviamente anche andare in "drive" in modalità totalmente automatica. Grazie alle sue doti aerodinamiche, la C-SportLounge può arrivare a offrire prestazioni elevate garantendo comunque consumi e livelli di emissioni contenuti. Anche

l'interno conferma il carattere dinamico del veicolo.

Interno dinamico

L'abitacolo, studiato per ospitare comodamente quattro adulti, propone materiali nobili, solidi, lavorati, con una concezione più... meccanica del posto di guida, ispirato al mondo dell'aeronautica.

E in effetti il posto di gui-

da richiama realmente la cabina di pilotaggio di un aereo, con la particolare forma della strumentazione, alcuni comandi sul padiglione: il tutto contribuisce comunque a dare ulteriore piacere nella guida. Il sedile tra l'altro è solidale con la consolle centrale, per avere a portata di mano i comandi del cambio automatico e della climatizzazione, indipendentemente dalla regolazione longitudinale

scelta per il sedile stesso.

Con le porte posteriori ad apertura diametralmente opposta rispetto a quelle anteriori, la C-SportLounge offre un'accessibilità all'abitacolo realmente inaspettata per un'auto di questo tipo. I quattro sedili singoli sono trapuntati e rivestiti in pelle color bronzo, con cinture integrate. "Avviluppano" il conducente e i passeggeri e consentono di viaggiare nel più grande comfort, in un abitacolo che ricorda quello di un aereo caccia. I pannelli delle porte sono anch'essi trapuntati e il pianale è rivestito in pelle.

Gli spazi tra i passeggeri sono delimitati da un tunnel centrale. Il tetto panoramico è diviso in quattro parti e privilegia la luminosità, al pari dell'ampio parabrezza e dei lunghi vetri laterali, accentuando una sensazione di apertura verso il cielo. L'atmosfera dell'abitacolo è resa ancor più raffinata dalla luce smorzata generata da una serie di Led inseriti lungo gli appoggiatesta. Il bagagliaio è stato pensato ad hoc per le esigenze di quattro persone, in modo da non comportare rinunce, e permette di affrontare con una certa serenità anche i viaggi più lunghi.

Un'occhiata alla scheda tecnica è confortante: la C-SportLounge è lunga 4,51 metri, larga 1,87, alta 1,52 e con un passo di 2,72 metri. I pneumatici sono Michelin 255-40 R20 asimmetrici.

Beba Tancredi

CITROËN / GRANDE RICERCA AERODINAMICA

Disegnata dal vento

PARIGI - La C-SportLounge è stata ovviamente oggetto di uno studio aerodinamico particolarmente approfondito. I condotti dell'aria posti sui lati del paraurti anteriore scaricano i flussi nei passaruota anteriori, creando una sorta di carenatura virtuale. Inoltre un siste-

ma elettromeccanico pilotato posto nella parte posteriore del tetto, costituito da micropulsori, forma un "alettone virtuale" attraverso la propulsione di getti d'aria, migliorando la stabilità del veicolo (e quindi il suo controllo da parte del guidatore) alle più alte velocità.

Non è tutto. Un alettone mobile capovolto, posto sotto la struttura posteriore del veicolo, azionato da un martinetto, migliora le caratteristiche di portanza e contribuisce a sua volta a dare più stabilità alla vettura. Dispone di tre posizioni di apertura: una prima posizione neutra, che si inserisce perfettamente nello stile posteriore del veicolo, da fermo e in situazione urbana, una seconda posizione che si attiva con velocità stabilizzata sopra i 90 km/h e ottimizza il coefficiente di deportanza e quello di aerodinamica, e una terza posizione, che interviene in caso di frenata d'emergenza, e accresce la deportanza creando un certo appoggio e stabilizzando il veicolo.

Il sottoscocca liscio del veicolo permette di migliorare il controllo e la portanza, ottimizzando i flussi d'aria al di sotto della scocca. Questa capacità di penetrazione dell'aria contribuisce al dinamismo della C-SportLounge, all'efficienza del comportamento del veicolo così come al potenziamento delle sue prestazioni nel totale rispetto dell'ambiente.



Il ritratto della felicità.



La nuova Citroën C3 è nata per farti felice. Con il suo nuovo design più accattivante, i nuovi interni ancora più rifiniti, il bagagliaio più spazioso della sua categoria e il doppio tetto panoramico, infatti, è ancora più bella. E con il cambio Sensodrive, l'ABS, il doppio airbag è ancora più ricca nelle dotazioni e nei motori, ad esempio il 1.6 HDi 110 cv FAP con ESP. In più, grazie alla gamma più ampia della sua categoria, puoi scegliere la versione della C3 che più ti fa felice, come la versatile X-TR, la sportiva VTR o l'ecologica STOP & START.

Nuova Citroën C3. Designed for Happy Days.

MERCEDES-BENZ / Altamente innovativo il prototipo F600 Hygenius

Presentato al recente Motor Show di Tokyo, la vettura sperimentale, realizzata sulla base della compatta Classe A, è equipaggiata con un sistema di propulsione a celle a combustibile che eroga 115 cavalli di potenza e che vanta emissioni zero. Il consumo è di 2,9 litri per 100 km con un'autonomia di ben 400 chilometri

Geniale intuizione



bustibile con potenza di 115 cv (85 kW) a emissioni zero, quasi a farsi beffa dei più rigorosi parametri stabiliti dalle norme antinquinamento: consuma infatti solamen-

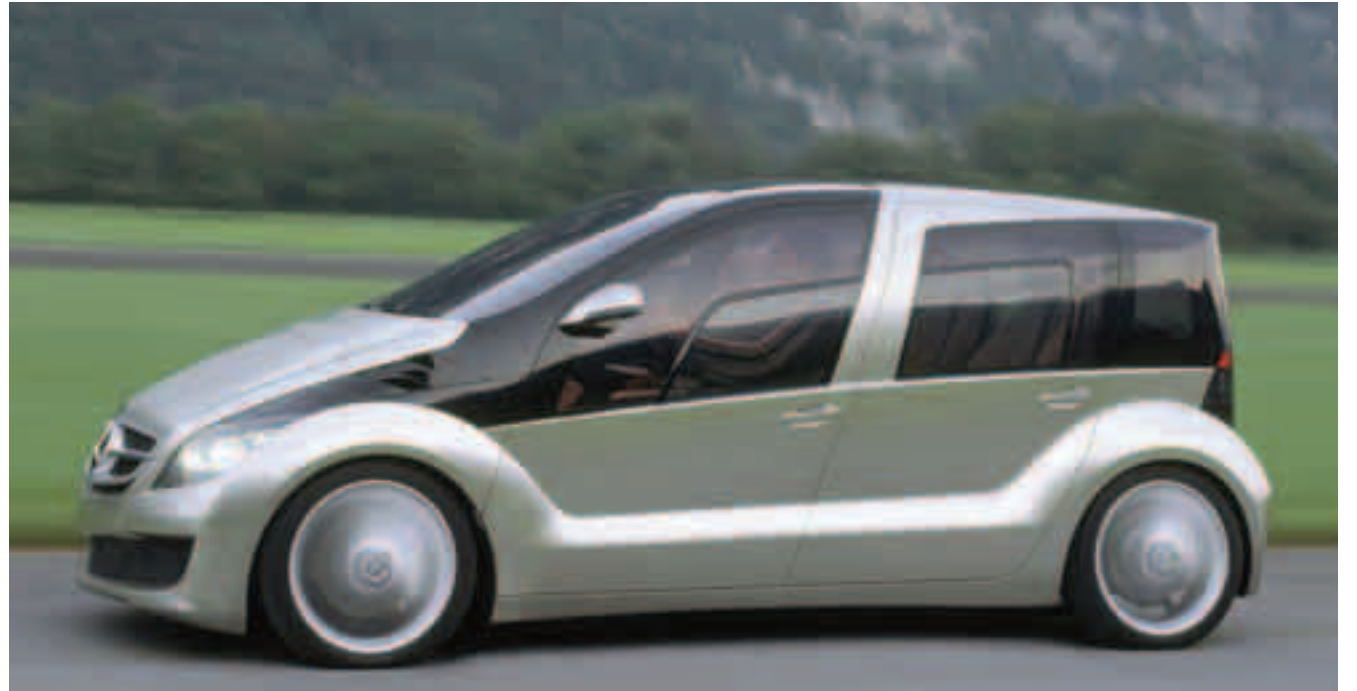
mica fra idrogeno e ossigeno che non produce alcun tipo di emissioni. La potenza nominale del propulsore è pari a 85 kW / 115 cv e dispone di una coppia massima di

nefici di una così evoluta tecnologia propulsiva non si limitano soltanto alla dinamica di marcia, ma risultano essere tangibili anche per i passeggeri di Hgenius, che

stanza tra i sedili anteriori e posteriori rivela un'abitabilità interna molto elevata, che può essere estesa da 945 mm a 1.345 mm, e grazie ai sedili singoli posteriori scor-

L'importanza delle ricerche effettuate per il raggiungimento di un obiettivo tanto importante come quello dell'energia alternativa e la compatibilità ambientale, relativo alla propulsione dei veicoli, non oscura certamente l'impegno applicato sul fronte del perfezionamento della strumentazione di bordo, che sulla F600 Hygenius utilizza i più moderni e sofisticati ritrovati tecnologici. Basti pensare alle telecamere integrate nei supporti degli specchietti retrovisori che controllano il traffico stradale a 360 gradi e avvisano il conducente dell'approssimarsi di ostacoli o altri veicoli, attivando automaticamente anche temporanei bloccaggi delle portiere. Così come sul modello di punta, la nuova Classe S, anche sulla Hygenius gli ingegneri della Mercedes hanno sviluppato un sistema di gestione "intuitivo" dei comandi molto rapido e preciso che si raggruppa in un pannello centrale della plancia portastrumenti, alla facile portata sia del guidatore che del passeggero.

Le manopole ed i pulsanti di questo pannello hanno una sensibilità "intelligente" che, per mezzo di sensori integrati, sono in grado di riconoscere se i segnali sono inviati da chi guida o da chi occupa il posto passeggero e diversificare in questo caso le impostazioni di climatizzazione individualmente. Tuttavia il capitolo più ingegnoso, all'interno di que-



Il nuovo prototipo F600 Hygenius è una finestra sul futuro in chiave di rispetto dell'ambiente. Non inquina e vanta consumi da record. Per il suo progettista Thomas Weber, a sinistra, è un passo avanti verso la produzione in serie di queste auto.

TOKYO - Il Motor Show di Tokyo è stato quest'anno la concreta passerella di quello che si sta preparando per l'immediato futuro in fatto di automobili attente alle esigenze ambientali. E in questa corsa sulla strada della mobilità sostenibile non poteva mancare il Gruppo DaimlerChrysler che con Mercedes-Benz ha presentato una vettura sperimentale destinata a diventare una pietra miliare nello sviluppo tecnologico sul fronte energetico e ambientale. La nuova compatta della Stella si chiama F600 Hygenius, ed è il prototipo più interessante, in termini di alimentazione alternativa, perché motorizzata con un sistema di propulsione a celle di com-

te 2,9 litri ogni chilometro, percorrendone più di 400 con un pieno d'idrogeno.

"Si tratta - ha sottolineato Thomas Weber, Dailmer-Chrysler AG Board Member for Research & Technology and Head of Development Mercedes Car Group - di un importante passo avanti verso la produzione in serie delle celle di combustibile, che intendiamo raggiungere tra il 2012 ed il 2015. Con le fuel cell poniamo le nuove basi per l'approvvigionamento energetico dei mezzi di trasporto stradale del futuro, migliorando ulteriormente la compatibilità ambientale delle automobili".

L'energia viene fornita dalle celle di combustibile attraverso una reazione chi-

350 Nm, mentre quella continuativa è di 60 kW / 82 cv, a fronte di 250 Nm di coppia. L'energia prodotta in eccesso viene immagazzinata da una potente batteria a ioni di litio. Questo consente di poter utilizzare, a seconda delle situazioni di marcia, la fonte energetica più idonea, impiegando l'alimentazione diretta delle celle di combustibile durante la trazione, o quella accumulata dalla batteria in fase di parcheggio, oppure utilizzarle entrambe nelle accelerazioni, per fornire energia contemporaneamente.

Il motore elettrico, inoltre, funge anche da dinamo, ricaricando la batteria nelle frenate, in modo da recuperare l'energia cinetica. I be-

avendo a disposizione una grossa riserva di energia, possono godere di svariate comodità, che vanno dal poter utilizzare il vano portavivande perennemente climatizzato, al disporre di prese elettriche per il funzionamento o la ricarica di apparecchi elettrici.

La F600 Hygenius si presenta con gli stessi "tratti somatici" di una Classe A, opportunamente rivisti e ristrutturati per essere appropriati a un veicolo dal design modernissimo e visibilmente all'avanguardia. Nonostante la compattezza delle dimensioni, (è lunga appena 4.348 mm), quelle dell'abitacolo superano ampiamente lo standard di una vettura di categoria superiore. La di-

revoli offre la versatilità e il comfort delle berline di lusso. Ma non solo. Allo scopo di renderla adatta anche per le famiglie, tra le numerose e innovative soluzioni, la F600 Hygenius offre la possibilità di posizionare gli schienali dei sedili dei passeggeri, anteriore e posteriori, su entrambi i lati, e quindi anche quella di fissare il seggiolino per bambini con il sistema ISOFIX, in direzione contraria al senso di marcia, per una migliore assistenza durante i viaggi. Lo schienale del sedile del conducente, invece, si presenta suddiviso in due sezioni per adattarsi meglio e sostenere la colonna vertebrale nelle diverse posizioni e inclinazioni durante la guida.

st'auto, doveva essere inedito, e quindi ecco la realizzazione di due display, integrati nella plancia portastrumenti, le cui immagini, a colori ad alta risoluzione, vengono deviate da specchietti e proiettate in modo da sembrare visibili otticamente a una distanza di 1,40 metri. Questo tipo di visualizzazione virtuale offre il vantaggio, scientificamente dimostrato, di alleviare la vista del guidatore dagli affaticamenti delle continue variazioni di messa a fuoco tra la strada e il cruscotto, migliorando sensibilmente la reattività di guida.

Gli accorgimenti, rivolti alla semplificazione estrema di tutte le operazioni di movimento da e verso l'auto,



hanno portato anche all'ideazione di un nuovo sistema di apertura delle portiere che, diversamente dalle auto tradizionali, si spostano obliquamente ruotando verso l'alto. Il portellone posteriore, composto da due sezioni, all'apertura si ribalta automaticamente verso l'interno riducendo di molto il raggio di ingombro nelle operazioni di carico e scarico, facilitate altresì dal pa-

raurti posteriore che si abbassa permettendo al pianale del bagagliaio di fuoriuscire.

Sulla F600 Hygenius sono presenti tutti i sistemi di protezione preventiva degli occupanti Pre-Safe, già introdotti nel 2002 sulla Classe S e che verranno integrati ulteriormente con dispositivi di protezione attiva per le ginocchia e nuovi poggiatesta con imbottiture laterali

che fuoriescono automaticamente per il sostegno del capo. Queste e altre funzioni Pre-Safe preparano gli occupanti e il veicolo stesso ancora prima di un eventuale incidente.

Non ci resta quindi che aspettare questo capolavoro d'ingegneria nei saloni automobilistici per avere il privilegio di provarla per un piccolo viaggio nel futuro.

Viola Frescobaldi



■ CHRYSLER / Dopo il debutto a Francoforte

Tempo di restyling per la PT Cruiser

Esterni e interni rinnovati e nuovo propulsore 2,2 litri con turbocompressore a geometria variabile (VGT) da 150 cavalli e 300 Nm di coppia. I prezzi partono da 18.240 euro chiavi in mano

ROMA - A metà dello scorso mese di novembre gli show-room Chrysler hanno offerto all'attenzione del pubblico la nuova PT Cruiser MY 2006. Esposta recentemente al Salone di Francoforte 2005, l'affascinante medium MPV Chrysler è stato rinnovato nel frontale e negli interni e, sulla versione Sedan è ora disponibile con il potente propulsore turbodiesel common-rail da 2,2 litri. Chrysler PT Cruiser Sedan e Cabrio MY 2006 si presentano con una serie di aggiornamenti estetici che comprendono linee più morbide del paraurti anteriore e posteriore, una mascherina del radiatore con inserti cromati, fari fendinebbia circolari e gruppi ottici anteriori dal nuovo disegno.

