

auto-flash

VENDITE 2001 OLTRE QUOTA 15MILA
L'Italia si conferma 3° mercato mondiale per la Land Rover



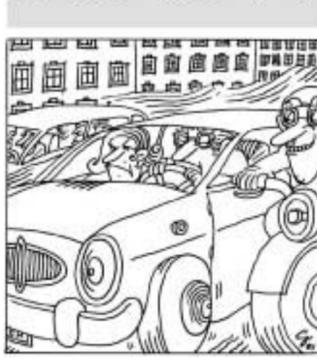
Tempo di consuntivi, tutti positivi, per la filiale italiana Land Rover: 15.114 le consegne totalizzate lo scorso anno, di cui 9304 Freelander, 3325 Discovery, 1791 Defender e 694 Range Rover (nella foto, la nuova Range presentata a Detroit). Il 25% delle vendite ha riguardato veicoli immatricolati come autocarro; 400 sono le Land Rover consegnate alla Pubblica Amministrazione; 343 milioni di euro il fatturato totale. L'Italia si conferma il terzo mercato mondiale per la marca inglese del Gruppo Ford.

CON LO SPORTAGE «BESTSELLER»
Per Kia Motors Italia il 2001 si chiude con un record



Il 2001 si chiude con un nuovo record per Kia Motors Italia: 12.713 i nuovi veicoli immatricolati nel nostro Paese. Nonostante la limitata disponibilità, il grande monovolume Carnival ha superato l'ideale muro delle 4mila unità, mentre lo Sportage, pioniere dei SUV (nella foto), si è confermato il modello «bestseller»: 4.166 immatricolazioni valgono, da sole, un terzo delle vendite Kia in Italia. Positiva l'accoglienza degli italiani per la dinamica Rio di cui sono state vendute 3500 unità.

motori



STATO DELL'ARTE NELLA RICERCA GM
Si chiama AUTonomy la prima auto a celle a combustibile



È certamente una delle vere attrazioni del Salone di Detroit, soprattutto perché mostra lo stato dell'arte nella ricerca sulle fuel-cell in casa GM. Presentata in anteprima assoluta, si tratta della rivoluzionaria «AUTonomy». Oltre ad essere il primo veicolo al mondo progettato attorno ad un sistema di propulsione a fuel cell, è anche il primo che vede abbinati un sistema a pila a combustibile e la tecnologia drive-by-wire, che permette di gestire elettronicamente lo sterzo, i freni e tutte le funzioni del veicolo.

DOPO FRANCOFORTE E TOKYO
La Opel Frogster degli anni 2000 reinventa la city-car: trasformista



Dopo Francoforte e Tokyo, la concept car Opel Frogster è approdata a Detroit. Verde come la Laubfrosch (la mitica Rana) degli Anni 20, la Frogster reinventa l'auto di piccola cilindrata. Lunga 3,7 metri, al posto della classica capote ha una saracinesca, a comando elettrico, che scorre all'altezza della linea di cintura e permette di configurare in vari modi la vettura che ha 4 sedili singoli. Il guidatore può infatti trasformarla in una spider a 1 o 2 posti o in una cabriolet o in un pick-up a 3 o 4 posti.

Le «big» Usa sotto tono Tanti concept per stupire

Poca concretezza e nei prototipi sportività e lusso europeo

Rossella Dallò

DETROIT Molti prototipi, qualcuno dei quali forse, un giorno, potranno avere uno sbocco produttivo. Sembra quasi che l'industria americana, anche nel suo appuntamento più importante dell'anno, il Salone di Detroit, rispecchi il pessimo momento che sta attraversando. Centellinate in singoli eventi nel corso delle tre giornate riservate alla stampa, le concept car presentate da GM, Chrysler e Ford sembrano più voler gettare fumo negli occhi - o per dirla col capo della General Motors: «la gente ha bisogno di sognare e noi gli diamo emozioni» - che confrontarsi per davvero, sul piano concreto, con le numerosissime proposte portate in Usa dalle marche europee e giapponesi-coreane. Basti dire che il maggior appuntamento della Ford, per il quale si è scomodato lo stesso «numero uno» William Clay Ford junior, è stato il «revival», sempre in forma di prototipo, di un mito delle competizioni anni Sessanta: la GT40 vittoriosa a Le Mans. E non meno improponibile (anche per le strade americane) è il gigantesco e iper-potente pick-up Tonka Mighty F-350, altro concept «da Salone».

