

auto-flash

DOPO UNA SERIE DI CRASH TEST
Opel Corsa la piccola più sicura
Lo decreta l'AC austriaco



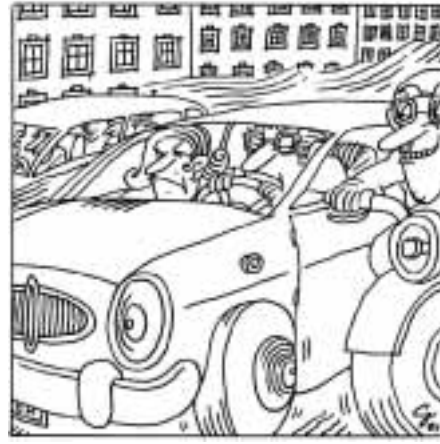
La Opel Corsa è risultata l'automobile più sicura della sua classe al termine di una serie di crash test organizzati con 7 vetture del segmento B dall'Automobile Club austriaco in collaborazione con quelli di altri Paesi europei. La Corsa dispone di un ampio pacchetto di dotazioni di sicurezza che comprende airbag frontali e laterali, poggiatesta anteriori attivi e pedaliera sganciabile. Ulteriori informazioni sui risultati della prova si possono leggere nel sito dell'AC austriaco: www.oeamtc.at.

L'ELENCO SUL SITO DELLE FINANZE
Per le moto d'epoca sparisce
la tassa di «possesso»



La Federmoto vince la battaglia. Il sito internet delle Finanze (www.finanze.it) ha reso pubblico l'elenco dei modelli di interesse storico, di età compresa tra 20 e 30 anni, esentati dal pagamento della tassa di possesso. Le motociclette inserite in elenco, da ora in poi, pagano una semplice «tassa di circolazione», cioè solo in caso di effettivo utilizzo, tramite un versamento in Posta di 10,33 euro (11,36 per chi risiede in Veneto e 11,15 nelle Marche), citando nella causale: «ex art. 63, comma 2, legge 342/2000».

motori



NUOVO SERVIZIO INFO-TELEFONO
Tutto quello che volete sapere
su Peugeot all'800.900901



Chiamate l'800.900.901 ed entrerete subito nel mondo del Leone! A questo numero verde risponde, infatti, il Pronto Peugeot - Centro Contatto Clienti che ha sede a Lione ed è attivo dal lunedì al venerdì. Dalle ore 8 alle 20, gli assistenti clientela di lingua italiana, opportunamente formati e costantemente aggiornati, rispondono a tutte le domande riguardanti il prodotto, la garanzia (veicoli, ricambi, accessori), la manutenzione, oltre alle offerte, le Occasioni del Leone, le attività del Marchio.

L'AUTOMOBILE PIÙ BELLA DEL MONDO
I migliori designer a confronto
il prossimo 8 marzo a Milano



L'8 marzo al Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano si confronteranno alcuni dei più importanti designer di auto sul tema: «Car Design: Involuzione, Evoluzione, Rivoluzione». In quella occasione verranno consegnati i 9 premi di categoria assegnati dalla giuria de «l'Automobile più bella del mondo»: Fiat Stilo (nella foto), Citroën C5, Jaguar X-Type, Maserati Spyder, Mercedes SL, Porsche 911 Carrera, Toyota Previa, Aston Martin V12 Vanquish, Lamborghini Murciélago.

L'auto ha voglia di stupire



575M Maranello berlinetta Ferrari ancora più sprint

Lodovico Basalì

MARANELLO Non poteva esserci occasione migliore: prendere Michael Schumacher e Rubens Barrichello, invitarli ad accomodarsi nell'abitacolo della nuovissima 575 M Maranello, accendere il possente 12 cilindri e fare il proprio ingresso sul palco che ospita un'altra rossa da sogno, la F2002 che dovrà difendere il titolo mondiale di F1 conquistato con la F2001. È accaduto, come noto, mercoledì scorso, a Maranello, nella sede dello stabilimento «Nuova Meccanica», da dove, presto, usciranno i motori Ferrari e Maserati per le Gran Turismo stradali. Un'ottima idea quella del presidente Luca Cordero di Montezemolo. Tanto per svegliare gli appetiti dei mercati di tutto il mondo, America e Germania in testa. Infatti la vera e propria presentazione della 575 M Maranello (dove «M» sta per Modificata) avverrà al prossimo Salone di Ginevra. Ma già la sua carta di identità è nota. Poche le modifiche estetiche rispetto alla «vecchia» 550 Maranello: i fari, un muso più arrotondato, nuovi cerchi in lega. Molte le modifiche tecniche, a cominciare dal motore, che è sempre V12 di 65° (meno male che alla