Nell'abitacolo, dove è possibile creare fino a 32 differenti configurazioni di sedili, le finiture in argento satinato della plancia, il nuovo cruscotto con quattro bocchette di ventilazione, l'orologio analogico circolare e il tunnel centrale con bracciolo scorrevole dotato di vano portaoggetti, conferiscono nuova funzionalità e raffinatezza al concetto di spazio e versatilità di PT Cruiser. La nuova autoradio comprende un sofisticato impianto audio Boston Acoustics con sei altoparlanti e un amplificatore da 368 watt, disponibile per i modelli Touring, Limited e GT.

Chrysler ha incrementato le prestazioni

della nuova PT Cruiser Sedan con il nuovo motore 2.2 CRD quattro cilindri con turbocompressore a geometria variabile (VGT). Il nuovo propulsore sviluppa 150 cv di potenza, pari al 25 per cento in più rispetto al modello precedente, mantenendo costanti i consumi di carburante (6,7 litri/100 km, ciclo misto). La coppia massima di 300 Nm è sviluppata fra 1.600 e 3.000 giri/min, e, abbinato a un cambio manuale a cinque marce, il motore 2.2 CRD consente di ridurre i tempi di accelerazione da 0 a 100 km/h dai 12,1 secondi del modello precedente a 10,8 secondi. Il nuovo 2.2 CRD è dotato d'iniezione diretta common-rail ed è in linea con le normative Euro 4.

Chrysler PT Cruiser Sedan è disponibile negli allestimenti Classic, Touring e Limited con le motorizzazioni benzina da 1,6 litri, 2,4 litri e la nuova motorizzazione turbodiesel common-rail da 2,2 litri. Chrysler PT Cruiser Cabrio è disponibile nella versione GT con il 2,4 litri Turbo da 223 cv e 332 Nm di coppia.

L'auto, che abbiamo potuto provare in anteprima in Austria, è parsa brillante e maneggevole, anche se permangono alcuni difetti "storici", come il cabio un po' legnoso e il raggio di sterzata che rimane un po' troppo grande. Migliorata, per contro, la climatizzazione. Vistoso il maniglione posto davanti al passeggero anteriore.



CONTINUANO LA RICERCHE SUI MOTORI A IDROGENO

Addio, vecchio gasolio

STOCCARDA - Il ricorso all'idrogeno come combustibile del futuro e la sua applicazione più diretta, cioè la cella a combustibile (in inglese fuel cell) sono temi oggi molto attuali, soprattutto a causa delle problematiche dell'inquinamento atmosferico, oltre che per la sempre crescente necessità di provvedere al rimpiazzo dei carburanti tradizionali, sempre più cari e disponibili nel tempo sempre in misura minore. L'intenzione dichiarata di tutti i Paesi industrializzati, e di conseguenza quella di ogni grande azienda interessata, è perciò di muoversi verso la cosiddetta "economia dell'idrogeno", che in un'ottica a lungo termine, vede l'idrogeno e l'elettricità come vettori di energia pulita.

La pila a combustibile è un generatore elettrochimico in cui, in linea di principio, si combinano idrogeno e un ossidante (ossigeno o aria) e da cui si ricavano corrente elettrica continua, acqua e calore. Il combustibile (idrogeno) e i gas ossidanti (ossigeno presente semplicemente nell'aria) lambiscono rispettivamente l'anodo ed il catodo (sulle fasce opposte a quelle in contatto con l'elettrolito). Data la porosità degli elettrodi, vengono in questo modo continuamente alimentate le reazioni di ossidazione del combustibile e di riduzione dei gas ossidanti.

Come combustibile possono essere impiegati oltre all'idrogeno anche il metano e il metanolo dai quali l'idrogeno può essere estratto con un particolare procedimento. Per avere

un'idea semplice di questo meccanismo si può pensare a questo procedimento come al contrario di uno degli esperimenti più elementari di fisica, dove passando una corrente elettrica attraverso l'acqua, questa si scinde nei due elementi che la compongono e cioè idrogeno ed ossigeno. L'aspetto d'importanza fondamentale per le applicazioni delle pile a combustibile è rappresentato dal fatto che gli affluenti (acqua e gas esausti), che vanno continuamente rimossi dalla cellula, non contengono sostanze inquinanti. Diversamente dalle batterie comuni, provviste di una "scorta limitata" di potenziale, nella pila a combustibile la materia attiva viene continuamente rinnovata e quindi la corrente elettrica continua può essere erogata indefinitamente se si mantiene l'alimentazione di combustibile e di gas ossidanti.

In funzione dell'applicazione, le singole celle, sovrapposte una all'altra e collegate tra esse, forniscono una tensione complessiva del valore desiderato. L'impilamento di celle forma il cosiddetto stack (o pila) che rappresenta la base della sezione elettrochimica. Generalmente un impianto a celle di combustibile è composto, oltre che dal modulo di potenza (contenente la sezione elettrochimica) anche da un convertitore di corrente (inverter) e di un trasformatore che convertono la corrente continua generata dalla pila in corrente alternata alla tensione e alla frequenza desiderate.



INGOLSTADT - L'ambizione è ancora quella dell'eccellenza. Soprattutto quando l'imperativo è offrire di più e meglio, e non stupire con proposte chocchianti che appartengono più al mondo della fantasia che non a quello dell'automobile del domani. Vero è che dal Salone di Tokyo ciò che dapprima sconcerta e sembra utopico, poi arriva a essere pane quotidiano. Fino a qualche anno fa, quando le utilitarie dovevano essere piccole ed economiche, le familiari comode ed eleganti, le sportive velocissime, le aspettative si concentravano nella sempre maggiore esaltazione dell'una o delle altre caratteristiche. Recentemente invece, si sono superate le linee di confine e in ragione del fatto che si debba rinunciare il meno possibile a quello che la tecnologia mette a disposizione, viaggiamo finalmente su city car che arrivano a 200 km all'ora, su fuoristrada adattissimi per la città e su grintosi



nee flessuose del cockpit e l'interfaccia MMI (Multi Media Interface), un sistema di architettura dei comandi innovativa e intuitiva, che non ha eguali nella concorrenza. In particolare, in questa versione sportiva, si enfatizzano alcuni particolari, come i sedili bicolor con cuciture in contrasto, i listelli sottoporta contrassegnati dal logo S8, e le modanature in alluminio spazzolato o in carbonio. Il volante sportivo multifunzionale in pelle a tre razze, anch'esso con il logo S8, presenta cuciture in contrasto e bilancieri del cambio in look di alluminio, stesso binomio ripetuto nel pomello del cambio.

L'equipaggiamento di grande lusso si snoda in un prestigioso elenco di dotazioni che annoverano il climatizzatore comfort, il sistema di comando MMI, il dispositivo d'informazione per il guidatore, il freno di parcheggio elettromeccanico e il sistema di assistenza alla partenza, ed impianto audio

■ **AUDI** / La nuova S8 per esaltare lusso, comfort e prestazioni

Da ammiraglia a granturismo

Se la lotta verso l'assoluto si fa impegnativa, Audi ha le carte giuste per tener testa ai migliori, e aggiunge un asso alla posta... anzi un otto. Il nuovo modello, che torna dopo quattro anni in listino, ha in sé tutto il meglio disponibile del patrimonio tecnico dell'intero gruppo Volkswagen

coupé con il motore diesel.

L'ultima frontiera superata riguarda le grandi berline di lusso che si trasformano da ammiraglie di rappresentanza in Gran Turismo ad alte prestazioni. Caso esemplare, quello della nuova Audi S8, che torna dopo quattro anni in listino con tutto il meglio disponibile del patrimonio tecnico dell'intero gruppo Volkswagen, con il motore V10, eredità della Lamborghini Gallardo, la trazione quattro e un equipaggiamento al top della categoria.

Nessuna esasperazione nelle forme che restano raffinate e rassicuranti, gli interventi più decisi si rilevano nella parte anteriore, nel frontale che adotta l'ormai nota mascherina single frame, qui movimentata da listelli verticali cromati, ai lati della quale si aprono le due grandi prese d'aria con griglia a nido d'ape. Le appendici aerodinamiche si riducono ai minimi termini, e gli emblemi sui parafranghi, le modanature in alluminio delle maniglie delle porte, lo spoiler posteriore integrato nel cofano del vano bagagli sono indizi calibrati della raffinata sportività dell'Audi S8, unitamente a quattro terminali ellittici dell'impianto di scarico ben integrati nel paraurti, e i cerchi da 20" (su pneumatici 265/35) difficilmente ignorabili.

Come in ogni altro modello Audi, anche sulla S8 il design riflette sobrietà ed eleganza, quindi tutto il suo potenziale sportivo non è ostentato da accenti marcati ma suggerito con classe e

per questo ancor più accattivante. Solo un'indicazione chiara viene data, e sottolineata attraverso la semplice scritta V10 sul parafranghi laterale una tecnologia motoristica di collaudate performance.

Le vittorie a Le Mans

Il dieci cilindri da 5.204 cc, a iniezione diretta di benzina FSI, eroga una potenza di 450 cv, con una coppia di 540 Nm già a 3.500 giri ed una capacità di accelerare da 0 a 100 km/h in appena 5,1 secondi. Non è un caso che lo stesso propulsore sia valso alla celeberrima R8 la vittoria di quattro edizioni su cinque della 24 Ore di Le Mans. Il principio è ancora quello che accomuna i motori benzina di nuova generazione con l'angolo delle bancate di 90 gradi e la distanza tra i cilindri di 90 mm, ma l'alesaggio passa da 82,5 a 84,5, lasciando immutata la corsa a 92,8 mm ossia 20 kg in meno di un propulsore di pari categoria. Vantaggio che dice la sua nell'ottima ripartizione del carico sugli assi e si traduce in un'elevata dinamica di marcia.

La struttura che si fa carico di tanta potenza, è un telaio dalle specifiche peculiarità dinamiche, già punto di forza dell'Audi A8 sport. La tecnologia FSI, abbinata a un sistema elettronico di geometria variabile dei condotti di aspirazione, ottimizza il riempimento delle camere di combustione e ne migliora sensibilmente la potenza.

La forza propulsiva viene

limitata elettronicamente a 250 km/h e mediamente registra un consumo contenuto in 13,9 litri di carburante ogni 100 km, ottenuto grazie anche al vantaggioso rapporto peso/potenza, frutto dell'innovativa carrozzeria in alluminio, Audi Space Frame ASF, del peso di soli 1.940 chilogrammi: 4,31 per ogni cavallo. Lo stesso V10 si attiene alla regola della leggerezza, tant'è che pesa solo 220 kg, opportunamente corretto, costituito da sospensioni pneumatiche "adaptive air suspension", con quattro bracci in alluminio nell'asse anteriore e trapezoidali con controllo direzionale su quello posteriore. Una taratura più rigida delle sospensioni e una calibratura mirata sullo sterzo hanno accentuato l'agilità e la maneggevolezza della vettura che si affida a speciali sensori per l'adeguamento delle funzioni degli ammortizzatori alle condizioni stradali e di guida. Attraverso i comandi del sistema MMI si può selezionare il tipo di marcia.

L'Audi S8 adotta la trazione integrale permanente quattro, con ripartizione asimmetrica e dinamica della coppia. Il differenziale centrale ripartisce automaticamente la forza in modo ottimale su tutte e quattro le ruote, in caso di marcia normale la distribuzione della forza motrice è ripartita in rapporto 40 e 60 per cento tra avantreno e retrotreno, ma si spinge sino all'85 per cento dietro e sino al 65 per cento davanti in differenti condizioni stradali. Il dispositivo elicoidale autobloc-



Grintosa ed elegante al tempo stesso, la nuova Audi S8 tradisce la sua sportività soprattutto in particolari come i cerchi in lega con pneumatici super ribassati e quattro tubi di scarico.

cante EDS genera differenti giri in caso di frenata e in curva, variando sugli assi la distribuzione della potenza. Un cambio automatico a sei rapporti Tiptronic, modificato nel rapporto di trasmissione finale sottolinea il carattere di questa berlina. Anche in sesta vanta una ripresa potente e la possibilità di inserire con la leva selettiva la modalità Sport, consente di innestare la marcia più alta con un numero di giri ancora più elevato. Le marce possono essere cambiate anche manualmente attraverso dei bilancieri posti dietro la corona del volante.

La stabilità e la sicurezza, garantite dalla trazione permanente quattro e dal sistema di stabilizzazione spe-

cificamente adattato alla dinamica di questa vettura, si completano con un pacchetto di sistemi di ritenuta tra cui i due air bag anteriori, i quattro laterali e quelli sovradimensionati per la testa, detti Sideguard. Tutte le cinque cinture a tre punti sono dotate di pretensionatori e la struttura dei poggiatesta attivi dei sedili riduce il rischio di colpo di frusta in caso di tamponamento.

Elegante e dinamica

Gli interni dell'Audi S8 seguono esattamente il concetto già ampiamente espresso dell'eleganza, della dinamicità e della qualità massima proprie dell'A8, messe in evidenza dalle li-

di alta qualità. Insieme alla tecnologia adaptive light dei gruppi ottici, alle ruote da 20" e all'impianto frenante da 18", per il mercato tedesco saranno di serie il sistema di accesso e abilitazione senza chiave advanced key con pulsante avviamento per il motore, cristalli in vetro doppio insonorizzante, sedili riscaldati, sistema di navigazione con DVD e audio Surround con cambia CD.

La nuova Audi S8 sarà lanciata sul mercato nel secondo trimestre del 2006 e movimenterà certo la fantasia di molti automobilisti. Molto meno numerosi saranno quelli che realizzeranno il sogno di poterla acquistare, alla "modica" cifra di 97.600 euro.

lo.gra.

ROBASSOMERO - Nessuno stravolgimento delle linee eterne, né interventi di calibro pesante per questo popolare fuoristrada compatto. Quasi a confermare che negli ingredienti di una buona ricetta si debba intervenire il meno possibile. Quando però si tratta di assecondare "palati" esigenti, è bene tener conto delle sfumature, e intuire accorgimenti che non lascino spazio a perplessità, perciò dallo scorso mese, Suzuki Jimny è in vendita con alcune modifiche che saranno apprezzatissime da chi già ama lo stile disinvolto e versatile di una guida senza rinunce.

Frutto di diciotto anni d'esperienza, nella categoria delle piccole 4x4, con modelli come Santana e Samurai, Suzuki Jimny è l'erede di una dinastia di vetture che hanno cambiato il concetto di off road in all road, portando nelle strade urbane veicoli fino allora concepiti per utilizzi specifici, e unendo le prerogative di una jeep a quelle di una qualsiasi utilitaria, grazie a un sistema di trazione integrale che consente di disporre di grande agilità nel traffico ed eccellente motricità sullo sterrato. Il tutto prodigiosamente contenuto in dimensioni molto compatte e tuttavia straordinariamente spaziose e confortevoli.

Al modello cabriolet si affiancano ora le due rinnovate versioni 1.3 VVT 16 v JLX 3 porte berlina e il diesel 1.5 DDiS JLX sempre 3 porte berlina, che mantengono inalterati i volumi esterni (3.775 mm x 1.645 mm x 1.705 mm), e gli angoli di attacco, di dosso e di uscita (42°, 31° e 46°), mentre il frontale si distingue per il paraurti avvolgente e gli specchietti retrovisori in tinta con la carrozzeria.

Le linee sono più morbide

Rispetto alla versione precedente, infatti, le linee rigorose e squadrate si ammorbidiscono, abbandonano gli spigoli e si spostano sulle fasce muscolose che diventano morbide e avvolgenti senza però intaccare i principi di solidità e robustezza che la contraddistinguono e che ne hanno ispirato l'origine. Le ampie portiere hanno l'angolo di apertura elevato e nel portellone posteriore, incernierato lateralmente, la ruota di scorta è posizionata verso il basso, a vantaggio di praticità e di maggiore visibilità. I mancorrenti del tetto inoltre consentono l'applicazione di svariati accessori per il trasporto di carichi di ogni tipo.