Sempre alla sportività guardano anche le vetture-laboratorio svelate dalla General Motors, come la Cadillac Cien (omaggio ai 100 anni che il marchio festeggerà in agosto), grintosissimo coupé mosso da un V12 di 7500 cc e 750 CV (!), o come la Chevrolet Bel-Air, riedizione del cabrio Anni 50 e 60, il cui cinque cilindri turbo eroga 315 CV, e persino come la più «popolare» roadster Pontiac Solstice che sotto il cofano ha «solo» un quattro cilindri turbo Ecotech da 220 CV. Di coupé sportivo, ma anche di sviluppi produttivi, parla anche la Chrysler. Lo fa con la Crossfire, proposta in concorrenza con la Mercedes SL. E, guarda caso, si tratta di un prototipo sviluppato per il mercato europeo: sarà prodotto, per la prima volta, in Germania per essere sul mercato del Vecchio Continente nel 2003. Altrettanto di concezione europea è un'altra concept, la Pacifica: una SUV lussuosa a sei posti motorizzata con un 3500 V6 da 250 cavalli che entrerà in produzione entro la metà del 2003 ed esportata anche in Europa anche in versione turbodiesel.

L'America, insomma, anche quando è sotto tono come adesso, guarda all'altra sponda dell'Atlantico come modello. Ovviamente non prende ad esempio le city car, nonostante il mercato Usa abbia premiato, per esempio, la Honda Civic quarta nella classifica delle vetture più vendute nel 2001 a testimonianza che anche qui le dimensioni delle auto si stanno progressivamente riducendo (la congestione del traffico è un vero problema anche delle città americane). In proposito, non fa certo specie che Toyota abbia fatto debuttare a Detroit, per questo mercato, la nuova Corolla. Il modello europeo al quale si rifa l'industria a stelle e strisce è quello dei grandi marchi sportivi di lusso e del lusso: Porsche, Jaguar, Mercedes, Land Rover, Volvo, Saab e soprattutto i «miti» italiani Ferrari, Maserati e Lamborghini (oggi del gruppo VW-Audi) la cui Murielago ha già stupito la stampa specializzata americana e per la quale hanno già incominciato ad affluire i primi ordini.

Ecco tre delle protagoniste a Detroit: la Cadillac Cien (accanto) prototipo di coupé sportiva con cui GM festeggia i 100 anni della marca; la GT40 (in alto a destra) «revival» della mitica Ford vittoriosa a Le Mans. Modello pronto per il mercato Usa è la Maserati Coupé (sotto a destra)



L'Europa alla ribalta

Ondata di prime mondiali di lusso: Volvo, Saab, Land Rover. Il ritorno della Maserati, aspettando l'Alfa Romeo

Marcello Pirovano

DETROIT Parte decisa l'offensiva europea al ricco mercato americano. E se il momento non si annuncia dei più favorevoli, può darsi benissimo che siano alcune stimolanti proposte che vengono dal vecchio continente ad aprire la strada a futuri, immancabili successi.

Finora l'Europa è stata rappresentata (fenomeno Ferrari a parte) dalla produzione tedesca (Mercedes, Bmw, VW-Audi e Porsche), da quella inglese (Land Rover e Jaguar) e da quella svedese (Volvo e Saab). È proprio Volvo a prendere l'iniziativa portando al debutto mondiale la XC90, che giusto a Detroit era stata mostrata in anteprima in forma di prototipo (ACC). Adesso è una lussuosa e interessantissima Sport Utility che segna l'ingresso della Casa (oggi marchio di punta del Gruppo Ford) in questo particolare e sempre più importante settore del mercato. Qui ci sono da fare i conti con una agguerritissima produzione locale

che, non a caso, comprende anche i modelli Bmw e Mercedes realizzati sul posto.

Inconfondibilmente Volvo nel disegno di carrozzeria, specie nel frontale, la XC90 ha i suoi punti di forza nella trazione integrale permanente, nei collaudati e brillanti motori a cinque cilindri benzina e turbodiesel common rail, nell'eleganza e nel comfort degli allestimenti, negli avanzati sistemi di sicurezza attiva e passiva (compreso, per la prima volta, un sistema radar per la visione notturna a infrarossi, ndr) e, da ultimo, nella possibilità di accogliere a bordo fino a sette passeggeri. Un prodotto, insomma, di alta tecnologia e immagine, che in America si aspetta di trovare il 65 per cento dei suoi acquirenti.