Ferrari conservano questo frazionamento tanto caro al fondatore Enzo), ma con cilindrata di 5,7 litri (esattamente 5748 cc) e potenza passata da 485 a 515 cavalli a 7250 giri/min. La coppia motrice è possente: quasi 59 kgm a 5250 giri/min. Ne deriva un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 4"2 con il cambio F1 (altra novità, visto che è la prima 12 cilindri a esserne dotata). Il valore peggiora leggermente con il cambio manuale (sempre disponibile), anch'esso a 6 marce. Ma volete mettere l'emozione dei bilancieri dietro al volante, come sulla monoposto di Schumacher? La velocità (sulle autostrade tedesche o su una pista) è di ben 325 km/h. Con il cambio F1 si può optare per una soluzione «sport» o «normale». Variano ovviamente i tempi di cambiata e la risposta del 12 cilindri.

Tanto ben di Dio è corredo da una sinfonia unica per i due passeggeri, proveniente dal vano motore. E da un assetto da Gran Premio. Alla Ferrari ne hanno studiato infatti uno adattato basato su un sistema di controllo ammortizzatori indipendente su ogni sospensione. Adeguato (anche ai 1730 chili di peso) l'impianto frenante dotato di sistema ABS/ASR evoluto. I dischi anteriori, per la cronaca, sono di dimensioni mostruose: 330x32 millimetri. In sintonia anche i pneumatici (dotati di controllo elettronico della pressione) e con quelli posteriori (dove si ha la trazione) di 295/35 ZR18. Infine gli interni, che sono più lussuosi e personalizzabili a piacere. Ci mancherebbe altro! Già, perché il listino parla chiaro: circa 190.000 Euro (370 milioni di lire, più o meno) anche se per sapere quello ufficiale occorrerà attendere ancora qualche giorno. Sempre che siate interessati, beninteso.



Renault Vel Satis la sfida francese alle «ammiraglie»

Marcello Pirovano

PARIGI Sfidare i grandi Costruttori europei (in particolare i tedeschi) sul difficile terreno delle vetture di prestigio e dare di queste «ammiraglie» che concentrano su di sé pesanti carichi di tecnologia, immagine e cultura automobilistica, una interpretazione del tutto originale a cominciare dall'impostazione stilistica. È questa la «mission impossible» della nuova Renault Vel Satis ormai pronta ai primi confronti e ai primi responsi della strada dopo le tante esibizioni statiche. Difficile immaginare un compito più arduo e Vel Satis lo affronta rompendo in primo luogo gli schemi tipici della grande berlina classica a tre volumi per proporre invece un modello innovativo nella linea e nella scansione dei volumi. È proprio questa la prima battaglia da vincere: riuscire a imporre qualcosa che, in questo segmento di mercato, finora non c'era e sul quale si apriranno non poche discussioni. Agitare opinioni è sempre stato, del resto, il destino di Renault. Per quanto ci riguarda della nuova Vel Satis apprezziamo il sicuro modo di stare sulla strada, le linee decise del vasto frontale, lo spazioso e alto abitacolo e la parte posteriore che, sicuramente, finirà per fare scuola. Deve con-

siderarsi superato a pieni voti anche l'esame relativo alla qualità degli allestimenti, anche se qualche dettaglio è pur sempre migliorabile, con una particolare nota di merito per i sedili anteriori con la parte alta dello schienale regolabile separatamente e le cinture integrate. Il resto viene dalla tecnica e qui bisogna partire dai primi motori provati. Sono entrambi a 6 cilindri a V, 24 valvole, curiosamente di fabbricazione giapponese. Il primo, a benzina, di 3500 cc, 245 CV e 220 km/h, viene direttamente dalla consociata Nissan; il secondo, turbodiesel common rail di 3000 cc, 180 CV e 210 km/h, è prodotto da Isuzu, autentica specialista in materia, che fornisce anche altre Case. Saranno immediatamente seguiti da due 4 cilindri 16 valvole: un 2000 cc turbo a benzina da 165 CV e un 2200 cc turbodiesel common rail da 150 CV.

Su strada le Vel Satis di vertice impressionano per l'eccezionale silenziosità di marcia e lo spunto velocistico che, in ragione anche del peso della vettura (1800 kg circa) e della grande sezione frontale, richiede però qualche sacrificio al distributore. Sono abbinate unicamente a un cambio automatico a 5 rapporti con opzione sequenziale. Il comfort di bordo è di altissimo livello con particolare riferimento ai posti posteriori, alla luminosità interna e alla massa di accessori, di serie o a richiesta, disponibili. Nel rapporto prezzo/contenuti, da 35.500 a 45.000 Euro, vanno considerate le dotazioni di sicurezza (sono disponibili anche gli airbag laterali) con i vari sistemi elettronici di controllo della frenata, della trazione, della stabilità, della pressione dei pneumatici, e inoltre la climatizzazione separata, i fari allo xenon, l'assistenza al parcheggio e altro ancora. Lo sviluppo del modello ha richiesto 42 mesi e un investimento di 550 milioni di Euro per una produzione programmata su 250 unità al giorno.



