

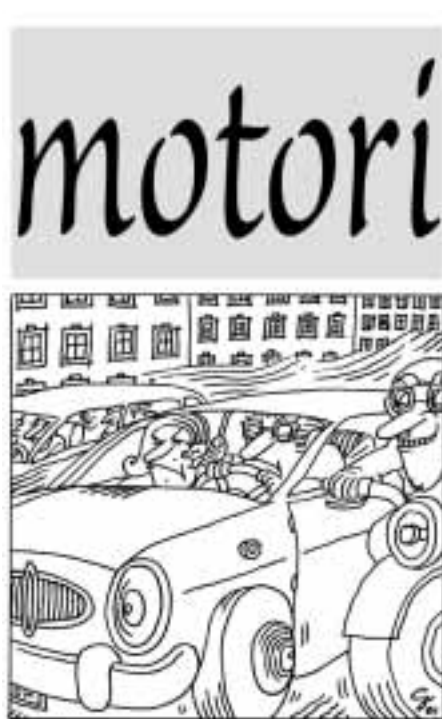
auto-flash

UN COMMON RAIL ANCHE PER LA 4X4
Bmw X5 3.0d, la turbodiesel col pieno di...grinta



SAN CASSIANO C'è gente che pur di avere una X5 è disposta ad attendere oltre un anno, a caparra versata. Nel portafoglio ordini ci sono 2800 richieste; 458 le consegne nel primo quadrimestre di quest'anno su un totale di 656 vendite nel 2000. Ora, per la SAV della Bmw - una 4x4 permanente concepita più per un uso stradale da

berlina di lusso che un offroad estremo - la fabbrica Usa ha raddoppiato la produzione e da luglio la filiale italiana Bmw potrà contare su 400 X5 al mese per recuperare in parte i ritardi accumulati. Intanto, proprio in questi giorni la gamma motori si è ampliata con la versione 3.0d, turbodiesel a iniezione diretta common rail, in vendita a 92,5 milioni di lire. Il motore sei cilindri è quello già noto sulla Serie 3 e Serie 5: molto generoso in fatto di coppia (410 Nm costanti da 2000 a 4000 giri) e di potenza con i suoi 184 CV, affronta le salite dolomitiche con grande piglio sportivo. Sfiora i 200 km/h e raggiunge i 100 all'ora da fermo in 9,9 secondi (10,8 col cambio automatico) con un consumo medio nel ciclo misto di 9,7 litri di gasolio ogni 100 km. Dotata di tutti i dispositivi elettronici per il controllo dinamico, assicura un assetto sempre perfetto e frenate veramente efficaci. Unico difetto, una certa sonorità del motore quando si dà fondo all'acceleratore. **r.d.**



UNICO MOTORE UN 1600 DA 130 CV
Si chiama Liana la monovolume Suzuki a 2 e 4 ruote motrici



Si chiama Liana ma non è il mezzo di trasporto preferito da Tarzan. È, invece, la nuova monovolume da famiglia della Suzuki il cui nome è l'acronimo di «Life In A New Age» e, cioè, «vita in una nuova era». Che è, per la Suzuki, quella proposta dalla Liana: una vettura a 5 posti lunga 4,23 metri e larga 1,69 m. La capacità di

carico va da un minimo di 296 ad un massimo di 1062 litri. Equipaggiata con un unico propulsore a benzina 1.600 da 103 CV e 170 km/h, la Liana è offerta con trazione a due e quattro ruote motrici e prezzi, rispettivamente, di 28.900.000 e 32.900.000 lire. Di serie ci sono l'ABS, il doppio airbag e il climatizzatore, mentre per la 4WD si aggiungono i cerchi in lega leggera. Come per molte auto giapponesi, poi, la garanzia è di 3 anni. Le linee della Liana sono abbastanza piacevoli e proporzionate anche se il posteriore appare troppo massiccio. Quanto agli interni, risultano abbastanza gradevoli sia la plancia sia le sellerie che dimostrano l'intenzione, riuscita, di rendere l'abitacolo della Liana più vicino ai gusti europei. La Suzuki Italia prevede di vendere entro fine anno, circa 1800 Liana che si aggiungeranno a oltre 22mila unità tra Wagon R+, Ignis, Baleno e ai fuoristrada Jimny, Samurai e Grand Vitara. **m. b.**

Per i disabili la guida non è tabù

Il programma Autonomy di Fiat, i servizi, gli incentivi e gli sgravi fiscali

Massimo Burzio

TORINO Una malattia, i postumi di un incidente o di un infortunio sul lavoro. Le ragioni e le cause originarie poco importano. Resta il fatto che i disabili motori e cioè con problemi agli arti, in Italia sono circa 700.000. Una cifra enorme, destinata nel prossimo futuro ad aumentare ancora, anche a causa della crescita del numero degli anziani che, ogni anno, vedono inesorabilmente diminuire forze e possibilità di movimento.