All'interno, sono state rinnovate le tappezzerie e le imbottiture dei sedili, adesso ancora più resistenti ed ergonomicamente rivolti a una posizione di guida ideale, quelli posteriori sono abbattibili anche parzialmente di conseguenza la capacità del bagagliaio si estende fino a 486 litri. La consolle centrale ribadisce il concetto di essenzialità, per quanto riguarda i comandi, che pure risultano di facile controllo e utilizzo, come il volante a tre razze per un'impugnatura salda e sicura, e l'illuminazione in colore



■ **SUZUKI** / Jimny si rinnova sia nello stile e si arricchisce di versioni

Casomai finissero le strade

Rispetto alla versione precedente, infatti, le linee rigorose e squadrate si ammorbidiscono, abbandonano gli spigoli e si spostano sulle fasce muscolose che diventano morbide e avvolgenti senza però intaccare i principi di solidità e robustezza che contraddistinguono la vettura nipponica fin dalle sue origini



La nuova generazione del Jimny si distingue per la carrozzeria dalle forme arrotondate. Particolarmente curata, qui sopra, l'ergonomia dei vari comandi.

rosso del pannello degli strumenti, per una maggiore leggibilità.

Allo scopo di coniugare una guida dinamica a una sempre più irrinunciabile comodità, la progettazione si è concentrata sugli elementi che rendono Jimny un capolavoro di solidità e agilità, attraverso gli otto punti di ancoraggio per la carrozzeria e uno studio accurato di curvature e carichi. Resta immutato il telaio, indipendente, full frame, a longheroni con traverse tubolari, di particolare rigidità per gli impieghi più ardui della vettura e assistito da sospensioni oleopneumatiche con molle elicoidali che assecondano le proprietà fuoristradistiche del veicolo senza penalizzare il comfort di marcia e la guida in città.

Le novità più importanti, però, si concentrano nella proposta delle nuove motorizzazioni. La versione 1.3 benzina, quattro cilindri, 16 valvole, si presenta col nuo-

vo sistema VVT (Fasatura Variabile della Distribuzione) che ottimizza il rendimento della potenza e della coppia a tutti i regimi senza alterare i consumi. Con una cilindrata di 1.328 cc e 85 cv, eroga una coppia massima a 4.100 giri/m di 110 Nm e nel ciclo combinato consente una percorrenza di quasi 13,7 km per litro, contro i 12,8 km/l della precedente versione.

Turbodiesel più potente

Il nuovo propulsore turbodiesel 1.5 DDiS, invece, risulta potenziato, rispetto all'antecedente, di 15 cv e usufruisce della più nuova tecnologia "common rail" a iniezione diretta con tutti i vantaggi di buone prestazioni e consumi contenuti, (16,4 Km/l). Ha una cilindrata 1.461cc, 86 cv e 200 Nm di coppia massima a 3.750 giri/m. In entrambe le motorizzazioni sono eccellenti i

valori riferiti alle emissioni di CO2, nel rispetto delle normative ed omologazioni Euro 4 antinquinamento.

Un veicolo versatile

Opportunità rilevante se si considera la possibilità di poter inserire le quattro ruote motrici durante la guida attraverso un percorso di differenti caratteristiche di fondo. Anche per questa caratteristica Jimny si presenta versatile e adatto a ogni tipo di utilizzo, agevole sull'asfalto e maneggevole sugli sterrati grazie anche a un sistema di servosterzo idraulico che assicura un buon controllo anche a basse velocità con un raggio di sterzata di appena 4,9 metri, assistito da un sistema frenante con dischi davanti e tamburi dietro e ABS a quattro sensori e tre canali per frenate potenti e affidabili.

Nessuna leggerezza sul

fronte della sicurezza. Oltre alla solidità della robusta struttura realizzata in acciaio ad alta resistenza per assorbire forze d'urto di notevole portata, Jimny è dotato di air bag frontali, guidatore e passeggero, e cinture di sicurezza a tre punti di ancoraggio per tutti e quattro i posti. Sono di serie oltre all'ABS, la chiusura centralizzata con telecomando integrato nella chiave, alzacristalli e retrovisori elettrici, autoradio con lettore CD, e climatizzatore. Prezzi da 16.720 euro per il benzina e da 17.920 per il diesel.

Per ciò che concerne la trasmissione, sulla nuova Suzuki Jimny la rapportatura del cambio permette un migliore sfruttamento della potenza e un allungamento (nella versione benzina) dei rapporti di trasmissione concorrendo anch'essi all'ottimizzazione dei consumi e delle emissioni. Di particolare nota, l'innovativo pulsante per l'inserimento della trazione integrale e delle marce ridotte, collegato al ben noto sistema "Drive Se-

fronte della sicurezza. Oltre alla solidità della robusta struttura realizzata in acciaio ad alta resistenza per assorbire forze d'urto di notevole portata, Jimny è dotato di air bag frontali, guidatore e passeggero, e cinture di sicurezza a tre punti di ancoraggio per tutti e quattro i posti. Sono di serie oltre all'ABS, la chiusura centralizzata con telecomando integrato nella chiave, alzacristalli e retrovisori elettrici, autoradio con lettore CD, e climatizzatore. Prezzi da 16.720 euro per il benzina e da 17.920 per il diesel.

Lorella Grazi



■ **NISSAN** / Anche coupé-cabrio la piccola Micra

Plein air sulla citycar

Decisamente stuzzicante e ricca di fascino la nuova versione "open space" della sbarazzina giapponese con grandi occhi da insetto. Proposta a prezzi accattivanti, sarà sicuramente un'auto trendy anche su un mercato difficile come il nostro. Due i propulsori: 1400 e 1600

LISBONA - La costa atlantica è la località scelta dalla Nissan per far provare la nuova Micra C+C, la versione con tetto in metallico ripiegabile della sua citycar di successo. Un'auto che alla linea inconfondibile delle versioni chiuse a tre e a cinque porte aggiunge il notevole "plus" del tetto che scompare, trasformando in pochi secondi l'auto da confortevole coupé per i mesi più freddi a spider "due più due" con cui viaggiare nel sole e nel vento, immersi nella natura.

Proposta a prezzi chiavi in mano che vanno da 16.300 euro per la versione 1400 a 18.750 euro per la 1600 (per ora non si parla di diesel), la Micra C+C (il termine Coupé-Cabriolet è registrato da Peugeot, che è l'unica a poterlo utilizzare) non differisce molto, tutto sommato, dal prototipo esposto al pubblico per la prima volta in occasione del Salone di Parigi del 2002.

Ma la vera grande novità è costituita dal tetto in cristallo che rende l'abitacolo di questa Micra C+C particolarmente luminoso anche quando la vettura è in configurazione chiusa.

Intenso programma di sviluppo

Nel triennio intercorso fra la presentazione del prototipo e l'avvio della produzione in serie di questo modello, è stato infatti condotto un intenso programma di sviluppo, progettazione e produzione della vettura in collaborazione con la tedesca Karmann, un vero e proprio specialista del settore. Un passo necessario, questo, per far sì che la Micra C+C non perdesse nulla del suo fascino e che l'integrità strutturale della Micra non venisse compromessa in seguito alla... rimozione del tetto.

Per la Nissan la Micra C+C rappresenta un investimento da 150 milioni di euro. L'auto è prodotta nello stabilimento "storico" della casa nipponica a Sunderland, nel Regno Unito, vero e proprio fiore all'occhiello dell'industria europea; e qui, con metodi costruttivi altrettanto innovativi, viene realizzato l'originale tetto retrattile in vetro. Per la prima volta nella storia di questa Casa un fornitore esterno, per l'appunto Karmann, ha insediato una "fabbrica nella fabbrica" per costruire sul posto il tetto.

Abbassata e allungata rispetto alla versione chiusa a due volumi, la Micra C+C è un'auto indubbiamente elegante. Il tetto, anche in se-



guito alla maggiore inclinazione del parabrezza, è più basso di 9,9 centimetri, mentre l'auto è più lunga di 7,2 cm, anche perché la coda a bauletto deve ospitare il tetto ripiegato dietro i sedili posteriori, che si possono considerare decisamente di fortuna.

Quanto al tetto, bastano 22 secondi per ripiegarlo al di sotto al coperchio del bagagliaio, che è ovviamente del tipo a doppia cerniera,



Nell'abitacolo spiccano i pedali sportivi. Nella Micra C+C i due posti posteriori vanno considerati di fortuna.

come avviene in tutte le coupé-cabrio come questa. Per sollevare e ripiegare il tetto basta premere un pulsante. L'operazione è completamente automatica e non è richiesto alcun intervento di tipo manuale. Il meccanismo del tetto può inoltre essere azionato anche con la vettura in marcia, a patto di non superare i 5 km/h.

La linea è certamente accattivante, ma a parte que-

sto va detto che la Micra C+C vanta anche il bagagliaio più capiente della sua categoria. Con il tetto abbassato, dispone di ben 257 litri, che diventano addirittura 457 con il tetto sollevato. Per evitare che i bagagli interferiscano con i meccanismi d'azionamento del tetto quando si vuole viaggiare "plein air", nel vano è prevista la classica tendina divisoria da fissare e che indica il limite in altezza da non



AL VOLANTE DELLA NISSAN MICRA C+C

Dinamismo di qualità

LISBONA - Maneggevole e brillante, la Micra C+C è un'auto che al volante non fa per nulla rimpiangere la versione a tetto chiuso da cui deriva. La 1600 regala emozioni, nel senso positivo del termine, con i suoi 191 Nm di coppia e un'accelerazione da 0 a 100 km/h che viene coperta nel tempo di 10,6 secondi. Dotata di pneumatici sportive, (185/50 con cerchi da 16 pollici) la 1600 è fatta per essere guidata in modo brioso e si conferma auto da usare tutti i giorni, maneggevole com'è in città e brillante fuori dai centri abitati. L'elettronica aiuta il guidatore a non commettere errori, mentre lo sterzo servoassistito si comporta diversamente a seconda della velocità della vettura. Non manca il sistema di controllo di stabilità della vettura ESP. Molto buona anche la frenata, modulabile ma decisa, gestita dal sistema antibloccaggio Abs mentre il ripartitore Ebd distribuisce istantaneamente la potenza su quattro dischi.

La meno potente 1400 da 88 cavalli invece è fatta per chi desidera una vettura scoperta da guidare in modo più rilassato, pur vantando anch'essa una certa vivacità di guida. Il motore è silenzioso ed elastico, e l'auto si

muove bene quando deve districarsi da situazioni scabrose. I pneumatici in questo caso sono i 175/60 da 15 pollici che tendono a privilegiare il comfort sui fondi sconnessi.

La meno potente 1400 da 88 cavalli invece è fatta per chi desidera una vettura scoperta da guidare in modo più rilassato, pur vantando anch'essa una certa vivacità di guida. Il motore è silenzioso ed elastico, e l'auto si muove bene quando deve districarsi da situazioni scabrose. I pneumatici in questo caso sono i 175/60 da 15 pollici che tendono a privilegiare il comfort sui fondi sconnessi.

Tra le peculiarità di questo modello, spicca il dispositivo salva batteria per chi parcheggia l'auto e se ne va dimenticando le luci accese nell'abitacolo: se non viene rilevata alcuna azione da parte degli occupanti, dopo alcuni momenti tutto si spegne da sé.

Per quanto riguarda la sicurezza, va detto che la Micra C+C è dotata di doppio airbag per conducente e passeggero, più airbag laterali montati nei sedili anteriori per una più efficace protezione nel caso di impatto.

Una piacevole sorpresa è costituita dal fatto che sia con la 1400 che con la 1600 i consumi sono estremamente contenuti: la 1400 si accontenta di 6,6 litri per 100 km, mentre la 1600 la supera di poco: appena 6,7 litri per 100 km. Particolarmente contenute sono anche le emissioni inquinanti, ed entrambi i propulsori rispettano già la normativa Euro 4. Il cambio d'olio è previsto soltanto ogni 30mila km.

Nata a Londra grazie alla creatività dei progettisti di Nissan Design Europe, la Micra C+C è oggi una splendida realtà che si può toccare con mano. Ovviamente sono state necessarie alcune modifiche per trasformare la showcar in un modello da produrre in serie, ma quello che conta è il fatto che sia rimasto lo spirito del prototipo, la sua filosofia e l'originalità della sua linea, che ovviamente mantiene molti degli stili tipici della Micra a tre e a cinque porte con il tetto fisso.

superare. Ma anche nell'abitacolo non mancano i vani portaoggetti: molti, per ovvi motivi, sono dotati di serratura, per cui si possono utilizzare con tranquillità anche quando si lascia la vettura incustodita con il tetto abbassato. Tasche nelle portiere, spazi nella consolle centrale e un comparto dotato di serratura sotto il sedile del passeggero sono altrettanti spazi da utilizzare con tranquillità in ogni situazione di utilizzo della vettura.

Due versioni per l'Italia

La gamma per l'Italia comprende le versioni Sport 1.4 e Tekna 1.6, con potenze rispettivamente di 88 e 110 cavalli. La 1600 adotta il nuovo motore bialbero a 16 valvole che è montato anche sulla sportiva Micra 160 SR. Per quanto riguarda le sospensioni, lo schema è il McPherson con barre di torsione già visto sulla berlina e che qui è stato ulteriormente perfezionato per adattarlo alla particolari caratteristiche di questa coupé-cabrio.

In sostanza un'auto che consente di realizzare, con una spesa tutto sommato contenuta, il sogno di possedere due auto in una: una coupé quando si viaggia a temperature non proprio calde, e una cabrio quando fa caldo e il sole rende più gradevole la visione del paesaggio che ci circonda. Non si può sempre correre...

Lino Sinari

■ **SUBARU** / Con la nuova Impreza completato il rinnovamento della gamma

Forza e aggressività

È quanto esprime immediatamente la nuova Impreza, il cui design è opera del greco Andrea Zapatinas che ha saputo conferire alla vettura nipponica una personalità e un temperamento da vera sportiva ma senza alcuna penalizzazione per il comfort di marcia

ADRIA - Una collezione di veri gioielli a trazione integrale, tre per la precisione, l'aspirata 2.0R, la WRX e la STI, offerti con la carrozzeria Sport Wagon per l'aspirata e la WRX e con la carrozzeria berlina per la stessa WRX e per la STI; quest'ultima punta di diamante dell'offerta Subaru che riguarda la nuova Impreza. Una vettura che, rispetto al passato, cambia molto; dalla "pelle" esterna ai motori. Parliamo anzitutto della linea che ha molto di diverso soprattutto nel frontale, dove la matita di Andrea Zapatinas, il designer d'origine greca che ha fatto un breve passaggio anche all'Alfa, ha lavorato per riuscire a coniugare una forma capace di dare l'impressione di forza e di aggressività con le esigenze di aerodinamica.

Come le ali di un aereo

"La vettura vista di fronte - ha detto Alberto Zambelli Rain, direttore marketing e P.R. alla Subaru Italia - richiama le ali di un aereo e questo motivo riporta al passato dell'azienda che è nata dopo la seconda guerra mondiale dalla fusione di cinque aziende aeronautiche riconvertite, ma anche al presente perché la Fuji, nostra capogruppo, opera in campo spaziale e costruisce aerei". Abbiamo parlato di aerodinamica. Aggiungiamo che è stata curata in tutte le versioni, ma in modo particolare in quella contraddistinta dalla sigla STI. Perché? Presto detto: la stessa



Particolarmente grintoso il frontale della nuova Impreza, che ha mantenuto la grande presa d'aria posta sul cofano motore davanti al parabrezza. Il motore può essere aspirato o turbo e il cambio è disponibile in versione manuale e automatico.

configurazione caratterizzerà la versione da gara. Mai forse come in questo caso c'è stata una grande cura nel realizzare la STI da strada in linea con la vettura, che ne deriverà, destinata a impegnarsi nel Mondiale Rally, nel Campionato Italiano Assoluto e in tanti altri campionati in tutto il mondo.

Tutto questo perché il costruttore che porta nel suo marchio le Pleiadi vuole affermare sempre più, come ci ha detto nella sua intervista Mario Sacchiero, la sporti-

ività, unita alla sicurezza, delle sue vetture. Veniamo agli interni belli e rifiniti con cura in tutte le versioni; una sottolineatura per quelli della solita STI che si presentano come un vero e proprio posto di lavoro per un pilota da rally. Molto particolare la strumentazione rossa e luminescente, per avere un impatto visivo più immediato in qualsiasi condizione. È il momento di accennare alle motorizzazioni, tutte tre nuove. Partendo da quella della 2.0R, che monta un nuovo due litri aspira-

to, con doppio albero a camme in testa e variatore di fase continuo per le valvole lato aspirazione, che, con la sua potenza di 160 cavalli è al vertice della categoria.

