



La nuova
Toyota Avensis

Toyota Avensis, è buona la terza

La prima Avensis, uscita dalle linee dello stabilimento britannico di Burnaston nel 1997, aveva le forme di un'imbarazzante similitudine con quelle di una berlina targata Monaco di Baviera e non poteva certo arrogarsi il merito di brillare per originalità. La Avensis di seconda generazione, subentrata nel 2003 e "riversitata" nel 2006 con ritocchi stilistici di un'efficacia non proprio esaltante, era un modello di architettura classica con volumi proporzionati che tuttavia non esulava dai canoni della normalità. Con buona pace dei vertici di casa Toyota, il fattore estetico aveva condizionato i consensi europei nei confronti di una vettura di ottimo livello in fatto di praticità, superiore qualità costruttiva, comfort e sicurezza, ma ancora distante dal comune senso del gusto occidentale. In una fascia di mercato tutto sommato stabile, quella del segmento D, con un calo contenuto nel 2008 all'8% e previsioni di vendita di circa 2,5 milioni di unità in Europa, l'ambizione del colosso nipponico

di triplicare la sua presenza nei prossimi quattro anni fino a ricoprire un ruolo di primo piano in quel settore si manifesta con la Avensis di terza generazione, una vettura completamente nuova, a cominciare dalla progettazione. Per prefigurare lo spirito di un'automobile degna di ricoprire il rango di ammiraglia europea del marchio Toyota, Takashi Yamamoto, ingegnere capo del progetto Avensis, ha percorso 5.000 chilometri sulle strade del Vecchio Continente nel preciso intento di cogliere e capire a fondo le esigenze e le aspettative dei clienti europei.

Ideata nel Centro Design Toyota nel sud della Francia, con molti elementi della carrozzeria sviluppati nel Centro Tecnico di Bruxelles e prodotta in Gran Bretagna, la nuova Avensis è un'automobile al passo con i tempi capace di trasmettere potenza senza apparire troppo

massiccia, di garantire una guida brillante senza penalizzare il comfort di marcia e soprattutto di ridurre drasticamente emissioni e consumi pur mantenendo prestazioni eccellenti. Felice combinazione di elementi in contrastante "squilibrio" che contribuiscono a comporre un insieme di un dinamismo innovativo e accattivante, la nuova Avensis sarà disponibile da fine marzo in due configurazioni di carrozzeria, berlina e wagon, equipaggiata con sofisticati motori benzina e diesel da 1.8 a 2.2 litri (questi ultimi a normativa Euro 5), cambi manuali, automatici e anche a variazione continua con modalità sequenziale a 7 marce. Dotazione di serie ricchissima, equipaggiamenti optional al top di gamma (tra cui l'impianto audio con 11 altoparlanti) e prezzi a partire da circa 20.500 euro.

Ideata in Francia
e prodotta in
Inghilterra per
rispondere meglio
ai gusti europei,
arriverà a fine mese

Gian Piero Piazza

Insignia e le altre La riscoperta della berlina

DI GIAN PIERO PIAZZA

Ginevra 2009 è anche la vetrina di una nuova tendenza improntata al buonsenso che punta l'ago della bilancia verso la riscoperta della berlina medio-alta. Il ritorno alla tradizione ha le sembianze di un prodotto innovativo per contenuti, ingombro esterno, supporto tecnologico e prezzo, con un occhio di particolare riguardo alla riduzione dei consumi e delle emissioni nocive.

Combinazione ideale di eleganza e sportività, la Exeo segna il debutto del marchio Seat nella categoria delle vetture "importanti" ed è una fra le novità del Salone ginevrino destinate alla commercializzazione a brevissimo termine. Per la casa spagnola del Gruppo Volkswagen l'imperativo categorico di cogliere l'occasione al volo si è concretizzato in un tempo da primato, appena 18 mesi dall'annuncio del progetto all'effettivo inizio della produzione. Il risultato è espresso da un corpo vettura lungo 4,66 metri con un look dai tratti semplici ed essenziali che riflettono i connotati tipici della berlina, ma con un'anima sportiva trasmessa dall'aggressivo frontale a freccia.

Cinque comodissimi posti, un bagagliaio della capacità minima di 460 litri sono le dimensioni della comodità ammantate di materiali di qualità, ottime finiture, tanta robustezza e un pieno di tecnologia. Una chicca su tutte, il tettuccio apribile dotato di pannelli solari per il raffreddamento dell'abitacolo in sosta nelle giornate particolarmente afose. Cinque motori

benzina e diesel tutti a normativa Euro 5 e prezzi a partire da 20.900 euro. Sullo stesso fronte si schiera Opel con la Insignia, che rappresenta la grande svolta in fatto di canoni stilistici finora adottati dalla casa tedesca del Gruppo General Motors. Più imponente della Exeo (è lunga 4,83 metri) la Insignia è il felice connubio fra un design sofisticato e un'aerodinamica da coupé e viene prodotta in Germania nell'impianto di Rüsselsheim all'insegna dei più elevati standard qualitativi.

Eccezionale la capacità di carico, da 500 a 1.010 litri. Oltre alla ricca dotazione di serie, la Insignia può essere fornita con equipaggiamenti ad alto contenuto tecnologico, dalla trazione integrale "intelligente" fino al sistema "Opel Eye" che fotografa i cartelli stradali e li riproduce sul quadro strumenti per avvisare il conducente del rischio di infrazione e dei pericoli improvvisi. La Insignia è proposta con una gamma di quattro motori benzina e diesel anch'essi tutti a normativa Euro 5. I prezzi partono da 25.000 euro.