Che fare, allora, per assicurare una mobilità dignitosa a chi non soltanto è stato colpito agli arti ma magari anche in altre parti del corpo? Tra le tante cose da fare c'è sicuramente il mettere queste persone nella condizione di potersi spostare a bordo di veicoli, propri o guidati da altri, che concedano orizzonti diversi e più ampi. E qualche volta, persino, la possibilità di svolgere un lavoro, una professione.

Un contributo alla soluzione di questi problemi arriva anche dal programma «Autonomy» della Fiat. Nato nel 1995, questo progetto si rivolge non soltanto ai disabili motori, ma comprende anche altre categorie di handicap (sensoriali o intellettivi) e parte dal concetto che un veicolo deve preventivamente tenere conto anche delle trasformazioni necessarie a renderlo pienamente utilizzabile da chiunque. Cioè compatibile, possibilmente, con quei dispositivi di aiuto alla guida per i disabili o con i sistemi per il trasporto di carrozzine.

Su questa base, poi, Fiat ha avviato tutta una serie di servizi. Per prima cosa ha creato i «Centri di Mobilità». Ce ne sono 12 in Italia (Torino, Milano, Bolzano, Venezia, Savona, Bologna, Padova, Firenze, Roma, Napoli, Ca-

gliari e Palermo) e altri 14 nel mondo, Brasile incluso. Per avere informazioni su questi centri basta chiamare il numero verde 800-815015 o il coordinamento nazionale di queste strutture che risponde al numero 055 - 331459 / 3215537. Esiste anche un sito Internet che in modo molto semplice e intuitivo permette di entrare nel mondo di Autonomy.

Ma cosa c'è nei «Centri di Mobilità»? Prima di tutto il personale addetto è specificamente preparato a gestire le problematiche dei disabili. Si possono quindi ricevere informazioni sui documenti e le visite mediche (effettuabili in loco) necessarie per ottenere o rinnovare la Patente Speciale. Questa è il particolare permesso di guida (normalmente ha una validità di 5 anni) che attesta l'idoneità del conducente disabile a guidare un'autovettura modificata secondo le sue esigenze. E sulle modifiche da apportare al veicolo che, tra l'altro danno origine a diverse categorie della stessa Patente Speciale, ecco che tutti i «Centri di Mobilità» dispongono di un simulatore. Si tratta di una sofisticata strumentazione elettronica che valuta le capacità motorie e visive del disabile e consente a chi ha menomazioni agli arti superiori e inferiori di prendere immediatamente contatto con gli apparati che saranno installati sulle vetture.

Oltre ai «Centri di Mobilità», poi, la rete di Concessionari Fiat italiana conta su 140 dealers che hanno predisposto un servizio dedicato ai disabili, che va dai locali (rampe, bagni specifici, etc.) al personale di vendita.

Unica Casa costruttrice ad aver messo in funzione un programma per gli handicappati (con il risultato di consuntivare ogni anno 20.000 consegne delle quali 9.000 in Italia), la Fiat ha predisposto, nell'ambito di Auto-



Due Fiat Marea in allestimento speciale Autonomy. A destra, il simulatore di guida in uno dei 12 Centri di Mobilità

MILANO Paolo Del Cadia è un giovane commercialista di Montepulciano (Siena) con problemi motori agli arti inferiori. Unico in Italia, ha messo in piedi una attività di noleggio di mezzi speciali per offrire a tutti, a quelli come lui ma anche ai normodotati, la possibilità di muoversi e viaggiare. Non per niente la sua azienda si chiama «Noleggio No limits».

Questa avventura imprenditoriale è nata sull'onda dell'esperienza personale. Stanco di dipendere sempre da altre persone per muoversi, Del Cadia si è dato da fare. Guardandosi intorno, ha trovato a Varese un concessionario di auto e

moto, Adolfo Pialli, a sua volta disabile e particolarmente attento alle problematiche della mobilità dei portatori di handicap. È lì che lo scorso anno ha comprato una grossa tre ruote con la quale ama muoversi, autonomamente, per tutta l'Italia. E che mette a disposizione per il noleggio, insieme a una bellissima e adattata Jaguar d'epoca ideale per le cerimonie.