Segue, con le stesse caratteristiche di cui abbiamo appena parlato, la WRX con il suo 2.5 con turbo a bassa pressione che arriva a 230 cavalli. Il top è la "solita" STI; ha un motore 2.5 con turbo ad alta pressione, doppio albero a camme e variatore, che arriva a 280 cavalli. Per dare un'idea di cosa possono fare le nuove Im-



preza indichiamo le velocità massime fornite dalla casa: 203 chilometri orari per l'Impreza aspirata; 230 per la WRX; 255 per la STI. Il discorso sui motori si può concludere con la spiegazione dell'aumento della cilindrata a 2.5 litri per la WRX e la STI "Il motivo è semplice - spiega Alberto Zambelli Rain - ed è quello di poter mantenere prestazioni molto elevate pur adeguandosi ai limiti imposti dalla normativa Euro4".

C'è anche automatica

Continuiamo il discorso sulla meccanica parlando dei cambi. L'aspirata 2.0R ha un cambio a 5 marce, in comune con la WRX, ma può anche montare, unica fra le Impreza, un cambio automatico 4 marce a controllo elettronico, la cui logica serve anche da base per la distribuzione attiva della coppia motrice tra l'asse anteriore, di base al 60 per cento, e quello posteriore. Il cambio manuale a 5 marce è invece accoppiato a una trazione integrale simmetrica che distribuisce la coppia motrice in modo fisso al 50 per cento fra i due assi. La più sportiva STI ha un cambio a 6 marce realizzato in casa Subaru, caratterizzato da una struttura capace di sopportare un uso gravoso. Accoppiato al sistema di trazione integrale più complesso e più sportivo fra quelli in uso sulle Subaru stradali; è il differenziale centrale DCCD a controllo elettronico.

LE AMBIZIONI COMMERCIALI DELL'AZIENDA DI ALA DI TRENTO

Sacchiero: "Obiettivo 10.000 nei prossimi cinque anni"

ADRIA - "Siamo in Italia col marchio Subaru esattamente da vent'anni e devo dire che dall'inizio le cose sono molto cambiate. Ricordo perfettamente quando, nei primi tempi, sentendo il nome, qualcuno ridacchiando, vista la u finale, ci chiedeva se offrivamo del pane sardo. Oggi, dopo le tante vittorie nel mondo dei rallies, il nostro prodotto è ben conosciuto ed è diventato sempre più un simbolo di sportività". Così esordisce Mario Sacchiero, amministratore delegato di Subaru Italia, parlando in occasione della presentazione della nuova Impreza ad Adria, sulle strade del Delta del Po e, per le versioni più spinte, sulla pista dell'autodromo.

"Nel corso del 2005 abbiamo in pratica rinnovato



Mario Sacchiero, amministratore delegato di Subaru Italia

tutta la gamma, prima con la Legacy e il Forester, adesso con l'Impreza - continua il manager che da lungo tempo opera per il marchio giapponese - e io considero quest'ultima una vettura capace di dare espressioni particolari nella ver-



sione WRX, con motore 2500 turbo a bassa pressione da 230 cavalli, e STI, che monta un propulsore 2500 da 280 cavalli, dotato di turbo ad alta pressione. Ma non trascurerei la 2000 aspirata da 160 cavalli, una vettura che, con le sorelle

più potenti, ha in comune la grande sicurezza".

Parlando di mercato Mario Sacchiero sottolinea come Subaru Italia, nei primi dieci mesi del 2005 abbia superato del 30 per cento i risultati dell'analogo periodo dell'anno scorso, e possa quindi puntare alle 5.000 unità vendute nel corso dei dodici mesi. Che per circa l'80 per cento saranno rappresentate da Legacy e Forester, lasciando il 20 per cento all'Impreza.

"Che per noi - conclude - è però importantissima perché dà al nostro marchio una connotazione sportiva. Una situazione che corrisponde, di fatto, alle indicazioni per il futuro della Casa madre, che vuole fare del marchio un premium sport brand in tutto il mondo. Parlando di obiettivi commerciali futuri posso dire che entro il 2009 l'Europa dovrebbe arrivare a vendere 100.000 Subaru e che l'Italia dovrebbe partecipare a questa crescita con il 10 per cento".

In quattro anni un raddoppio: niente male!

co, che in condizioni normali, distribuisce la coppia motrice al 41 per cento sull'anteriore e al 59 per cento sul posteriore, dando alla vettura una maggior predisposizione alla guida sportiva, ma che può arrivare fino a una distribuzione del 50-50. Guida sportiva che, per l'Impreza STI è resa ancora più facile dalla presenza di un sistema frenante, basato su 4 dischi Brembo, molto simile a quello adottato nelle competizioni. In una prova sulle strade del Delta del Po per l'aspirata 2.0R per l'aspirata e sulla pista di Adria per le sportive, le tre Impreza annate 06 hanno dimostrato tutte le loro doti che, oltre al buon comfort per la 2.0R, si sintetizzano in due parole: prestazioni al vertice e sicurezza assoluta in ogni condizione. I prezzi partono dai 22.890 Euro per la Sport Wagon aspirata con cambio manuale, per passare dai 32.990 euro della WRX berlina, e arrivare al tetto dei 43.990 euro della STI.

Aldo Patellani

■ **OPEL / Astra GTC OPC, la cattivissima da 240 cavalli**

Adrenalina da Russelsheim

Era già brillante la versione GTC "normale": figurarsi quella sviluppata dall'Opel Performance Center e che ha sotto il cofano un motore ancora più potente, che sviluppa ben 240 cavalli e la spinge fino a 244 km/h. L'abbiamo provata sulle strade della Targa Florio



PALERMO - Basta un'occhiata per capire quello che ci aspetta, lungo un tratto del circuito delle Madonne con tanto di scorrazzata finale sulla salita del Monte Pellegrino: stiamo per guidare l'Opel Astra GTC OPC, una vera belva travestita da piuttosto tranquilla coupé a tre porte, se non fosse per quei cerchi con pneumatici super ribassati, per il tubo di scarico centrale di forma

so e anche negli Anni '70 con la Opel GT guidata da Giorgio Pianta.

Un percorso veloce ma ricco di insidie, con il fondo stradale che cambia continuamente, ci ha consentito di saggiare a fondo le qualità stradali di questa Astra GTC OPC (la sigla OPC sta per Opel Performance Center, il Centro di sviluppo della Casa di Russelsheim specializzato in vetture ad alte prestazioni). Insieme a lei, Opel Italia ha deciso di importare anche la Zafira OPC (ne parliamo a parte) mentre per ora non saranno importate la Vectra berlina e station in versione "cattivi

condi e arriva a 244 km/h. Il tutto è tenuto sotto controllo dal sistema IDS Plus (Interactive Driving System), che collega elettronicamente in rete e coordina tutte le funzioni che regolano il comportamento su strada della vettura. E per chi vuole esagerare c'è un pulsante, lo "Sport Witch", che consente di guidare l'Astra con un assetto ancora più sportivo.

Il feeling con l'auto è davvero immediato, fatta salva la precauzione di cui sopra sulle accelerate a fondo con le ruote sterzate: le traiettorie sono sempre molto precise e i pneumatici 225/40 su cerchi da 18" fanno il loro

dovere, anche se il fondo delle statali siciliane non è sempre il massimo per un'auto di questo genere.

Il cambio a sei marce è una piacevole sorpresa, e l'auto regala sensazioni uniche: la sesta non è assolutamente una marcia da autostrada, ma una grintosa sesta di potenza e volendo ci si può divertire a trovare il rapporto più indicato, grazie anche alla generosa coppia di 320 Nm che è disponibile già a partire da 2.400 giri/min. Il tutto per 31mila euro chiavi in mano, che non è una cifra sproporzionata in relazione a quelle che sono le prestazioni dell'auto.

Il posto di guida è uno dei principali fattori di seduzione di quest'auto, con gli strumenti contornati da una cornice cromata, insieme ai sedili Recaro che avvolgono bene il corpo e lo fanno traspirare adeguatamente: perché guidando l'Astra OPC si ha davvero caldo, non per l'ambiente che è accuratamente climatizzato, ma per le sensazioni che si provano alla guida!

Pistoni forgiati in alluminio

Il motore è un vero gioiello, con i pistoni forgiati in alluminio e silicio raffred-

dati con getti d'olio e dotati di segmenti modificati, con il turbo a pressione ottimizzata, l'intercooler con un maggiore flusso d'aria e iniettori di maggiori dimensioni. Quanto al turbocompressore di tipo integrato, riunisce in unico complesso il collettore di scarico, il turbocompressore vero e proprio e la valvola wastegate. Una soluzione analoga era stata adottata per la produzione di serie della Opel Calibra Turbo apparsa nel 1992. Il turbocompressore di tipo integrato non solo è più leggero e compatto rispetto a quelli di tipo tradizionale, ma riveste anche grande importanza ai fini delle prestazioni. Il minor tragitto che i gas compiono tra il motore e la turbina garantiscono, come abbiamo detto, un'elevata coppia motrice ai bassi regimi, in modo da avere una risposta pronta e progressiva in un ampio arco di regimi di funzionamento. Infine i movimenti del pedale dell'acceleratore sono registrati elettronicamente (il sistema prende il nome di "drive-by-wire") e sono resi effettivi meccanicamente dall'attuatore della valvole a farfalla.

L'ultima generazione dell'Opel Astra OPC, lunga 4,29 metri, larga 1,75 e alta 1,42, e con un passo di 2,64 metri, pesa 1.393 kg ed è prodotta nello stabilimento di Anversa in Belgio, sulla stessa catena di montaggio degli altri modelli della gamma Opel Astra. In Europa Opel prevede di venderne circa 3.500 esemplari all'anno, l'80 per cento dei quali destinati alla Germania (800), alla Gran Bretagna (1.800) e alla Svizzera (300).



Nell'abitacolo spiccano i sedili Recaro che fanno parte, insieme alla vernice metallizzata, della dotazione di serie.

trapezoidale e per le "grandi bocche" che fanno respirare il suo possente motore. La Opel ci ha portato a Palermo non per una scelta geoclimatica, anche se abbiamo potuto apprezzare in due splendide giornate il sole e il mare di Mondello, con un'acqua verde chiarissimo e persino alcune persone che facevano il bagno a novembre! Il vero motivo di questa location era il farci ripercorre le strade della leggendaria Targa Florio, dove la Opel fu protagonista già all'inizio del secolo scorso

va". Invece è già stata programmata una Meriva OPC: staremo a vedere...

Non lasciate il volante

I quaranta cavalli in più (240 in tutto) rispetto all'Astra GTC "normale" (si fa per dire) si sentono eccome, e se si accelera con decisione è bene tenere molto stretto il volante tra le mani, se non si vuole ritrovarsi alle prese con decisi riallineamenti delle ruote. L'auto accelera da 0 a 100 km/h in soli 6,4 se-

OPEL/ALLA SCOPERTA DELLA ZAFIRA OPC

Se la famiglia ha fretta...

PALERMO - Immaginate una famiglia con mamma e bambini che si appresta a salire su una monovolume compatta come la Zafira, con doppio tubo di scarico, ruote e cerchi da "muscle car", un accenno di spoiler posteriore e assetto ribassato. Un missile per una gita fuori porta: così si potrebbe sintetizzare la nuova Opel Zafira OPC, che si può portare dopo aver staccato un assegno da 33mila euro (neanche tanto): anche qui c'è sotto il cofano un 2 litri turbo a benzina da 240 cavalli, con 231 km/h di velocità massima, 320 Nm di coppia e 7,8 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h. Anche qui, come sull'Astra, la trazione è rigorosamente sulle ruote anteriori, e giustamente la Casa la presenta come "monovolume prodotta in serie più veloce del mondo".

All'interno, seduti sui raffinati sedili Recaro, che sono disponibili in due diverse combinazioni di pelle e tessuto, si ha una gradevole sensazione di... dominio del mondo che ci circonda. Ma basta premere con decisione sul pedale gas per sentirsi incollati allo schienale del sedile, e avere l'impressione di essere seduti sulla punta di un missile. Sarà bene scegliere con cura le persone da portare con sé, per non avere reazioni decise da parte di chi si troverà a dover condividere un simile livello di prestazioni. Ai semafori ci si sente una sorta di Golia pronto a divorare tutti gli altri, mentre sui percorsi ricchi di curve ci si può divertire a far rollare la Zafira, che per quanto abbia l'assetto sportivo ha comunque un baricentro più alto, per forza di cose, rispetto alla Zafira.

I freni (con dischi da 17 pollici) sono adeguati alle prestazioni di questa monovolume... da corsa, e l'abitacolo ha mantenuto la grande praticità del sistema Flex7 (un brevetto Opel) che permette di trasformare l'auto senza fatica, e in pochi secondi, in una vettura a sei, cinque, quattro, tre oppure due posti senza



dover smontare e riporre da qualche parte i sedili che non si intende utilizzare. Caratteri distintivi di questa versione, nell'abitacolo, sono la finitura OPC sulle soglie delle portiere, la pedaliera in alluminio, gli strumenti con bordi cromati, una grafica speciale e le lancette di colore rosso.

Il guidatore che desidera un comportamento ancora più sportivo non deve fare altro che selezionare la modalità Sport-Witch per irrigidire ulteriormente l'assetto della vettura. Rispetto alla Zafira "normale", qui le sospensioni sono state abbassate di 15 mm, le bandelle sottoporta sono più pronunciate e le pinze dei freni in colore blu si intravedono attraverso le ruote a stella. Perfino il vano motore ha un'immagine hi-tech con il coperchio delle punterie, verniciato nella classica combinazione cromatica argento-blu tipica di OPC, mette in risalto la particolarità del motore turbo a benzina. La gamma dei colori della Zafira OPC comprende le tinte Arden Blue, Star Silver, Sapphire Black e Magma Red.

NIZZA - Spesso i costruttori per le nuove automobili si inventano i nomi, le sigle, i numeri più fantasiosi. Ci sono anche però dei nomi "sacri" che vengono mantenuti nel tempo, che è quasi una forma di rispetto per automobili che rappresentano la storia della casa che le ha in produzione. Nel passato è stato il caso del Maggiolino della Volkswagen, prodotto in oltre 30 milioni di esemplari, oggi è il caso della Golf della stessa Volkswagen, della Fiat Punto, della Toyota Corolla, della Ford Fiesta, della Honda Civic, automobili che nel corso dei decenni si sono profondamente evolute, sono state radicalmente cambiate, tranne appunto che nel nome.

L'ultimo esempio è proprio la Honda Civic, nata nel lontano 1972, prodotta attraverso 7 generazioni in oltre

divertimento di guida, per la grande abitabilità riferita anche al bagagliaio, per la flessibilità dei sedili.

Scelta in Italia da 50mila

I 50mila clienti che in Italia già guidano i precedenti modelli Civic si troveranno, a partire da gennaio, nella condizione di poter ricomprare una Civic rispetto alla quale il precedente modello appare davvero come un vecchio parente. Nel nuovo modello, disegnato in Europa e prodotto nella fabbrica Honda in Gran Bretagna, si tocca con mano, immediatamente, la modernità di una vettura compatta che sorprende positivamente fin dal suo primo contatto. Che noi abbiamo avuto sulle strade della Costa Azzurra.

Le linee rivoluzionarie

GRAZIE ALLA NUOVA CIVIC, HONDA PUNTA ALLE 32MILA UNITÀ

Skerl: "Un ambizioso traguardo per il 2006"



Alessandro Skerl

NIZZA - Non fa parte di nessun grande gruppo automobilistico, la Honda, ma a guardare i suoi risultati sembra non abbia assolutamente bisogno di apparentarsi con qualcuno come negli ultimi tempi è avvenuto per tante aziende, anche nipponiche. I numeri dicono che lo scorso anno Honda ha venduto nel mondo quasi 20 milioni di prodotti con un incremento del 18 per cento rispetto al 2003 e che di questi 3,194 milioni di unità

sono state rappresentate dalle automobili, il cui aumento è stato del 10 per cento. Il 2005 dovrebbe registrare ancora una crescita sia dal punto di vista assoluto sia per quanto riguarda le auto e le moto. Intanto in Europa, nei primi 9 mesi dell'anno

Honda ha consegnato circa 225mila vetture con un incremento dell'11,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2004. In Italia le cose sono andate anche meglio visto che nei primi dieci mesi Honda ha venduto 21.461 vetture pari ad una crescita del 19,5 per cento.