Stessa strategia commerciale per Seat e Opel, che hanno posticipato di qualche mese la disponibilità della versione "familiare" per convincere l'utente di casa nostra che l'eleganza di una berlina non è affatto inconciliabile con le esigenze di spazio legate all'acquisto di una station wagon.

Vecchia solo nel nome infine, la Avensis di terza generazione di casa Toyota scende in campo nel segmento D con un look tutto nuovo per imporsi all'attenzione degli automobilisti europei.

LA RAGIONE

Dall'ammiraglia di Opel, grande svolta in fatto di canoni stilistici, alla Seat Exeo: due novità poco appariscenti ma improntate al buonsenso



Due tra le ultime nate in casa Audi: la TT RS e, a destra, la A5 cabrio

Sportività e fascino Audi fa 100

L'anniversario

Ad un secolo esatto dalla fondazione, la Casa di Ingolstadt tra storia e futuro: «La crisi non ci frena: stimoliamo il mercato mantenendo i piani di ampliamento della gamma»

Ventidue anni fa, il 3 marzo 1980, proprio nella magica atmosfera del Salone di Ginevra, viene presentata al pubblico la capostipite delle vetture Audi dotate di trazione integrale permanente, la Audi 80 Quattro. Derivata dalla Audi 80 Coupé, ma rivestita di una carrozzeria spigolosa per meglio esprimere anche esteticamente tutta la sua grinta, la novità targata Quattro Anelli debuttò in un palazzetto di pattinaggio vicino all'area fieristica dando la tangibile dimostrazione delle sue eccezionali doti di aderenza al suolo nelle condizioni più critiche, ghiaccio

incluso. Il progetto del modello epocale era di Ferdinand Piëch, nipote del patron della Porsche. Passato a Audi, quel vulcanico ingegnere ha materializzato il suo rivoluzionario concetto di trazione concepito dal connubio fra i tentativi di guida sulla neve e una felice intuizione: l'idea di alloggiare nella scatola del cambio un albero cavo in grado di trasmettere la forza motrice sulle quattro ruote. Com'è facilmente intuibile, la Audi Quattro era una vettura nata per alimentare la passione per le corse di una casa automobilistica presente fin dagli esordi sul terreno a-



gonistico. Dal 1981, la Quattro diventa protagonista di un'incursione vincente nel campo del motorismo sportivo aggiudicandosi quattro titoli mondiali nella categoria rally.

Il Salone di Ginevra 2009 è dunque anche lo scenario di cent'anni di passione vissuti dalla casa automobilistica di Ingolstadt, nata giusto un secolo fa. L'appellativo Audi è la traduzione latina del cognome del fondatore Augusto Horch che significa "Ascolta". L'ingegnere sassone interpreta alla lettera la suggestione e imposta fin dal principio la gamma dei suoi prodotti in base alla naturale inclinazione per le auto sportive. Nel 1911 casa Audi di porta al traguardo una vettura da turismo nella "Quattro Giorni" delle Alpi percorrendo 2.250 km senza inconvenienti. Negli anni successivi colleziona trionfi ponendosi in testa alla classifica dei vincitori davanti a tutte le altre marche. Affiliata negli anni Trenta al consorzio Auto Union (il marchio dei Quattro Anelli ha origine appunto dall'alleanza commerciale di quattro aziende) una Audi pilotata da Bernd Rosemeyer e deri-

vata da quella che gareggia nei Gran Premi si aggiudica il record mondiale di velocità toccando sul tratto autostradale Francoforte-Darmstadt i 406,3 km/h.

Oggi la passione sportiva del marchio affiliato al Gruppo Volkswagen è rappresentata da una gamma stradale con prestazioni corse. «Crisi o non crisi - dicono in Audi -, continuiamo nei nostri piani di ampliamento della gamma per stimolare il mercato. Nessun taglio a questo riguardo, le economie si devono fare in altro modo». Ecco allora che dopo la Audi R8 5.2 FSI Quattro a dieci cilindri (525 cv, 316 kmh di velocità massima) e la A5 cabriolet che arriverà a fine aprile, seguita in luglio dalla versione sportiva S5 da 333 cv, Ginevra espone in anteprima mondiale la TT RS 2.5 da 340 cv, che segna il ritorno della produzione dei motori sportivi Audi a 5 cilindri. Look dinamico e muscoloso, trazione integrale permanente, la TT RS proposta in versione Coupé e Roadster schizza da 0 a 100 km/h in 4,6 secondi e sarà commercializzata a partire dall'estate.

Gian Piero Piazza

I DEBUTTI

A5 E S5 CABRIO, STILE A CIELO APERTO

L'Audi lancia al Salone di Ginevra la versione cabrio della A5, anche in allestimento S, scegliendo una configurazione classica con capote in tela. Il tettuccio automatico si apre in 15 secondi e si chiude in 17 ed è azionabile anche mentre si viaggia, fino a 50 km/h. La struttura, già realizzata con abbondante utilizzo di acciai ultra-altoresistenziali, è stata sottoposta a una cura ricostituente per compensare la mancanza del tetto rigido. Il modello di punta, la S5, monta un 3.0 litri V6 sovralimentato da 330 cv, mentre inizialmente la A5 sarà disponibile con tre motori benzina e due turbodiesel, per potenze comprese tra i 180 ed i 265 cv. Le versioni più potenti saranno equipaggiate con la trazione integrale.

LA PASSIONE