Il mezzo a tre ruote, già di suo, offre un facile accesso al posto di guida, e in questo caso è approntato con tutti i comandi al manubrio. In più può portare altri due passeggeri e ha spazio, persino meglio di una moto, per sistemare anche

capienti sacche da viaggio. Di fabbricazione tedesca, questa tre ruote è importata e omologata come triciclo, da guidare con patente. Monta un motore 1600 Volkswagen (quello che fu del Maggiolino) che assicura buone prestazioni.

A seconda delle esigenze, il concessionario Pialli fa fare le ulteriori opportune modifiche (omologate) in un'officina specializzata di sua fiducia. Paolo Del Cadia, ad esempio, ha studiato un speciale supporto in acciaio, attaccato davanti al parafrangente posteriore sinistro, per agganciare la carrozzina. Una realizzazione felicissima che ha subito suscitato l'interesse dell'am-

biente, come abbiamo potuto vedere all'Elba nel corso di «Vela Insieme», un' iniziativa che da un decennio porta in barca giovani disabili. Ma questa tre ruote ha un costo eccessivo per i più: 30 milioni che con le modifiche arriva a 36 o 37 milioni. Ecco dunque l'idea di Del Cadia del noleggio: 200.000 lire per un giorno, 360mila per il week end, 1.050.000 per una settimana, comprensive di assicurazione e 200 km al giorno. Oltre questa percorrenza si pagano 500 lire/chilometro. Chi fosse interessato può chiamare la «Noleggio No Limits» allo 0578.757168 o scrivere all'E-mail: soluzione@bccmp.com. **r.d.**

ny, anche degli sconti sul prezzo d'acquisto delle vetture e degli altri suoi mezzi. Questo è pari al 14% sul listino detassato comprensivo di eventuali optional per tutti i modelli e veicoli commerciali, con l'esclusione di Panda, Palio e Doblo sulle quali lo sconto è del 7%. La facilitazione che include finanziamenti agevo-

lati, un bonus di riacquisto di un milione e coperture di garanzia aggiuntive, viene applicata ai disabili guidatori e non guidatori, ai non vedenti e sordomuti, ai disabili intellettivi e psichici e agli Enti o Associazioni aventi come finalità il trasporto di disabili. Ovviamente, alla cifra finale resta soltanto da aggiungere il costo

dei dispositivi di ausilio alla guida. Da segnalare, infine, i contributi statali per i veicoli (auto, autoveicoli trasporto promiscuo e trasporto specifico con cilindrata sino a 2000 cc per i benzina e 2800 cc per i diesel) per handicappati: l'Iva ridotta dal 20 al 4%, detrazione fiscale del 19% sul prezzo d'acquisto sino a 35 milio-

ni, esenzione dalla tassa di possesso e da imposte come IET e IPT (esclusi i disabili sensoriali). Per i disabili psichici, mentali o motori è inoltre possibile accedere a queste agevolazioni anche se si tratta di motocarrozzette a tre ruote, motoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporto specifico.

clicca su
www.fiatautonomy.com
www.fiat.com
www.finanze.it/documentazione/prodotteeditoriali/guide/agfiscdisab.pdf

Realizzato dalla Casa un eccellente 5 cilindri a iniezione diretta di gasolio per le S60, S80 e V70 | Arriverà a settembre la nuova sport utility della Nissan con un 2000 a benzina, in attesa del diesel

La prima volta di un diesel Volvo X Trail, integrale inseribile in marcia

Rossella Dallò

CHANTILLY Questa volta la Volvo ce l'ha fatta: per i motori diesel, almeno quelli a cinque cilindri, non dipenderà più da nessun altro Costruttore. Progettato e realizzato interamente in Svezia, la Volvo ha presentato in questi giorni a Chantilly, vicino a Parigi, il suo primo cinque cilindri in linea, 2400 cc 20 valvole, a iniezione diretta di gasolio con sistema common rail di seconda generazione. Un propulsore, denominato D5, che viene proposto, con consegna a settembre, sulle berline S60 e S80, e un mese dopo anche sulla station wagon V70. A fine anno saranno disponibili anche il cambio automatico e, per le S80 e V70, un motore depotenziato a 130 cavalli.