"I motivi di questa crescita sono sicuramente da attribuire - ha sottolineato Alessandro Skerl, direttore generale di Honda Automobili Italia - al successo del nostro motore Diesel sui modelli CR-V, FR-V e Accord, unitamente al costante apprezzamento della Jazz da parte della clientela. Pensiamo di chiudere l'anno con 26mila immatricolazioni per puntare alle 32mila unità nel 2006 grazie non solo alla nuova Civic ma anche alle altre novità in arrivo come la rinnovata gamma Accord e alla nuova Legend equipaggiata con l'avanzato sistema Super Handling All Wheel Drive. A proposito della nuova Honda Civic prevediamo per il 2006 di consegnarne almeno 12mila unità. I prezzi non sono ancora del tutto definiti, dal momento che la commercializzazione è prevista da gennaio. Ma la Civic 1.8 benzina avrà un prezzo di partenza di 19.500 euro, mentre il modello con motore turbodiesel partirà dai 21.500 euro".

■ **HONDA** / Debutta in gennaio l'ottava generazione della Civic

Rivoluzione nel segno di una grande tradizione

Innovativa sia nel design esterno sia soprattutto nella progettazione interna, la nuova Civic ha tutte le qualità per poter dar seguito al successo che questo modello riscuote sui mercati di tutto il mondo da più di 35 anni. Disponibile sul nuovo modello anche il turbodiesel di 2,2 litri da 140 cv

15 milioni di esemplari venduti in tutto il mondo, e che dal prossimo gennaio si porrà alla clientela nella sua ottava generazione. Ancora una volta il passaggio generazionale ci consegna una Civic innovativa in tutto e per tutto, nel design esterno, con linee più morbide e armoniose, in quello interno con una plancia e una strumentazione assolutamente rivoluzionarie per la disposizione dei volumi e delle indicazioni di servizio, per i suoi contenuti tecnologici finalizzati a garantire un comportamento stradale all'insegna della sportività e del

degli esterni combinano un design semplice e rigoroso, ispirato all'arte giapponese, con elementi attraenti e seducenti più vicini alla sensibilità europea. Va sottolineato che, in controtendenza con gli orientamenti dell'industria automobilistica, le dimensioni esterne si sono ridotte ulteriormente anziché aumentare. In compenso l'ultima generazione della Civic ridefinisce con molta intelligenza gli standard dello spazio interno. Dove la caratteristica principale è rappresentata dall'ergonomia, con l'intero ambiente interno che sembra

appunto avvolgere il conducente, ma abbinando il design futuristico alla versatilità e alla funzionalità. Il quadro strumenti è stato realizzato secondo il concetto funzionale Dual Link, che suddivide il cruscotto in due aree distinte: in quella superiore sono visualizzate le informazioni più importanti per la guida, in quella inferiore le informazioni accessorie. In questo modo la nuova Civic propone una vera interfaccia tra il guidatore e la vettura e riduce al minimo lo spostamento dello sguardo fra la strada e il display, con conseguente aumento della

sicurezza e del piacere di guida. Bisogna farci un po' l'abitudine alla nuova disposizione degli elementi del cruscotto e dell'intera plancia, ma il risultato del lavoro dei progettisti appare assolutamente apprezzabile.

La flessibilità dei sedili

La versatilità è assicurata anche dalla flessibilità dei sedili. Le sedute posteriori possono essere sollevate creando una seconda area di carico tra sedili anteriori e posteriori. Questi ultimi, completamente abbattibili a



Decisamente avveniristica la strumentazione della nuova Civic, che ricorda quella degli aerei da combattimento. Appare innovativa la linea di questa media nipponica.

scomparsa con un unico movimento e in maniera indipendente, permettono di avere una superficie di carico perfettamente piatta. Il vano portabagagli è un altro esempio della versatilità della Civic con lo spazio di carico di ben 485 litri con i sedili posteriori alzati e fino a 1.352 quando sono ripiegati. Nel baule è anche disponibile un doppio livello, per cui sotto il pianale si trova un doppio fondo con un volume di oltre 70 litri.

Inizialmente le motorizzazioni disponibili sono il benzina 1.8 da 140 cavalli e lo straordinario turbodiesel 2.2 anch'esso con potenza di 140 cavalli. Nella tarda primavera si aggiungerà anche il benzina 1.4 da 83 cavalli. Se è vero che nel segmento C le vetture compatte a 5 porte come la nuova Civic sono richieste per il 75 per cento con motorizzazione Diesel, bisogna subito dire che la Civic 2.2 turbodiesel non ci mette molto a entusiasmare subito dopo aver percorso una manciata di chilometri. Lo straordinario turbodiesel, già apprezzato sull'Accord come sulle nuove CR-V e FR-V, fa della Civic un'automobile godibile in ogni situazione, esaltata anche dall'ottimo cambio a sei marce, garanzia non solo di prestazioni di altissimo livello ma anche di consumi estremamente contenuti. Con la motorizzazione benzina di 1.8 litri è disponibile il cambio i-Shift a sei marce che può essere usato nelle

modalità Automatica e Manuale.

Telaio studiato per l'Europa

Studiato appositamente per il mercato europeo, il telaio è alla base dell'eccellente stabilità e guida sportiva della nuova Civic. Una peculiarità del telaio è l'ampia carreggiata e il passo relativamente lungo. La stabilità è stata ulteriormente aumentata rispetto al modello precedente ottimizzando la taratura degli ammortizzatori e delle boccole elastiche. Le prestazioni complessive risultano migliorate non solo grazie alla sofisticata struttura degli ammortizzatori ma anche a tutta una serie di interventi sulle sospensioni come sull'impianto frenante. Anche sotto il profilo del comfort, la nuova Civic non delude le aspettative. La rumorosità meccanica e dinamica è contenuta al massimo. Il che consente agli occupanti della vettura una qualità di vita a bordo decisamente di alto livello.

Più che giustificate, dunque, le ambizioni di Honda per quel che saranno i risultati commerciali che potranno caratterizzare la Civic dell'ottava generazione sui mercati, in un segmento dove oltretutto la concorrenza è davvero agguerrita ma che Honda conta di affrontare con un'arma ancora più vincente.

Paolo Altieri





MAZDA/PARLA IL PRESIDENTE DI MAZDA ITALIA

Simongini: "Un investimento che definirei a lungo termine"

FARO - In riferimento al dato relativo alle vendite dell'ultimo biennio, che evidenzia una leggera flessione del mercato di questo particolare segmento, occorre precisare che il lancio della nuova MX-5 non è l'unico grosso incentivo che Mazda vuole dare per una ripresa d'interesse per l'auto sportiva. "Il coinvolgimento di un pubblico sempre più vasto - ha sottolineato Carlo Simongini, presidente e amministratore delegato di Mazda Motor Italia - e di una clientela che apprezzi i nostri prodotti deve essere il punto cardinale della gestione commerciale e del marketing. Per arrivare a questo ci siamo concentrati sull'allestimento sempre più diffuso di punti vendita ed assistenza da noi battezzati "Mazda Store" con un'impronta del tutto nuova, originale e riconoscibile e capaci di suscitare immediato interesse. L'obiettivo che ci prefiggiamo è costituire una rete di vendita che offra un'eccellente assistenza anche attraverso l'istituzione di moderni sistemi informatici, prontamente fruibili per ogni esigenza dei clienti Mazda".

"A questo scopo - ha aggiunto - diventa fondamentale una comunicazione ben congegnata,



Carlo Simongini, presidente e amministratore delegato Mazda Motor Italia

che risulti incisiva ed efficace. Siamo riusciti, infatti, con appena un decimo degli investimenti pubblicitari di grosse aziende automobilistiche, a essere presenti e molto visibili legando in nostro marchio a importanti manifestazioni ed eventi sportivi, attraverso i quali, siamo certi, la popolarità di Mazda otterrà il riconoscimento che il nostro impegno merita".

MAZDA / La terza generazione della MX-5

Il mito va ancora in scena

Ha appena compiuto sedici anni. E mentre le coetanee della sua categoria sono quasi tutte in pensione, Lei, con un trucco glamour, si prepara a catturare ancora tante simpatie. Per la gioia dei fan che la seguono da sempre

FARO/ALBUFEIRA - Sono passati sedici anni, da quando, per la prima volta, Mazda ebbe l'ardire di presentare

il frutto del lavoro iniziato tre anni prima, un progetto mirato alla produzione di serie di un'auto sportiva leg-

gera e accessibile. Sedici anni dal debutto della Mazda MX-5 (Miata) al salone dell'Auto di Chicago del

1989, dove iniziò la rinascita di un segmento considerato ormai estinto, quello delle spider leggere, e che Mazda

ha ipotecato con un primato tanto indiscusso quanto inaspettato. Con 531.890 unità prodotte in totale tra l'apri-

le del 1989 e l'ottobre del 1999, una nuova edizione nel '97, e continue migliorie nel corso degli anni, la MX-5, entra nel Guinness dei Primati come la sportiva due posti decapottabile più venduta di tutti i tempi, e le 724.667 prodotte a tutto il mese di luglio di quest'anno, confermano la popolarità di questa vettura, divenuta in tutto il mondo oggetto di culto per gli amanti delle auto sportive, Italia compresa dove dal 1990 a oggi ne sono state vendute oltre 16.000.

Il debutto della terza generazione della MX-5, nella suggestiva e frizzante atmo-

FARO - Innanzi tutto, la terza versione della MX-5 appare decisamente più atletica e matura. Come i modelli precedenti, conserva il carattere di auto sportiva agile e leggera, ma ne sono stati ridisegnati i profili, aumentando le dimensioni della carreggiata

(75 mm anteriormente e 55 mm posteriormente) e quelle delle ruote, ospitate da parafranghi più sporgenti e dall'aspetto grintoso. Ritoccate anche altezza, larghezza e lunghezza con un incremento rispettivamente di 20 mm, 40 mm e 20 mm, che sembrano irrilevanti ma che invece sono percepibili sia dall'esterno che dall'interno. Gli angoli della vettura sono ancora smussati verso l'interno, ma a livello delle porte la linea si modifica e i pannelli laterali non sono più curvati verso il centro, a vantaggio di un abitacolo più ampio e con più spazio per i fianchi, le spalle e i gomiti.

Questa modifica ha consentito di utilizzare per la prima volta gli airbag laterali. Le superfici dei pannelli della carrozzeria sono state studiate appositamente per esaltare l'aerodinamicità dell'auto e conferirle un "tono muscolare" teso e allungato. La forma leggermente cuneiforme ne accresce l'aggressività senza intaccarne l'impronta classica e la compattezza, sottolineata anche da nuovi retrovisori laterali e luci alloggiati in posizione più interna sia davanti che dietro. La capote, si piega in due punti anziché cinque, e delle piccole molle ne facilitano l'apertura manuale, che attraverso una maniglia a gancio, può essere azionata stando seduti in pochissimi secondi. Per questa nuova versione, inoltre, è anche disponibile un tetto rigido rimovibile, che, grazie a un nuovo design del lunotto, la trasforma in una perfetta coupé, e pur non pretendendo velleità di carico trasportabile, anche la minima capacità del bagagliaio è stata maggiorata per offrire un'ulteriore chance agli ingombri più comuni.

Interni più funzionali e decisamente accattivanti

L'intento è ancora quello dell'essenzialità e della funzionalità senza orpelli, tuttavia l'abitacolo della nuova Mazda MX-5 presenta degli interni che trasmettono una maggiore sensazione di qualità. La consolle centrale, più sporgente nella plancia che si unisce al quadro strumenti attraverso un tunnel orizzontale, e gli indicatori dalle cornici metallizzate, sono posizionati per un facile e immediato utilizzo, secondo parametri ergonomici, e grazie a un rivestimento antiriflesso, in vetro polarizzato, risultano ben visibili anche alla luce del sole. Nell'ispirazione sportiva priva di elementi decorativi fa eccezione solo il nuovo design del volante a tre razze, con il

Al volante della Mazda MX-5 nella cornice dell'Algarve

Ancora più stuzzicante

logo Mazda in posizione centrale e le finiture color argento, per la prima volta a inclinazione regolabile. Gli interventi sulle dimensioni hanno migliorato l'abitabilità, favorendo guida e posizioni di seduta comode anche per le persone più alte di 1,80 m, e consentito l'alloggiamento di tre vani portaoggetti nella parete posteriore, una tasca nello schienale del sedile di sinistra e sul tunnel al lato passeggero, un portabottiglie sul rivestimento delle porte e due contenitori dietro la leva del cambio.

Gli allestimenti interni si differenziano in tre diverse proposte, la prima con rivestimenti in tessuto, le altre due in pelle anche nella zona strumenti e nelle porte, mentre l'impianto stereo varia in relazione al mercato. Novità assoluta su questo fronte, è la possibilità di disporre di un impianto stereo Bose con caricatore CD e sette altoparlanti, un sofisticato sistema studiato appositamente per le caratteristiche della MX-5 che utilizza un'equalizzatore digitale Adattiva per adeguare automaticamente il suono all'acustica dell'abitacolo, aperto o chiuso che sia. Questo allestimento è di serie sull'Edizione Speciale di MX-5 "3rd Generation Limited", prodotta in soli 3.500 esemplari in tutto il mondo, e che monta un motore 2,0 litri e 160 cv. Con il riconoscibilissimo colore di carrozzeria denominato Velocity Red, i rivestimenti in pelle nera, le finiture cromate e i cerchi in lega 17 pollici ultra lucidi, questa edizione speciale celebra significativamente il lancio della nuova spider culto Mazda.

Se per concepire le nuove forme, si sono sommate sinergicamente le proposte di tre Centri Design Mazda (Giappone, California e Germania), affinché ognuno interpretasse lo stile secondo una propria letteratura del design, anche rispetto ai gusti delle differenti aree di mercato, per gli interventi sulla struttura il concetto è chiaramente nipponico. "Così come le generazioni precedenti - ha sottolineato - Tetsuo Fujitami, Deputy Program Manager Mazda Motor Corporation, "il principio fondamentale si ispira all'ideale giapponese Jinba Ittai, la simbiosi tra cavallo e cavaliere, che nel rituale Yabusame, dove l'arciere scocca una freccia cavalcando, simboleggia la perfetta sincronia di movimento. In funzione di questo principio, la progettazione non si doveva concentrare solo sulla velocità, ma sulla creazione di un equilibrio che consentisse divertimento di guida senza un motore di grossa cilindrata, che avrebbe appesantito il veicolo e diminuito le risposte e la brillantezza dell'auto".

Due nuovi motori della famiglia MRZ della Mazda, in linea con la normativa antinquinamento Euro 4, alimentano la nuova MX-5, un benzina 1.8 litri con 126 cv e coppia massima di 167 Nm a 4.500 giri/min, che sostituisce il vecchio 1.6 litri, ed un 2.0 litri 160 cv con 188 Nm di coppia massima a 5.000 giri/min, di potenza decisamente superiore al precedente motore 1.8 litri. Il cambio manuale a cinque velocità è la versione migliorata del cambio della Mazda MX-5 precedente ed è abbinato al motore 1.8. Sul 2.0, invece, si è adottato un manuale a sei velocità caratterizzato da una corsa più corta e un innesto facilitato. Per le sospensioni anteriori Mazda ha scelto ammortizzatori monotubo a gas a doppio braccio oscillante trasversale e sospensioni posteriori con sistema multilink con cinque braccetti per parte collegati al sottotelaio. Un'accurata messa a punto dell'impianto sterzante a cremagliera e pignone favorisce una risposta dolce allo sterzo e un'eccellente reazione sulla strada. L'impianto frenante della nuova MX-5 è stato concepito per fornire una corsa del pedale breve, con una reazione proporzionale all'intensità della frenata, e un alto grado di linearità. A ragion di ciò è dotata di freni a disco anteriori autoventilanti più grandi e freni posteriori a disco pieni.

Due ottime motorizzazioni per un grande dinamismo

Le nostre impressioni di guida sono risultate ampiamente positive. Entrambi i motori spingono brillantemente l'auto che, grazie a freni e pneumatici più grandi, aggredisce la strada dimostrando un'aderenza eccezionale su fondi stradali differenti. La rigidità del telaio tiene compatta la vettura anche in sollecitazioni molto forti, come i sobbalzi in angoli di svolte impegnative a velocità sostenuta, e il sistema frenante è stabile e sensibile alla pressione sul pedale. Il beccheggio della carrozzeria in accelerazione e in frenata è ben controllato dagli ammortizzatori e facilita l'entrata e l'uscita dalle curve. Complessivamente la sensazione è quella del pieno controllo del mezzo, senza sbavature ed in perfetta sintonia con lo stile di guida che di volta in volta viene adottato, percepibile tanto nella conduzione regolare della vettura quanto in condizioni di particolare pressione. Buone la gestione dei comandi e le risposte del veicolo ai cambi veloci di guida. In sintesi, le modifiche apportate si vedono e soprattutto si sentono "addosso", così com'era stato progettato di ottenere, e la promessa di contenimento del prezzo è mantenuta: la nuova MX-5 sarà disponibile a partire da 21.400 euro.