Non meno perentoria la risposta, sempre tra le Sport Utility esclusive, della Land Rover con la nuova edizione del «mitico» Range. Anche qui è rimasto, irrinunciabile, il consolidato e rassicurante «family feeling» con la sua corporata e squadrata carrozzeria e le dimensioni XXL. Non c'è, però, particolare ancorché

minuscolo che dal vecchio modello sia passato sul nuovo. La filosofia di portodito è quella del «tutto incluso, più qualcosa» e, quindi, ecco interni raffinatissimi, materiali pregiati trattati artigianalmente e dettagli curatissimi, ma anche tanta elettronica di servizio, altrettanta sicurezza attiva e passiva e due potenti motori: un 4.4 V8 a benzina e un 3 litri sei cilindri turbodiesel. Andrà in commercio da marzo a un prezzo stimato attorno ai 70mila euro.

A far sognare gli automobilisti americani che vorranno realmente distinguersi con un prodotto carico di esclusività e di gloria sportiva saranno però due modelli italiani. Ovvero, la Maserati Spyder (da noi già nota) e la sua «derivata» Coupé presentata in prima mondiale a Detroit. Decisamente uno sbarco, o meglio un ritorno (dopo 12 anni nelle concessionarie e forse nel 2003 anche in pista in America e in Europa, a cui si sta pensando: è di questa marca l'ultima italiana che ha vinto la 500 miglia di Indianapolis, ndr) sul suolo americano che più concreto ed emozionale di così

non poteva essere. Giugiaro ha fatto, dal punto di vista stilistico, un altro capolavoro fondendo sportività e eleganza, modernità e tradizione. Per la tecnica basta ricordare il potente motore aspirato di 4.2 litri da 390 cavalli, il «cambiocorsa» al volante, le sospensioni Skyhook per la taratura automatica e istantanea degli ammortizzatori.

Davvero una splendida avanguardia per il programma ritorno (nel 2005?) su questa sponda dell'Atlantico, di un altro marchio che qui ha ancora tanti ammiratori e davanti al quale, come è bene ricordare, il vecchio Henry Ford «si levava il cappello»: l'Alfa Romeo.

Per chiudere la passerella europea, non va dimenticato il prototipo Saab 9-3-X sintesi tra una coupé, una station wagon e una Sport Utility. Dal 1947 fino al momento di entrare nell'orbita GM la Casa svedese aveva proposto solo tre concept-car. Adesso in quattro mesi (da Francoforte a Detroit) si è scatenata con altri due. C'è davvero voglia di rimettersi in moto e speriamo che sia la volta buona.

Test drive Abbandonato il turbo V6 da 209 cavalli, la station wagon 4x4 giapponese stupisce su ogni fondo

Subaru Outback, l'integrale con lo sprint

Lodovico Basalù

Lo scenario delle Dolomiti val bene una Subaru. Abbiamo pensato questo una volta seduti al posto guida della Outback 3 litri. Un'auto che esprime fiducia: vuoi per la stazza, vuoi perché assistita dalla proverbiale trazione integrale permanente, marchio di garanzia anche quando ci sono neve e ghiaccio da affrontare. Come a Corvara, capoluogo della Val Badia, assediata durante i giorni di Natale da frotte di turisti di tutta Europa. «Non c'è neve» hanno ululato i vari telegiornali a più non posso. Vero, come abbiamo constatato una volta arrivati in Alto Adige dopo un viaggio in prima classe al volante della Outback. Non c'erano, in effetti, metri di neve, ma quanto basta per sciare e per mettere in difficoltà chi di trazione integrale ha sentito solo parlare: ovvero la maggior parte degli automobilisti. Quanto basta, appunto. Perché anche la più piccola nevicata (regolarmente arrivata) li ha costretti a tirar fuori dal portabagagli le odiate catene. I più fortunati disponevano delle ottime gomme termiche, molto valide, ormai, quando c'è da affrontare la sua maestà l'inverno. Ma volete mettere la griffe di una Subaru inscindi-



bilmente legata all'efficace trazione integrale? Una soluzione tecnica cara ai nipponici (come dimostrano i numerosi successi nei rally) e ovviamente adottata anche dalla sportivissima Impreza ma anche dalla Sport Utility Forester.