In vendita da sabato prossimo in oltre 600 versioni Fiat Ducato per tutti Ora anche Gpower

Rossella Dallò

Motore a Gpl sicuro e garantito

Il Ducato Gpower, per la prima volta, è prodotto direttamente in fabbrica e commercializzato attraverso la normale rete di vendita Fiat. Dunque è certificato e garantito come tutte le altre versioni del veicolo commerciale. Per questo speciale Ducato si è scelto di sistemare sotto il pavimento, all'esterno dell'abitacolo, il serbatoio (di 57 litri) dell'ultima generazione, ovvero sicuro e testato in severi crash test. In caso di urto, inoltre, il sistema antincendio FPS interviene a bloccare il flusso della pompa del Gpl, chiudendo le tre elettrovalvole poste sul serbatoio e nel vano motore. Il vero punto di forza dell'impianto (separato da quello a benzina) è però il sistema di alimentazione. Anziché vaporizzato, il gas viene «iniettato» nel motore allo stato liquido attraverso 4 elettroiniettori studiati appositamente. In questo modo si controlla al meglio la quantità di Gpl iniettata nel condotto di aspirazione e dunque si ottiene con maggiore precisione il rapporto aria-combustibile voluto.

AMSTERDAM Per il Fiat Ducato inizia, da questo sabato, una nuova stagione di successo. Ne è sicuro il direttore commerciale e marketing Juan José Diaz Ruiz, intervenuto di persona a presentare al Salone di Amsterdam (l'European Road Transport Show, uno tra i più importanti del settore) le tante novità di questo duttile mezzo, «in pista» da ben 21 anni.

Con pochi ritocchi esteriori e tanta qualità in più per la guida e il comfort a bordo, il Ducato 2002 si presenta ora con una gamma assai più ampia grazie alla diversificazione delle portate utili (da 11 quintali, 15 quintali e Maxi) e delle misure interasse (i passi variano da 285 a 320, 370 e 405 cm). E, soprattutto, grazie all'introduzione di nuovi motori ad alta efficienza, meno inquinanti e anche con due proposte a basso impatto ambientale, entrambe con motori di 2,0 litri: il Bpower (metano e benzina) che rispetto a quello in commercio da un paio di anni adesso alloggia i tre serbatoi di metano sotto il pianale, liberando, dunque, spazio per il carico; e il Gpower (benzina e Gpl), una novità ideale per la città: garantisce la notevole autonomia di 300 km di percorrenza usando il solo gas liquido. A queste che sono senza dubbio le due innovazioni più interessanti sotto il profilo della lotta all'inquinamento, si aggiunge nella famiglia dei turbodiesel common rail (2,0 da 84 CV e 2,8 da 127 cavalli) un nuovo motore JTD di 2,3 litri che eroga 110 CV di potenza.

Insieme al «classico» due litri a benzina si arriva così a sei differenti motori che uniti alle molteplici versioni di carrozzeria portano a oltre 600 le varianti disponibili sul mercato, comprese alcuni Ducato in allestimento speciale per le forze dell'ordine e servizi di pubblica utilità.

Prodotto ancora dalla Sevel di Val di Sangro, nell'ambito della collaborazione con il Gruppo PSA, il nuovo Ducato (per il quale sono stati investiti 200 milioni di Euro) cambia completamente all'interno. Che sia destinato al solo trasporto merci o solo persone o abbia un uso promiscuo, la cabina è stata ridisegnata per darle un tono, un comfort e una sicurezza «da berlina». Il Ducato, infatti, ha una nuova plancia, svariati portaoggetti, quattro airbag di serie, nuovi impianti di climatizzazione e la disponibilità di svariati dispositivi elettronici come ABS, EBD, ASR, Cruise Control, sensore di parcheggio e persino la telecamera di retromarcia. I prezzi? 22.200 Euro quello indicativo della versione di punta 2.3 JTD Gran Volume 15 passo medio. La Bpower circa 3000 Euro in più.