Rivista esteticamente rispetto alle serie precedenti, la nuova Mazda MX-5 rispetta la filosofia della capostipite.



sfera dell'Algarve, nei colori caldi e tipicamente mediterranei della regione meridionale del Portogallo, è stato organizzato dai vertici di Mazda Europe con l'orgoglio del lavoro svolto per ripetere e superare il successo ottenuto con le due versioni precedenti, e l'entusiasmo di voler offrire sempre il meglio a un sempre più ampio numero di automobilisti.

La ragione di tanto consenso, conquistato in origine soprattutto negli Stati Uniti e in Giappone, ma diffusosi di recente in maniera diligente soprattutto in Europa, si deve essenzialmente a due fattori. Il primo si riassume nel concetto di elevata sportività, che in sostanza sintetizza la ricerca e lo sviluppo di quelle doti che rendono un'auto stilisticamente accattivante e divertente da guidare, con una personalità dinamica e moderna che esalta il proprio talento e quello del pilota. Il secondo è l'accessibilità, requisito fondamentale affinché un prodotto non rimanga nell'immaginario collettivo come oggetto di desiderio irrealizzabile, ma sia concretamente alla portata di tutti. In virtù di queste due prerogative, spesso difficili da combinare, la spider giapponese ha collezionato dal suo lancio a oggi, un seguito di riconoscimenti che esprimono gli eccellenti livelli di divertimento di guida, di design, e di affidabilità, oltre che un non comune rapporto qualità-prezzo e un alto valore di rivendita. A dimostrazione di questa internazionale popolarità, la MX-5 vanta una massiccia presenza nei campionati automobilistici monomarca, e nelle

corse sportive in genere, e si contano centinaia di fan club animati da piloti appassionati o semplici conducenti che scelgono e ribadiscono l'innegabile fascino della tecnologia Mazda.

Avvalorati da queste entusiastiche iniziative, i dati relativi al mercato di vendita sono più che mai esplicativi. Il Nord America detiene la quota più alta con 350.411 unità vendute, (nel periodo di riferimento 1989 - luglio 2005), seguono l'Europa con 199.542 unità, il Giappone con 149.400 e l'Australia con 11.334 unità, (comprensiva dei piccoli volumi di vendita dei mercati minori di Asia ed Africa). Le previsioni di vendita della nuova Mazda MX-5 sono altrettanto ottimistiche e vengono ipotizzate intorno alla considerevole cifra di 40.000 esemplari l'anno in tutto il mondo, traguardo ambizioso ma che giustifica le aspettative di tutto un team di ingegneri e un lavoro di progettazione, il cui obiettivo è stato quello di migliorare e perfezionare in maniera meticolosa una combinazione già vincente.

Certo che l'impresa di modificare in meglio un bestseller non era cosa da poco. Per raggiungere lo scopo, si dovevano mantenere le carte vincenti della vettura, ovvero il divertimento di guida e il costo contenuto, e ridisegnarne il look su di uno stile di massima modernità, accentuando il più possibile le caratteristiche di risposta di guida sportiva e sicurezza. E dopo che l'abbiamo guidata in Portogallo, abbiamo la convinzione che il lavoro dei tecnici abbia centrato tutti gli obiettivi.

Loirella Grazi

SKODA / 100 anni nel mondo dell'automobile

La preziosa eredità di Laurin e Klement

Nata come Laurin & Klement, dal nome dei due fondatori, Skoda Auto è una delle poche industrie automobilistiche che possono vantare una storia così lunga e ininterrotta. Nel 1991 è entrata a far parte del gruppo Volkswagen, diventando una delle più moderne fabbriche di automobili d'Europa

VERONA - Con la lungimiranza che spesso contraddistingue i grandi uomini, anche Václav Laurin (1865-1930) e Václav Klement (1868-1938) avrebbero potuto immaginare che la loro "creatura", la Casa automobilistica Skoda Auto, arrivasse a festeggiare i 100 anni dalla nascita. Così è stato e oggi siamo qui per celebrare lo storico anniversario del costruttore di Mladá Boleslav, nell'attuale Repubblica Ceca. La storia della Skoda Auto, che aveva in origine il nome di L&K, preso dalle iniziali dei cognomi dei due commercianti fondatori, inizia in realtà nel 1895 con la riparazione e la costruzione di biciclette, a cui segue l'ingresso nel settore delle motociclette. Dieci anni dopo inizia l'avventura nel mondo dell'automobile. Laurin e Klement sono due giovani uomini di umili origini, entrambi privi di istruzione specifica, che fanno però affidamento sul loro coraggio, sulla tenacia e la fiducia nelle proprie capacità. Nel 1910 i due già gestiscono la più grande fabbrica di automobili dell'allora monarchia austro-ungarica. L'azienda sopravvive alla prima guerra mondiale, alla grande depressione, all'occupazione del paese da parte dei nazisti, alla seconda guerra mondiale e ai successivi esperimenti comunisti, che durarono quarant'anni, e si riprese dopo incendi e bombardamenti devastanti. Nel 1991 è entrata a far parte del gruppo Volkswagen, sotto le cui ali è cresciuta, diventando una delle più moderne fabbriche di automobili d'Europa. Sono davvero poche le industrie automobilistiche che possono vantare una storia così lunga e ininterrotta, che continua tutt'oggi con i modelli della gamma Fabia, Octavia e Superb, nei quali il valore e la qualità della tradizione si fondono con l'affidabilità e la modernità del costante progresso tecnologico. La prima vettura della L&K fu il piccolo veicolo a due posti denominato Modello A, presentato ufficialmente al Salone dell'Automobile di Praga nell'aprile del 1906. A maggio dello stesso anno viene immesso sul mercato un modello B a quattro cilindri e nel 1907 al Salone di Parigi compare il modello FF di 5 litri e 8 cilindri. Nello stesso anno, Laurin e Klement decidono di trasformare la loro impresa in una società per azioni, in modo da poter ingrandire la fabbrica. Il segreto del successo deriva, tra le altre cose, dalla partecipazione alle corse e alle competizioni. Ma la L&K non produce solo automobili: nel carnet del costruttore ceco figurano anche autobus, aerei, motoaratri, senza contare gli autocarri e le ambulanze prodotti durante la prima guerra mondiale.

La metamorfosi della Skoda: dalle locomotive alle automobili

Nel 1925 per far fronte a una grave crisi, Laurin e Klement vendono l'azienda al più grande gruppo industriale cecoslovacco, la Skoda di Pilsen, fondata proprio da Emil Skoda (1839-1900). A metà degli anni Venti, la produzione di questa azienda va dalle locomotive alla costruzione di ponti, dalle armi ai veicoli a vapore Sentinel. Dopo l'arrivo di Skoda, la fabbrica subisce una radicale modernizzazione e unificazione allo scopo di ridurre il prezzo delle automobili e renderle più accessibili. Le vetture prodotte prima del 1925 continuano ad avere sul radiatore sia l'emblema L&K che quello Skoda. Solo i nuovi modelli hanno esclusivamente il marchio Skoda. Nel 1930 la società viene trasformata nell'Asap, azienda a capitale sociale per l'industria automobilistica, al 100 per cento di proprietà della Skoda di Pilsen. Tra i modelli di questo periodo troviamo la 4R a quattro cilindri, la 6R a sei cilindri, la 420, un quattro cilindri di 995 cc e 20 cv di potenza, la 418 Popular, con motore da 903 cc e potenza di 18 cv. Grazie alla Popular, la fabbrica di Mladá Boleslav trova la ricetta per un'auto di successo. Nel 1946 l'Asap viene trasformata nella Aznp, Automobilové Závody Národní Podnik. Gli anni che vanno dal 1949 al 1959 vedono la produzione di importanti modelli: alla precedente 1101 a due e quattro posti seguono il modello 1102, prevalentemente nella versione a quattro porte, poi sostituito dalla 1200 berlina cinque posti con carrozzeria in acciaio e motore da 1221 cc. Nel '55 nasce la 440, vettura a quattro cilindri da 40 cv. Una sua derivata è una spider sportiva 2+2, la Skoda 450, che suscita uno straordinario interesse sia a livello locale che all'estero. Nel '59 l'assale anteriore viene rico-



struito e dotato di molle elicoidali con ammortizzatori telescopici. È l'ottava e ultima modifica della Popular originale e la Skoda decide di cambiare il nome della vettura in Octavia. La spider S 450 viene chiamata Felicia. Terza versione è l'Octavia Wagon prodotta dal 1961 al 1971.

Dai difficili anni Sessanta alla svolta del nuovo Millennio

Nel 1964 compare la 1000 MB, berlina con carrozzeria in acciaio autoportante, motore posteriore da 988 cc, 42 cavalli di potenza e trazione posteriore. Nel '66 la 1000 MB subisce un piccolo restyling e un anno dopo viene immessa sul mercato come 1100 MB con motore aumentato a 1.107 cc. Alla fine del 1970, Skoda inizia a produrre l'elegante 110 R Coupé a due porte, un'auto di successo che suscita interesse ovunque il marchio Skoda venga esportato. Nel 1981 arriva la Skoda Garde, un coupé due porte prodotto a Kvasiny. La Garde sostituisce la precedente 110 R Coupé. Negli anni Ottanta le vetture con il motore posteriore erano già fuori moda e rare in Europa. La Aznp era a conoscenza delle ultime tendenze ma nel periodo socialista nessun costruttore poteva prendere decisioni sul proprio futuro, sul programma di produzione e sugli investimenti per lo sviluppo. L'economia generale era gestita dai ministeri responsabili, che erano soggetti all'approvazione del Comitato centrale del partito comunista. Si verifica un cambiamento solo quando comincia a profilarsi la minaccia di un calo d'interesse dei mercati esteri, che comporta minori entrate di valuta estera. Si profila così all'orizzonte un nuovo modello Skoda, con una bella carrozzeria, motore anteriore completamente in alluminio e trazione anteriore. Oltre al modello base, Bertone progetta anche una station wagon. La vettura viene denominata Favorit e viene presentata a Brno nel 1987. La Rivoluzione di Velluto del novembre 1989 dà il colpo di grazia al comunismo. Numerose imprese internazionali, tra cui GM, Renault, Bmw e Volkswagen, iniziano rapidamente a fare la corte alla Skoda. La scelta cade su Volkswagen e il 28 marzo 1991 viene firmato il contratto. Dopo l'entrata nell'orbita del gruppo tedesco, la fabbrica ceca viene chiamata Skoda. Nel 1994 compare la Felicia, derivata da una rivisitazione radicale della Favorit, mentre a metà febbraio del 1995 vengono gettate le basi per la produzione di una nuova vettura per il segmento medio-basso. Nell'aprile 1996 arriva così l'Octavia e nel gennaio 1998 all'azienda viene dato un nuovo nome, Skoda Auto, che diventa la più grande impresa industriale della Repubblica Ceca. Nel febbraio 1998 viene presentata al Salone di Ginevra l'Octavia Wagon, seguita nel settembre 1999 dalla Fabia. Due anni dopo, nel 2001, tocca alla Superb e nell'autunno 2003 viene presentata al Salone di Francoforte la Roomster, uno studio di un'auto familiare che si distingue per il design e lo spazio interno generoso. Oggi Skoda Auto è un'azienda forte e stimata, rispettata da rinomati partner industriali e finanziari. L'azienda di Mladá Boleslav, con un fatturato di 4,5 miliardi di euro (2003), si è classificata terza su 1.000 aziende di otto nuovi stati dell'Unione Europea centro-orientale. In dieci anni, la sua produttività è più che raddoppiata e le vendite sono aumentate di sei volte. Prima, più dell'80 per cento della pro-



duzione era venduta nel mercato interno, oggi l'80 per cento viene esportato. Il numero delle auto prodotte in Repubblica Ceca presto raggiungerà il mezzo milione di unità l'anno e già si punta al nuovo obiettivo di 700mila vetture, anche grazie al prossimo arrivo del quarto modello Skoda, dopo Octavia, Superb e Fabia, basato sullo studio della Roomster. Skoda Auto festeggerà con la stampa italiana il centesimo anniversario in occasione del prossimo Motor Show di Bologna (3-11 dicembre). Sarà così possibile ammirare la Voiturette Laurin & Klement Tipo A, assieme a tutte le ultime novità di prodotto: oltre alla potente e sportiva Octavia RS in versione berlina e Wagon, i modelli Octavia e Superb nell'allestimento Edition 100 in serie limitata. A Bologna sarà esposta anche la versione aperta dello studio di design Yeti, presentata allo scorso Salone di Francoforte.

Fabio Basilico

■ **VOLVO** / Approccio globale a favore di una mobilità sostenibile

Sicurezza, ma anche ecologia

Il rispetto per l'ambiente è una delle priorità assolute di Volvo. Per questo, Volvo Car Corporation e Volvo Auto Italia hanno partecipato alla quarta edizione di H2Roma, convegno scientifico internazionale che quest'anno si focalizzava sull'auto del futuro intesa come elemento chiave di mobilità sostenibile. Un tema che Volvo affronta da diversi punti di vista

ROMA - Volvo ha una lunga tradizione di rispetto per l'ambiente, avendo fornito fino a oggi innumerevoli soluzioni tecnologiche a beneficio dell'ambiente e continuando con immutato impegno quest'opera anche per il futuro. Fu Volvo, nel 1976, a introdurre per prima il convertitore catalitico a tre vie con sonda Lambda, un'innovazione che molti considerano tanto importante per l'ambiente quanto lo è stata l'introduzione della cintura di sicurezza per salvare vite umane. Da allora, Volvo ha presentato numerose innovazioni a favore dell'ambiente. E la mobilità sostenibile ha priorità assoluta nell'agenda di Volvo per il futuro.

Proprio in virtù di questa elevata sensibilità ai temi dell'ambiente e alla tradizione di impegno specifico che ne consegue, Volvo Car Corporation e Volvo Auto Italia hanno partecipato e hanno dato il loro pieno sostegno a H2Roma, convegno scientifico internazionale giunto ormai alla quarta edizione e che quest'anno aveva come tema centrale quello dell'auto del futuro, intesa come elemento determinante in funzione di una mobilità sostenibile. Anders Kärrberg, Direttore R & D Ambiente presso Volvo Car Corporation, è stato il relatore designato a tracciare una panoramica delle linee guida lungo le quali si sta muovendo la ricerca Volvo in tal senso.

Volvo era presente al convegno H2Roma anche con la V70 Environmental Display Car, vettura statica che riassume i numerosi fronti sui quali si articolano l'impegno e la ricerca ambientale di Volvo. Il prototipo era esposto nell'area esterna definita Agorà di Advanced Technologies.

Le maggiori sfide di natura ambientale

“Oggi - ha sottolineato Anders Kärrberg - ci stiamo concentrando su quelle che consideriamo le tre maggiori sfide ambientali: il riscaldamento globale dell'atmosfera, attribuito alle emissioni di gas a effetto serra, che sta diventando uno dei maggiori pericoli per il nostro immediato futuro. Per questa ragione, ridurre le emissioni di anidride carbonica - uno dei maggiori responsabili dell'effetto serra - è la sfida prioritaria che l'industria automobilistica è attualmente chiamata ad affrontare. L'inquinamento specialmente quello urbano - è la seconda sfida alla qua-



Alcune immagini della V70 Environmental Display Car, esposta a H2Roma. A destra, Anders Kärrberg.



le l'industria deve far fronte, poiché l'inquinamento colpisce direttamente la salute degli esseri umani. La terza sfida è quella della mobilità nelle aree metropolitane, nelle quali la congestione del traffico è diventata un fardello quotidiano per milioni di automobilisti. Molti ritengono che le soluzioni avanzate dalle Case automobilistiche debbano essere futuristiche per fare davvero la differenza. Volvo Cars è convinta dell'importanza di proposte interessanti per il domani ma, al contempo, si concentra su

risposte valide da fornire già oggi. “Per ridurre le emissioni di un gas serra come l'anidride carbonica, Volvo Cars ritiene che, nel breve periodo, un combustibile rinnovabile prodotto dalla decomposizione di materiale organico, come il biogas, sia quello che fornisce i benefici ambientali più immediati. Volvo Cars immagina un futuro nel quale diverse soluzioni siano possibili. Stiamo lavorando molto sui bio-carburanti e le alternative ibride”.