La Outback si è spinta oltre. Ha lasciato in soffitta il turbo, affidandosi alla robusta cilindrata di 3000 cc. Un bel 6 cilindri, rigorosamente boxer, che eroga la bella potenza di 209 cavalli a 6000 giri/min per una velocità massima di 210 km/h. «Abbiamo privilegiato la prontezza di risposta ai comandi sull'acceleratore», hanno spiegato gli uomini della Subaru. Precisazione d'obbligo. Perché oggi, tra i 3 litri di rango, si toccano punte anche più alte (231 cavalli per il 6 cilindri in linea Bmw, 238 per il V6 Jaguar).

I 209 cavalli del propulsore Subaru sono però sempre pronti al lavoro, supportati da un ottimo cambio automatico a 4 rapporti. Se non vi va di armeggiare con la leva, basta selezionare la D (Drive, magari in opzione «power») per ottenere accelerazioni mozzafiato nonostante il peso di oltre 1600 chili. Questa station wagon, che ha un enorme vano bagagli variabile da 528 a 1646 litri, sa infatti trasformarsi anche in una sportiva, lasciando al palo vetture ben più pretenziose. Il tutto in una atmosfera da vera ammira-

glia, almeno per quel che riguarda il comfort, complice una silenziosità di marcia a prova di Rolls. Peccato invece per certi particolari dell'abitacolo, un po' troppo spartani per una vettura che costa pur sempre qualcosa come 39.887 euro (77.232.000 lire).

I pensieri cattivi svaniscono una volta constatata la validità di ciò che serve, compresa la climatizzazione, di una efficacia forse unica. Promosse anche le dotazioni di sicurezza, allineate a quelle della concorrenza. Desta invece perplessità l'assenza di un computer di bordo. Così come stupisce il fatto che solo il sedile guidatore abbia le regolazioni elettriche. All'altezza della situazione i freni, così come lo sterzo, pronto e diretto. Facile, su ogni fondo, la guida. La tendenza è al sottosterzo deciso, ma la trazione integrale è sempre una garanzia di sicurezza e permette di indirizzare la Outback dove si vuole, variando semplicemente la pressione sull'acceleratore. Infine il consumo. Quelli della Subaru non sono mai stati sensibili a questa voce. La Outback 3 litri, con un po' di attenzione, fa 10 km/litro. Non è molto per un propulsore di tale cilindrata, non è poco in assoluto. Un problema che non si pongono gli americani, primi acquirenti al mondo delle vetture e della tecnologia Subaru.

il legale

A proposito di danno biologico

Franco Assante

Il danno biologico, come è noto, è risarcito per effetto delle lesioni patite e prescinde dal guadagno del lesore. Esso si distingue in «permanente», quando la lesione produce una compromissione fisica che si proietta per tutta l'esistenza, e «temporaneo», quando è destinato a scomparire con il passare del tempo. Quest'ultimo danno si divide, a sua volta, in invalidità temporanea, assoluta e parziale.

In genere, i medici legali chiamati a determinare la durata di tale categoria di danni definiscono assoluta quella relativa alla prima fase (temporalmente definita dalla entità delle lesioni) della malattia, alla quale aggiungono un successivo periodo di invalidità parziale fissata, quasi sempre, nel 50%.

Tale suddivisione, anche se lessicalmente corretta, è quasi mai aderente alla realtà. Infatti vi sono lesioni che, per la loro gravità, rendono impossibile al lesore ogni e qualsiasi attività (e viene definita assoluta) ed altre che consentono di svolgere alcune azioni, come lavarsi da solo, recarsi al bagno, deambulare, eccetera.

Nel primo caso al lesore spetta l'indennità giornaliera di lire 70.000, nel secondo va ridotta tenendo conto delle residue attività funzionali che il lesore continua ad esercitare, da determinarsi percentualmente dal medico legale.

L'art. 5, co. 2, lett. b) della Legge 5 marzo 2001, n. 57, in vigore dal 4.4.01, ha stabilito che tale criterio si applica non soltanto alla invalidità comunemente definita assoluta, ma anche a quella temporanea e parziale, determinando il grado di invalidità giorno per giorno.

A tale criterio, anticipando la norma di legge, si erano ispirate nel passato alcune magistrature di merito (Trib. Roma, 3.8.98, Morgillo c/Sai); Pretura di Cassino 20.7.99, ND. 1999, 729; Tribunale Cassino - sez. staccata Sora, 31.10.00, Trimani/Generali).

Si spera che la nuova normativa consenta di ridurre il costo dei danni fisici con conseguenze modeste, realizzando una diminuzione dei premi assicurativi.