Il 2.0 TDCi per la Mondeo

Rossella Dallò

ROMA Tocca al motore due litri turbodiesel a iniezione diretta common rail dare nuovo slancio alla gamma Mondeo, rinnovata soltanto un anno fa. Nel segmento D, cui appartiene questo modello della Ford, i Diesel la fanno da padrone: l'88% sono vetture a gasolio. Evidente dunque l'obiettivo di Ford Italia, secondo la quale, con il nuovo TDCi affiancato al «vecchio» TDDi da 115 CV (che resta a listino) quest'anno la Mondeo dovrebbe conquistare almeno il 60% dei 18mila acquirenti previsti. Compito dei quattro cilindri 2.0 litri 16 valvole common rail è quello di «recuperare» i bassi valori attribuiti finora, nelle motivazioni di acquisto, a prestazioni e consumi. Secondo i dati forniti dalla Casa, il motore (costruito nel nuovo Centro Diesel di Dagenham, per il quale Ford ha investito 1,1 miliardi di Euro, e che ha una capacità produttiva da 650mila a 900mila unità l'anno) raggiunge una velocità massima di 200 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 9,9 secondi, pur assicurando, nel ciclo misto, un consumo medio contenuto in 4,7 litri ogni 100 km. Prestazioni più che brillanti garantite



dall'ottima combinazione tra i 130 CV di potenza massima erogata a 3800 giri/min e la formidabile coppia di 330 Nm tutti disponibili a soli 1800 giri. L'unico difetto è una discreta rumorosità alle accelerazioni decise. Dotata di serie di 6 airbag, Abs, climatizzatore automatico, la 2.0 TDCi berlina e station wagon sarà in vendita da questo weekend con prezzi a partire da 22.400 e 23.400 Euro; 1800 Euro in più costa la versione Ghia con interni in pelle e cerchi in lega; al top la Hi-Tech che allo stesso prezzo della Ghia aggiunge fari allo xenon, ESP+TCS e cerchi da 17".

Bmw Serie 5 si rinnova e fa il pieno di sicurezza

Gian Marco Barzan

La gamma della Serie 5 si aggiorna con nuovi allestimenti improntati al massimo comfort e sicurezza



MILANO In attesa di una generazione completamente nuova, prevista per il 2003, la Bmw Serie 5 si aggiorna con nuovi allestimenti: si tratta delle versioni Steel, Silver, Chrome, Titanium e Platinum, disponibili sia per la berlina sia per la Touring.

L'allestimento Steel prevede di serie sei airbag, controllo della trazione e stabilità ASC+T, fari allo xenon e i cerchi in lega a stella. La configurazione Silver presenta raffinati sedili in pelle Montana, lettore CD Business, climatizzatore automatico e controllo elettronico della stabilità DSC III.

Salendo di grado, le versioni Chrome hanno un avanzato assetto sportivo con ponte posteriore autosterzante, cerchi in lega radiali da 17 pollici, volante sportivo e sedili anatomici. Risulta chiaro che la Bmw Serie 5 Chrome è particolarmente indicata per quanti amano la guida brillante che, sia la berlina e sia la Touring, assecondano sempre nel modo migliore. Tenuta di strada, stabilità e maneggevolezza sono sempre state il «piatto for-

te» dell'attuale Serie 5.

L'allestimento Titanium ha in più il navigatore satellitare, caricatore 6 CD, volante sportivo, Park Distance Control (un segnale sonoro per aiutare in manovra) e il cambio Steptronic. Quest'ultimo è un cambio automatico a 5 rapporti, utilizzabile anche in modalità manuale sequenziale, rendendo estremamente rapide le cambiate sia in salita di rapporto sia in scendita.

Le versioni Platinum dispongono di ben 10 airbag, impianto di navigazione satellitare con TV, assetto sportivo, cambio Steptronic e interni in pelle Montana.

I motori rimangono sempre gli apprezzati 6 cilindri in linea, con potenze che spaziano dai 136 CV della 520 d ai ben 400 della M5.

Stanzialmente anche la linea, per entrambe le versioni di carrozzeria, è rimasta la stessa e risulta sempre molto elegante e piace-

vole. Nonostante che tra circa un anno debutterà la nuova generazione, acquistando oggi una Serie 5 ci si mette in box un'auto destinata a mantenere alto il suo valore nel tempo; un modello che non sente minimamente il passare degli anni, sia per le raffinatezze tecniche sia per quanto concerne l'estetica.

In sintesi si tratta di un modello dal grande successo commerciale, destinato a quanti desiderano un'auto affidabile e comoda, ma anche piacevole da guidare. Le Bmw sono auto da appassionati e anche sulla Serie 5 ritroviamo la corsa breve del cambio, una perfetta disposizione della pedaliera e freni instancabili anche dopo «strapazzate» senza ritengo. Unico neo nella guida è rappresentato dallo sterzo, poco preciso ai piccoli angoli. Ma si tratta di un piccolo «tallone d'Achille» comune alle altre Bmw, Serie 7 esclusa che ha, al contrario, un comando perfetto.