Volvo Cars ha anche lanciato la concept car Volvo



3CC, un modello attraente e molto ecocompatibile. La Volvo 3CC esce da uno studio sulle possibili soluzioni di mobilità sostenibile per il futuro. Sviluppata in California dal Volvo Monitoring and Concept Center, il suo innovativo design fornisce spazio a sufficienza per tre adulti oppure due adulti e due bambini. “Per ridurre il problema dell'ozono degli strati bassi, la maggior parte dei modelli Volvo - ha ancora spiegato Anders Kärrberg - è equipaggiata con il radiatore PremAir. Inoltre Volvo offre i motori PZEV, che soddisfano uno degli standard ambientali più severi al mondo, quello applicato in diversi Stati Usa”.

Metano combustibile per oggi e domani

Volvo Cars ha sviluppato il concetto di alimentazione a gas metano, portandolo a livelli di efficienza elevati. Le emissioni di anidride carbonica di una Volvo Bi-Fuel alimentata a gas metano di origine estrattiva (CNG) sono circa il 25 per cento inferiori rispetto a un motore a benzina. Se poi l'alimentazione avviene con l'altro tipo di metano, quello di origine biologica, l'apporto netto di anidride carbonica al ciclo naturale è praticamente nullo. Le auto Bi-Fuel possono essere anche alimentate a benzina, come soluzione di riserva.

L'ozono degli strati bassi dell'atmosfera si forma quando l'ossido di azoto e gli idrocarburi emessi dai motori dei veicoli circolanti vengono esposti alle radiazioni solari. Assieme ad altri ossidanti fotochimici presenti nell'aria, questo tipo di ozono forma quello che è comunemente conosciuto con il nome di smog. Il problema si acuisce d'estate, in particolare nelle aree metropolitane. Volvo Cars è stata la prima Casa automobilistica del mondo ad aver commercializzato la tecnologia PremAir. Che è uno speciale rivestimento catalitico che si applica al radiatore e che converte l'ozono degli

strati bassi dell'atmosfera in ossigeno puro, mentre l'auto è in marcia. Recenti studi hanno mostrato che fino al 75 per cento dell'ozono che passa attraverso un radiatore di questo tipo viene convertito in ossigeno.

Interni sicuri e salubri

L'interno di una Volvo è disegnato per essere sicuro e salubre - anche per chi soffre di asma e di allergie da contatto. Particolare attenzione è stata rivolta all'uso di materiali ecocompatibili. Gli interni soddisfano lo standard ecologico Oeko-Tex 100 - un notevole passo avanti verso un abitacolo più salubre. La certificazione Oeko-Tex copre i tessuti, i filati, e tappeti e le cinture di sicurezza. Inoltre, la pelle usata per le sellerie ha subito un trattamento privo di cromo, essendo stata cionchiata con sostanze di origine vegetale e quindi rispetta anch'essa le norme Oeko-Tex. Altri componenti, come il pulsante del freno a mano, gli anelli di ancoraggio del carico e il volante sono stati testati per accertarsi che non provochino reazioni allergiche e soddisfino le stesse direttive emanate dall'Unione Europea in merito all'emissione di nickel dagli oggetti di gioielleria.

Volvo Cars lavora sistematicamente per creare un abitacolo salubre. Il filtro dell'aria di ventilazione trattiene polvere, particelle e pollini all'esterno dell'abitacolo. Tutte le Volvo possono anche essere equipaggiate con lo speciale sistema di qualità dell'aria nell'abitacolo, denominato IAQS. Il sistema consiste in un sensore elettronico che monitorizza la quantità di monossido di carbonio nell'aria in entrata nell'abitacolo, bloccandone l'afflusso se il livello diventa troppo alto, come capita a volte nelle aree urbane a traffico intenso, nelle code

ai caselli o all'interno delle gallerie.

Nessuna Casa automobilistica, da sola, può sperare di incidere significativamente sui trend ambientali. Per questo Volvo Cars agisce all'interno di un network formato da enti pubblici, centri di ricerca, industrie automobilistiche e altri protagonisti di questo settore, per ridurre al minimo l'impatto ambientale dell'automobile e prevenire problemi futuri. L'obiettivo di questa cooperazione è di identificare nuove soluzioni tecnologiche e informare gli automobilisti su come sia possibile ridurre gli effetti negativi sulla natura. Costruire auto pulite è uno dei compiti che spettano all'industria automobilistica. Ma per costruire una società più rispettosa dell'ambiente c'è bisogno del contributo di tutti.

Partenariati e impegno sociale

Come parte di questo impegno, Volvo Cars partecipa a numerosi partenariati e progetti di natura sociale. Biogas Cities è un progetto cooperativo fra Volvo Cars, AB Volvo, comunità locali e industrie petrolifere per incoraggiare l'uso di biogas e gas naturale. Volvo Adventure è una competizione educativa per i giovani, promossa in collaborazione con l'UNEP, il programma ambientale delle Nazioni Unite. Volvo Environment Prize, con oltre 200.000 dollari in palio, è diretta a individui che forniscono contributi significativi alla ricerca e sviluppo di soluzioni tecnologiche per la salvaguardia ambientale. Infine, Epi (Environmental Product Information) è un'esclusiva banca dati che, a beneficio dell'automobilista, descrive l'impatto ambientale complessivo, lungo l'intero arco di vita dell'auto, facendo raffronti fra i vari modelli Volvo.

lo.gra.

H2ROMA / Una mostra ecologica

Aspettando l'idrogeno

ROMA - La mostra H2Roma ha mostrato al grande pubblico l'impegno delle Case automobilistiche a ricercare tecnologie per il trasporto più rispettose dell'ambiente, per un futuro più pulito. L'unico modo per raggiungere tale scopo è la ricerca che richiede ingenti quantità di capitali, la maggior parte dei quali non vedrà mai un ritorno in termini di guadagno. Quindi lo strumento essenziale per rispettare il nostro pianeta è il capitale... Secondo uno studio del 1999 le riserve di petrolio dovrebbero terminare intorno al 2045 o comunque diminuire in modo drastico tanto da non essere più una risorsa utilizzabile in grandi quantità. Da quanto esposto all'H2Roma la mobilità a idrogeno potrebbe essere disponibile tra 15/20 anni, quindi intorno al 2020/2025. Poi bisognerà attendere il lavoro infrastrutturale che sicuramente avrà ritardi, non solo burocratici. Se tutto andrà bene ci ritroveremo nel 2035. Solo 10 anni prima del 2045, anno in cui il petrolio dovrebbe diventare una risorsa non disponibile.



■ VOLKSWAGEN / Nuovi traguardi con il prototipo EcoRacer

Il futuro a portata di mano

Con questo veicolo la Casa di Wolfsburg presenta la sintesi delle ricerche più sofisticate in tema di tecnologia rivolta all'aumento delle prestazioni riducendo sensibilmente i consumi. Sotto il cofano il turbodiesel a iniezione diretta di 1,5 litri da 136 cv

TOKYO - Dopo aver presentato la versione "cattiva" della Polo, la GTI, dal salone di Tokyo, Volkswagen mostra al pubblico la sintesi delle ricerche più sofisticate in tema di tecnologia rivolta all'aumento delle prestazioni riducendo sensibilmente i consumi. Il prototipo che sintetizza le caratteristiche che attengono al risparmio

zato in CFRP, plastica rinforzata con fibra di carbonio, raggiunge il peso di soli 850 kg, e con il cambio automatizzato a doppia frizione DSG il turbodiesel da 136 cavalli, che batte sotto il cofano, consente un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 6,3 secondi. Sembra davvero il sogno irrealizzabile di ogni automobilista, per la

bra di carbonio, leggera ma a prova di torsione, sostanzialmente costituita da un telaio, da due longheroni laterali e dalla traversa portaplancia. In CFRP la parte anteriore della vettura, il modulo che supporta il motore, il sottoscocca, i due cofani, le porte e gli elementi del tetto, mentre la traversa del paraurti è in alluminio.

to, per farla diventare una speedster. Essendo la roll bar concepita con gli accorgimenti di protezione in caso di capottamento, anche in questa versione la EcoRacer risulta sicura, e guidabile senza casco.

Versatile quindi, ma soprattutto agevole e dinamica per merito di un nuovo asse anteriore con quadrilatero

ne automatica e differenziazione di funzione e di utilizzo.

A spingere brillantemente in strada questo "laboratorio tecnologico" è il potente 1.5 Turbodiesel a iniezione diretta che garantisce ottime prestazioni pur mantenendo bassi i consumi. Il quattro cilindri di soli 1.484 cc eroga una potenza di 136

perfettamente visibile. Nel display centrale, che accoglie tutto l'indispensabile, si visualizzano soltanto le funzioni necessarie di volta in volta, senza che venga sottratto spazio alle oculate geometrie della plancia. Sulla leva del cambio, un dispositivo consente di passare dalla modalità normale a quella Race (corsa) e variare le caratteristiche del servosterzo elettromeccanico (ESP) per avere sterzate più dirette, oltreché adattare automaticamente motore e cambio in parallelo ad un assetto di guida prettamente sportivo. Il fascino e le performance sono avvalorati dall'impiego di pneumatici formato 175/55 R 17 davanti e 225/45 R 17, e da sapienti freni a disco autoventilanti che disciplinano ogni genere di decelerazioni e frenate, con l'ausilio di ammortizzatori e molle della tecnologia propria delle auto da corsa.

Non si deve pensare però che si voglia assecondare solo il gusto del divertimento, a discapito della perenne necessità di sicurezza. A questo proposito, un'interessante "diavoleria" studiata per questa vettura è il Fringerprint, un marchingegno che riconosce le impronte digitali e subordina la guida del mezzo ad impostazioni prestabilite, come ad esempio l'attivazione di una modalità autolimitante che riduce elettronicamente la velocità, nel caso, supponiamo, che la EcoRacer passi dalla mano (e piede) sapiente del genitore al figlio senza troppa esperienza di guida.

Niente leva del freno a mano, che sarebbe d'intralcio su una vettura che fa economia anche di spazi,



Ha riscosso un notevole successo al Salone di Tokyo il prototipo EcoRacer, che molti vorrebbero che avesse un seguito produttivo, anche per l'originalità della sua linea.

energetico unito all'uso di materiali altamente innovativi si chiama EcoRacer, un concentrato di economicità e sportività racchiuse in un involucro quanto mai originale, in tema con la filosofia estrema tipica di questa esposizione. Guai però a considerarla il frutto della bizzarria di qualche ricercatore fantasioso, lontano anni luce dalla concretezza delle realizzazioni. Questa vettura sperimentale racchiude importanti traguardi di ordine tecnologico che possono entrare nella storia delle auto sportive dalle prestazioni eccellenti col minor impiego di carburante, con i suoi 3,4 litri per 100 km e 230 km/h di velocità massima.

Grazie alla scocca realiz-

parsimonia dei consumi, e perché sfoggia anche un trasformismo degno delle avveniristiche vetture dei set cinematografici, capace di modificarsi, togliendo o aggiungendo parti di carrozzeria, da coupé in roadster oppure in speedster. Per nostra fortuna, come citava un vecchio spot pubblicitario, questa è scienza e non fantascienza, e di futuribile la EcoRacer non ha proprio nulla, fatta eccezione per un look a metà tra i prototipi da corsa degli anni trenta e quello che forse sarà in auge nel prossimo secolo. Tutt'altro quindi che un pezzo da esposizione.

Tutta la carrozzeria, dicevamo, è realizzata in materiale plastico rinforzato e fi-

Il sistema elettromeccanico Keyless Entry and Go, adottato per le serrature, consente, all'apertura delle porte di sollevare le rispettive falde di tetto verso l'alto, per facilitare l'ingresso e l'uscita dalla vettura. Queste parti del tetto, insieme alla cosiddetta T-bar, la traversa che le unisce longitudinalmente, i cristalli e il portellone posteriore, possono facilmente essere rimossi in pochi minuti, trasformando la coupé in roadster. E semmai la si vuole ancora più tagliente, basta sganciare il parabrezza anteriore con la relativa cornice e rivestimento superiore della plancia portastrumenti e sostituirlo da uno più basso dotato di un proprio rivestimen-

trasversale in alluminio e asse posteriore a quattro bracci dello stesso tipo utilizzato per la Golf ma alleggerito per adattarsi al motore centrale, che consente una distribuzione del peso tra l'avantreno e il retrotreno di 40/60, ideale per una vettura sportiva; data la collocazione centrale del motore, la EcoRacer dispone così di due bagagliai, uno anteriore e uno posteriore. I doppi proiettori sono montati nella calandra del radiatore uno sopra l'altro, delimitando la particolarità del frontale che si mantiene aerodinamico seppure nella sua rotondità. Sia il gruppo ottico anteriore che quello posteriore utilizzano la tecnologia LED, con regolazio-

ne a 4.000 giri e tra i 1.900 e i 3.750 sviluppa una coppia di oltre 250 Nm, mantenendosi conforme alle normative Euro 5 in materia di emissioni dei gas di scarico, in virtù della possibilità di attuare il procedimento CCS (Combined Combustion System) che con l'uso di carburanti sintetici unisce i vantaggi dei motori diesel a quelli dei motori a ciclo Otto.

L'abitacolo di questa due posti, votata sì al risparmio, ma ben lungi dal sacrificare comfort e praticità, è solo apparentemente minimalista. La strumentazione multifunzionale, con il display centrale e le funzioni infotainment integrate, è inserita nel piantone di guida insieme al volante e quindi

quindi via al freno di stazionamento elettrico già in dote alla Passat.

Anche il motore si avvia e si spegne dall'apposito tasto sul quadro portastrumenti, così i comandi del climatizzatore, mentre nel tunnel centrale color alluminio, davanti al nuovo selettore del cambio DSG, è inserito il sistema di visualizzazione MMI (Multi Media Interface), che con relativo cursore gestisce le funzioni Car, Navi Telefono e Audio.

Che possa essere promettevole il giallo squillante della versione presentata a Tokyo non è certo che lo siano tutte le altre prerogative della EcoRacer è a dir poco matematico.

Lorella Grazi

VOLKSWAGEN Prodotti 24 milioni di Golf

WOLFSBURG - Record di produzione per la Volkswagen. Il costruttore europeo ha prodotto presso il suo stabilimento di Wolfsburg la 24milionesima Golf. Il primato da record è stato raggiunto da una Golf Comfortline 2.0 TDI 140 cavalli colore rosso tornado.

“La Golf è nelle posizioni di vertice delle immatricolazioni negli stati dell’Europa occidentale ed è il modello più venduto del gruppo Volkswagen” ha detto Reinhard Jung, membro del consiglio di produzione commentando il record produttivo a Wolfsburg.

Dal 1974 a oggi il modello della Volkswagen ha raggiunto numerosi traguardi in tutta Europa sorpassando, nel 2002, la produzione del Maggiolino. Nell’ottobre 2003 è partita intanto la fabbricazione della quinta generazione del modello che attualmente è disponibile anche nella versione R32, la più potente. I maggiori mercati europei restano Germania, Regno Unito, Francia e Italia ma la compagnia guarda anche oltreoceano puntando su Stati Uniti, Giappone e Sud Africa. Attualmente sono sette gli stabilimenti in tutto il mondo che si adoperano per la



produzione del modello: Wolfsburg e Mosel (Germania), Bruxelles (Belgio), Sarajevo (Bosnia-Erzegovina), Uitenhage (Sud Africa), Changchun (Cina) e Curitiba (Brasile).

FERRARI Un parco ad Abu Dhabi

MILANO - Un’area esclusiva a marchio Ferrari ad Abu Dhabi (Emirati Arabi). Questo sarebbe l’accordo esclusivo firmato dalla casa di Maranello e dall’Aldar Properties (società immobiliare partecipata dal governo di Abu Dhabi). In progetto c’è un parco divertimenti con circuito interno che faccia conoscere ai visitatori la storia e le tradizioni delle “rosse”. Il parco dovrebbe disporre anche di mega hotel, negozi, strutture residenziali e, dulcis in fundo, un circuito.

Nello scorso week-end si è svolta la prima riunione tra le due delegazioni per definire le prime fasi del progetto. A capo della casa rossa c’era Jean Todt. I prossimi incontri sono fissati per gennaio e febbraio. Se tutto andrà bene l’apertura al pubblico del parco Ferrari avverrà nel 2008. L’operazione (Ferrari avrà royalties sul fatturato del parco) rafforza la partnership con Abu Dhabi.

Se l’esperimento poi avrà successo il parco potrebbe essere “clonato” in Italia.