Il D5 svedese è un sovralimentato con turbocompressore a geometria variabile che funziona con una pressione di 1600 bar. Progettato sulla base del fratello a benzina nato nel 1991 per la «850» e sfruttandone il monoblocco in alluminio, compatto e molto stretto, i tecnici di Göteborg hanno aggiunto la testata in alluminio e il meglio della tecnologia disponibile a fine millennio, riuscendo così a raggiungere contemporaneamente diversi obiettivi: leggerezza,

prestazioni sportive, contenimento dei consumi (rispettivamente per i tre modelli: 6, 6,1 e 6,4 litri ogni 100 km) e delle emissioni, basse rumorosità e vibrazioni. Il nuovo motore, infatti, pesa 185 kg (solo 15 chili più del propulsore a benzina); rispetto ai precedenti 5 cilindri diesel ha quasi dimezzato le emissioni inquinanti adottando due catalizzatori, uno subito a valle del turbo, e valvole EGR (per il riciclo dei gas di scarico) a controllo elettronico; e soprattutto dispone di più coppia e più potenza a più bassi regimi di rotazione: 340 Nm a 1750 giri/minuto, 163 CV a 4000 giri. Come abbiamo potuto constatare nella prova su strada, il tutto si traduce in una grande riserva di potenza sempre pronta e dolce nell'erogazione, nonché in prestazioni di tutto rispetto: 210 km/h per tutti e tre i modelli, da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi per la S60, 9,8 secondi per la S80 e per la V70.

In conclusione, mentre sulla S80 le sospensioni anteriori sono un filo troppo soft e quindi lo sterzo è un po' lento e impreciso, la S60 ci è sembrata alla prova dei fatti la più equilibrata nel rapporto peso-potenza-prestazioni e per maneggevolezza. Ma anche per i prezzi, competitivi rispetto alla concorrenza: 56,4 milioni la versione base, 59,2 la Optima (poco meno di 71 e 78 milioni la S80; 72,4 e 79,4 la V70).



La Volvo S60 (nella foto) è il modello che meglio esalta le doti del nuovo 2400 turbodiesel svedese.

La Nissan X Trail 2.0 è dotata di serie di ABS e dei controlli elettronici della trazione e della stabilità



Ugo Dallò

HELSINKI La nuova SUV «X Trail» della Nissan ha acceso la solita oziosa discussione se si tratti più di una berlina o di un fuoristrada. Risposte? Le più varie.

Allestita in due versioni, Sport ed Elegance, la Nissan X Trail è sufficientemente comoda e dotata di accessori di serie, ABS, airbag, controllo della trazione e della stabilità per affrontare rilassati viaggi autostradali. L'alta posizione di guida e l'ampia finestratura offrono luminosità all'interno ed una gradevole visibilità dell'esterno, accompagnata dalla rassicurante sensazione di controllo delle dimensioni della vettura, lunga metri 4,51 e larga 1,765. Nella versione Elegance, dotata di sedili in pelle e con l'optional del grande tetto apribile elettricamente, si ha la sensazione di viaggiare su una berlina di lusso. Peccato per quel cruscotto dal disegno high tech, peraltro dotato di vani portalattine refrigeranti o riscaldanti, che ci è sembrato un po' povero. Ottima la capacità del vano bagagli senza abbattere i sedili posteriori, al quale si accede dalla grande quinta porta incernierata a filo del tetto. Fra i sedili posteriori è ricavato un vano che permette di

infilare fino a quattro snow board.

Disponibile da settembre con motore a benzina 1998 cc, 140 CV di potenza e coppia di 192 Nm a 4000 giri, la X Trail è equipaggiata con cambio a cinque marce ed automatico a quattro. Da dicembre sarà disponibile un brillante diesel common rail da 2184 cc, 114 CV di potenza e coppia di 270 Nm a soli 2000 giri. Questo motore ci è piaciuto molto per la robusta coppia e per la rapidità di risposta, accentuata dal cambio a 6 marce, che ne farà il più venduto, secondo la Casa (80%), rispetto alla versione a benzina.

La X Trail è normalmente una vettura a trazione anteriore. In caso di necessità si può inserire la trazione integrale, anche in velocità, tramite un pulsante sul cruscotto. La giusta ripartizione della trazione viene gestita da un originale sistema elettronico in tempo reale, per la prima volta su una vettura di questa categoria. Esiste inoltre la possibilità, sempre azionando un pulsante, di ripartire in modo paritetico la trazione sui due assali per affrontare i passaggi di fuoristrada più impegnativi, dove la X Trail ci ha stupito per le sue qualità.

Il prezzo si aggirerà intorno ai 50 milioni di lire, presumibilmente da 47 a 57 milioni di seconda dell'allestimento.