MERCEDES-BENZ / Il Viano supera un arduo test

Nessuno come lui

Con le cinque stelle Euro-Ncap il veicolo tedesco ha ottenuto uno straordinario risultato ineguagliato da nessun altro monovolume. Eccellenti livelli di sicurezza, pari a quelli delle migliori autovetture. Ampia e completa dotazione di sicurezza



ROMA - Garantire sempre la massima sicurezza a tutti gli occupanti: questo obiettivo di progettazione rientra da sempre fra i valori del marchio Mercedes-Benz, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali. La dimostrazione più recente di questa filosofia è emersa dai crash-test indipendenti condotti sul monovolume Viano a cura della rivista specializzata “Firmenauto” insieme con l’ente di controllo Dekra: dalle prove è risultata una valutazione di cinque stelle, secondo i criteri Euro-Ncap, ovvero il punteggio massimo.

I tre crash-test condotti da “Firmenauto” e Dekra sono stati eseguiti secondo le severe direttive Euro-Ncap: collisione frontale a 64 km/h contro una barriera deformabile con sovrapposizione del 40 per cento, impatto laterale attraverso una barriera nell’angolo destro rispetto al veicolo a una velocità di 50 km/h, collisione laterale contro un palo a 29 km/h. Secondo quanto prescritto dalle direttive Euro-Ncap, durante le prove il Viano era occupato da manichini: nei crash-test frontali e laterali, ad esempio, due adulti sui sedili anteriori e due bambini su quelli posteriori. I test condotti secondo il modello Euro-Ncap sono notevolmente più severi di quelli prescritti dalle disposizioni di legge.

Come sulle migliori automobili

L’eccellente valutazione complessiva conseguita dal Viano corrisponde a cinque



stelle secondo i criteri Euro-Ncap; si tratta quindi di un punteggio massimo allo stesso livello delle automobili più sicure. Questo risultato non era stato mai ottenuto finora da nessun altro monovolume della categoria del Viano. Uno dei presupposti fondamentali che ha portato all’ottimo risultato del Viano: i valori di sollecitazione per gli occupanti durante l’impatto rientrano complessivamente nella “fascia verde”, vale a dire corrispondono ai valori più elevati che attualmente è possibile raggiungere. In tutte e tre i casi è stato testato un Viano di lunghezza media, che corrisponde alla versione più venduta. Dalle prove di crash è stato possibile trarre anche conclusioni evidenti sul comportamento di

altre versioni del Viano e del veicolo commerciale Vito Mercedes-Benz, simile al monovolume dal punto di vista costruttivo.

Il Viano dispone di serie di una dotazione completa per la sicurezza, che tra l’altro comprende gli airbag lato guida e passeggero, le cinture di sicurezza a tre punti e i poggiatesta regolabili in altezza per tutti i passeggeri. Le cinture dei sedili anteriori sono dotate di pretensionatori e di limitatori della forza di ritenuta. Inoltre, il veicolo può essere equipaggiato a richiesta con windowbag e sidebag per il torace lato guida e passeggero, anche questi in dotazione sul Viano sottoposto al test. Nella versione Ambiente del Viano, i sidebag per il torace sono già compresi

nella dotazione di serie. I sistemi di sicurezza, in caso di incidente, interagiscono alla perfezione. A seconda della gravità dell’impatto, nella prima fase vengono attivati i pretensionatori delle cinture. Soltanto al secondo stadio la centralina degli airbag procede all’attivazione del rispettivo cuscino gonfiabile, valutando l’andamento temporale e la direzione di decelerazione durante l’impatto. Le soglie di attivazione degli airbag sono quindi variabili in base alla dinamica dell’incidente.

Grazie al generoso spazio interno e alla flessibilità, il Viano è decisamente ideale come veicolo per tutta la famiglia. Questo è un fattore di cui ingegneri Mercedes-Benz hanno tenuto conto

nella progettazione degli equipaggiamenti per la sicurezza: i sedili singoli posteriori sono dotati infatti di sistemi Isofix per il fissaggio dei seggiolini per bambini. Inoltre, il sistema automatico di riconoscimento del seggiolino per bambini (AKSE) sul sedile del passeggero anteriore garantisce l’attivazione dell’airbag e del pretensionatore della cintura di sicurezza soltanto quando è necessario. In più, grazie alla gamma di accessori post-vendita Mercedes-Benz che offre un’ampia scelta di seggiolini per bambini adatti a tutte le fasce d’età, il Viano rappresenta una “vettura familiare” ideale.

Assorbimento mirato dell’energia d’impatto

La struttura della carrozzeria di Viano e Vito è concepita per deformarsi in caso di collisione, in modo da consentire un assorbimento dell’energia d’urto e proteggere al meglio gli occupanti del veicolo. Sia nelle simulazioni al computer che nei test pratici, tutte le versioni dei veicoli sono state testate e ottimizzate in termini di comportamento di crash, robustezza e rigidità, nonché di resistenza a flessioni e torsioni. In teoria e nella pratica, gli ingegneri hanno eseguito svariate prove di collisione frontale, asimmetrica, laterale e posteriore, test di caduta sul tetto e di ribaltamento secondo quanto prescritto dalle severe direttive interne

Mercedes-Benz. Prima di pensare alla sicurezza passiva, tuttavia, è importante prevenire gli incidenti. Viano e Vito sono gli unici veicoli nelle rispettive categorie a essere equipaggiati di serie, in tutte le versioni, con il sistema Electronic Stability Program (ESP). Ovviamente, la dotazione di serie comprende anche il sistema antibloccaggio (ABS), abbinato al Brake Assist (BAS), alla ripartizione elettronica della forza frenante (EBV) e alla regolazione antislittamento (ASR). A garantire una guida sicura su Viano e Vito contribuiscono anche l’autotelaio estremamente agile, grazie alla trazione posteriore e l’asse posteriore a bracci oscillanti obliqui con molle elicoidali.

Lorella Grazi

■ TOYOTA / Il pick up Hilux pronto a nuove sfide

Una solidità che ti conquista

Continuamente affinato e migliorato nel tempo, questo modello di successo della Toyota si presenta con le carte in regola per imporsi in un segmento in forte espansione anche nell'ambito europeo. Giunto alla sesta generazione, è il modello Toyota più venduto nel mondo dopo la Corolla

SAN ROQUE - Una roccia. Così si può definire il nuovo Toyota Hilux, uno dei modelli della Casa giapponese che ha riscosso un notevole successo in tutto il mondo. Famoso per le sue capacità di fuoristrada, la sua durata e affidabilità, l'Hilux è stato per tanto tempo il veicolo da scegliere per le condizioni di guida più impegnative. Il nuovo Hilux non rinuncia a nessuna di queste qualità, anzi raggiunge un livello qualitativo che soddisferà le esigenze dei clienti che richiedono qualcosa di più delle solite prestazioni.

Il nuovo Hilux è la sesta generazione di questa leggenda, attualmente prodotta in nove Paesi nel mondo e venduta in 164 diverse nazioni. In effetti, Hilux è il secondo modello Toyota più venduto (dopo la Corolla) con più di 12 milioni di unità. Affidabilità e robustezza sono coniugate alla raffinatezza e al carattere. Hilux è questo e anche di più. Nonostante sia stato aumentato il comfort per soddisfare le esigenze della clientela europea, il nuovo modello è stato progettato per lavorare nelle condizioni più estreme.

Il programma dei test di sviluppo ha coperto una prova di durata in Sud Africa, prove ad alta velocità in condizioni di calore estremo, valutando anche il comfort di guida (entroterra Australiano), test in altitudini, con livelli di ossigeno inferiori al 50 per cento rispetto alle condizioni normali (Ande Peruviane) e un test ad alta temperatura, 47° C negli Emirati Arabi. Per finire, un test di conformità europeo nel sud della Spa-



Nel frontale del nuovo Hilux spicca il family feeling con gli altri modelli della gamma Toyota. Il mercato di questo tipo di veicoli registra un trend positivo anche in Italia.

gnà. Ovviamente, da tutte queste prove di forza, il nuovo Hilux non poteva che uscirne a testa alta. Il suo design possente e in linea con il gusto europeo, fanno del nuovo Hilux un veicolo destinato a perpetrare il successo dei suoi predecessori. Lo stile frontale è marcato e aggressivo con un paraurti anteriore profondo e un cofano motore massiccio che non fanno che esaltare questo aspetto di auto potente.

Ottima aerodinamica

La forma della carrozzeria e l'estrema cura dei dettagli contribuiscono a ottenere un'ottima penetrazione aerodinamica, con un CX ai vertici della categoria: 0,36, valore in linea coi SUV compatti. Il che si traduce nel contenimento dei consumi e nella stabilità ad alta velocità. I modelli del nuovo

Hilux vanno dal tradizionale pick-up da lavoro a un più moderno SUV, più specificamente con il Double Cab. La chiave del successo è quel suo design moderno e attuale, che si coniuga a una qualità superiore e a significativi miglioramenti in termini di spazio e modularità interni.

Un abitacolo spazioso e confortevole, sedili con im-

bottitura che attenua la fatica anche nei percorsi più lunghi, strumentazione più moderna, nuovo impianto di climatizzazione, fanno del nuovo Hilux un veicolo che nulla ha da invidiare ai SUV compatti.

Lo stile del frontale è deciso e aggressivo, con un ampio paraurti anteriore e cofano massiccio che evocano al primo sguardo un'impres-

sione di potenza. Il nuovo modello è molto più largo rispetto al precedente, assicurando una presenza su strada in linea con la sua immagine di Off road inarrestabile. L'incremento di lunghezza si deve principalmente al passo (che è ora di 3.085 mm), che si traduce in maggior spazio interno, ma significa anche un miglior comportamento stradale e più comfort per i passeggeri. Anche il vano di carico è più spazioso, in particolare nelle versioni Single e Double Cab.

Tanto spazio per cinque

Il nuovo Hilux Double Cab offre una cabina con una generosa abitabilità per cinque adulti e uno spazio simile a quello di un'automobile del segmento D. Il capitolo sicurezza vede il nuovo Hilux ai vertici del segmento, potendo vantare tra l'altro l'ABS e i doppi airbag tra gli equipaggiamenti di serie su tutta la gamma. Prestazioni di guida al massimo grazie a telaio e sospensioni completamente rinnovati, freni evoluti e un moderno sistema di trazione. In Europa il nuovo Hilux sarà disponibile, a partire dall'autunno 2005, con una gamma completa di tre carrozzerie (Single Cab, Double Cab ed Extra Cab) ed entrambe le trasmissioni 4x2 e 4x4. Al lancio, la gamma del nuovo Hilux, prevede un

motore diesel Toyota 2.5 litri D-4D 100 con alimentazione Common Rail di seconda generazione in grado di erogare 75 kW (102 cv) a 3.600 giri/min. due gli equipaggiamenti previsti: DLX come base d'ingresso e SR con allestimento avanzato. Un discorso più ampio merita il tema delle sospensioni e dello sterzo, che rappresentano il vero punto di forza per un veicolo abituato a condizioni estreme. La sospensione del nuovo Hilux è stata progettata per offrire grandi prestazioni, sia su strada sia off-road, garantendo anche una perfetta performance in termini di comfort e di stabilità in velocità.

Le nuove sospensioni anteriori, infatti, con molle elicoidali e doppio braccio oscillante, consentono a questo pick up un'eccellente assorbimento delle asperità della strada. Il nuovo Hilux, inoltre, adotta uno sterzo servoassistito che gli garantisce un'ottima stabilità sul dritto e sensibilità di sterzo su strada normale. Grazie a un'ampia serie di misure, il nuovo Hilux è ancora più silenzioso e confortevole: una struttura di telaio più rigida e pannelli ad alta resistenza, materiali isolanti ad alta densità sotto al cofano e su entrambi i lati del motore fanno sì che anche un viaggio lungo sia all'insegna della comodità e della silenziosità.

M.S. Altieri

GRAZIE AL NUOVO MOTORE 2.5 D-4D 100

Hilux più brillante e parsimonioso

SAN ROQUE - Il motore 2.5 D-4D 100 con alimentazione Common Rail di seconda generazione fa sì che il nuovo Hilux garantisca consumi ridotti e una bassa rumorosità. I miglioramenti introdotti su questo motore, insieme a un'aerodinamicità più spinta, fanno sì che i consumi si riducano dell'8 per cento sui percorsi extraurbani sui modelli 4x4. Quando si guida a una velocità costante di 100 km/h, il nuovo Hilux 4x4 consuma il 6% in meno rispetto al modello uscente. Il motore è ideale sia per gli impieghi professionali, sia per le attività di tempo libero, con la coppia massima disponibile da 1.600 giri/min a 2.400 giri/min (versione 4x4) e da 1.400 a 3.400 giri/min sui modelli 4x2, che assicura un'accele-

razione omogenea e una rapida risposta già a partire dai bassi regimi. Questo propulsore adotta la seconda generazione della tecnologia diesel Common Rail che offre migliori prestazioni e riduce il rumore di combustione e le emissioni. Per esempio, il sistema d'iniezione effettua una duplice iniezione pilota, al minimo e alle basse velocità, riducendo molto la rumorosità e le vibrazioni del motore. Un serbatoio carburante di grande capacità, 80 litri (sui modelli Single Cab e Double Cab), garantisce un'ottima autonomia. Sono stati ottimizzati i fissaggi anteriori e posteriori in gomma rigida del motore per ridurre il rumore e le vibrazioni del motore. Inoltre il radiatore è stato ingrandito per migliorare il raffreddamento del motore e l'affidabilità, e la pressione massima consentita per il radiatore è stata pure aumentata grazie all'adozione di un serbatoio ausiliario pressurizzato. La Casa giapponese ha voluto porre ancora una volta l'accento sul piacere di guida e lo ha fatto grazie a un'ampia serie di miglioramenti sul gruppo di trasmissione, equilibrandolo in funzione delle massime prestazioni e della rotondità di funzionamento. Tra i vari interventi, da segnalare un ulteriore sviluppo per una maggiore silenziosità della frizione, degli alberi di trasmissione, dei semiassi e dei differenziali. Ci sono ulteriori affinamenti sul cambio manuale a cinque marce, ora più preciso e manovrabile, e in grado di assicurare una migliore sensibilità nella selezione delle marce. Complessivamente, sono state modificati 43 componenti per ridurre l'attrito, diminuire gli sforzi e aumentare la precisione per il massimo comfort. È stato adottato un sincronizzatore a triplo cono sulla prima e sulla seconda marcia, mentre l'aggiunta di un sincronizzatore sulla retromarcia evita impuntature quando si inserisce il rapporto e migliora il funzionamento. Sui modelli 4x4, il nuovo Hilux offre una scelta tra tre modalità di trazione, selezionabili tramite l'apposita leva che è a portata di mano sul tunnel della trasmissione principale, vicino alla leva del cambio. Le tre modalità sono H2 (due ruote motrici); H4 (quattro ruote motrici, con rapporti lunghi) e L4 (quattro ruote motrici, con ridotte). Inoltre, sui modelli SR è di serie il Differenziale a Disconnessione Automatica (ADD) che automaticamente inserisce o disinserisce, quando necessario, il differenziale anteriore, anche quando il veicolo è in movimento. In pratica, è possibile disinserire la trazione integrale (da H4 a H2) senza ridurre la velocità, fino a 80 km/h. Per le situazioni di guida più impegnative è possibile passare da H4 a L4 (o viceversa) a velocità fino a 8 km/h, senza dover per questo arrestare il veicolo.



NASCE HONDA FR-V DIESEL i-CTDi. DA 1 A 6 IN LIBERTÀ.



Motore 2.2 i-CTDi Euro 4. Consumi 15,9 km/l nel ciclo combinato. Emissioni CO₂ 167 g/km nel ciclo combinato.



SCOPRITELA NELLE CONCESSIONARIE UFFICIALI HONDA.

Lasciatevi sorprendere dalla versatilità della nuova Honda FR-V Diesel i-CTDi con motore da 140 cavalli. Massima abitabilità e comfort grazie ai 6 posti effettivi e indipendenti che all'occorrenza scompaiono. Viaggerete in 6 in tutta libertà e sicurezza: 6 airbag di serie, sistema di controllo stabilità e trazione VSA, conforme alle normative Euro 4. Ed in più, motore dell'anno nella categoria da 2-2.5 litri. Gamma a partire da € 19.990 (IPT esclusa). Honda per Voi 800-88.99.77 www.honda.it



FR-V
i-CTDi