

auto-flash

**IN VENDITA LA VERSIONE SPECIALE**  
Opel Frontera Olympus, la 4x4 top di gamma da «fotografare»

Le interpretazioni non finiscono mai. In casa Opel ad essere interpretata è la Frontera che acquista una versione speciale «fotografica». Infatti, la Opel e la Olympus Optical Europa hanno realizzato la versione «ammiraglia» di gamma. Disponibile solo nei colori di carrozzeria Star Silver e Midnight Black - i colori che richiamano la fotocamera - e allestimenti ispirati alla Olympus IS All in One SLR, la Frontera Olympus è in vendita con prezzi che vanno da 27.976 euro della Sport 2.2 16v ai 33.436 euro della Wagon 3.2.

**PRESENTATA AL SALONE DI GINEVRA**  
Per l'ammiraglia Daewoo V222 il 6 cilindri in linea «trasversale»

L'hanno appena presentata al Salone di Ginevra insieme all'innovativo motore 6 cilindri in linea da montare in posizione trasversale che la equipaggerà. Di certo, la nuova ammiraglia V222 della Daewoo (4,77 m di lunghezza, 2,70 di passo) può contare su una linea bella e filante opera della Italdesign di Giugiaro. Non si sa ancora quando entrerà in produzione nell'impianto di Puyong (400mila unità l'anno a regime). Si sa invece che inizialmente sarà motorizzata con un quattro cilindri bialbero di 2.0 litri.

# motori

**616 IMMATICOLAZIONI IN 24 GIORNI**  
Record di vendite in febbraio per la coreana Kia Carnival

Continua la galoppata del Kia Carnival (nella foto) sulle strade italiane. Lo spazioso monovolume coreano - 7 posti, in 4,92 per 1,9 metri, con un bagagliaio a capacità compresa fra 619 e 3.616 litri - ha registrato lo scorso febbraio la migliore performance di vendite dei quasi 40 mesi di commercializzazione. Ne sono state infatti immatricolate 616 unità, pari a più di 25 consegne per ognuna delle 24 giornate lavorative nelle quali sono state aperte le 86 concessionarie di Kia Motors Italia.

**ALLA TECHNO CLASSICA DI ESSEN**  
La Bmw festeggia i 40 anni della prima sportiva: Serie 02

Il Gruppo Bmw sarà presente alla Techno Classica in programma a Essen dal 4 al 7 aprile. Si tratta di una delle più importanti manifestazioni europee riservate alle auto e moto d'epoca. Bmw renderà omaggio ai 40 anni dell'auto che segnò la sua vocazione sportiva moderna: la Serie 02 del 1966 (nella foto, una gara storica di questa due porte, derivata dalla New Class del '1962). Inoltre, festeggerà i 25 anni dello Junior Team più volte vittorioso in Formula 2 con Giacomelli, Cheever, Winkelhock e Surer.

## Ford Focus e Mondeo ST avviano la nuova famiglia di versioni super-potenti



**CAP FERRAT** È possibile, di un'auto ad alte prestazioni, esaltare i freni? A costo di andare controcorrente, parlando delle nuove versioni superpotenti ST di Focus e Mondeo, sia berlina sia station wagon, partiremo proprio da qui. Dischi di grande diametro, spessi come su vettura di grande serie e abbastanza raro vedere, ben aiutati dall'elettronica - Abs, Ebd, Brake Assist -, ti danno la certezza di frenate in breve spazio e ben modulate. Anche inchiodando, per un tornante comparso all'improvviso, la Mondeo e la Focus ST si spostano dalla traiettoria solo di qualche centimetro. Secondo i dati forniti dai tecnici Ford, la Focus si arresta da 100 km/h a zero in appena 36 metri. Una bella sicurezza, corroborata dai controlli elettronici di trazione e stabilità e da gomme larghe e super-ribassate.

Ovviamente diverse tra loro, le due Ford ST - dove il numero abbinato alla sigla indica la potenza in CV, rispettivamente 170 la Focus e 220 la Mondeo - hanno in comune di essere derivate strettamente dai modelli di serie, con alcuni perfezionamenti nelle tarature e nelle geometrie. In particolare, alla struttura per renderla ancora più rigida, alle sospensioni per adeguarle alle alte velocità senza penalizzare il comfort di viaggio, e soprattutto ai motori per aumentarne l'efficienza e al contempo mantenere i consumi entro un livello contenuto. Prerogative della Focus ST170 ol-

tre alla potenza del quattro cilindri Duratec di 2.0 litri è quella di disporre dell'85% della coppia massima di 20 kgm già a 2200 giri e di raggiungere il vertice a 5500. Potenza e coppia abbinate a una buona rapportatura del primo cambio Ford a 6 marce (che difficilmente si riescono a sfruttare tutte, se non in autostrada) portano la Focus ST a toccare i 216 km/h di velocità massima e le fanno raggiungere i 100 orari con partenza da fermo in soli 8 secondi, il tutto per un consumo medio nel ciclo misto di 9,01 litri di benzina ogni 100 km. Sotto il cofano della Mondeo ST220 (nella foto) batte un V6 di 3.0 litri 24 valvole quad cam meno pronto ai bassi regimi, ma estremamente esaltante ai medi e massimi. Risultato, 243 km/h e da 0 a 100 in 7,4 secondi.

Per queste vetture molto speciali, al top di gamma in tutto e per tutto (le sportive RS arriveranno più avanti) e che inaugurano la nuova famiglia ST presto estesa anche alla Fiesta, Ford Italia ha inventato una nuova formula di vendita: un leasing di 30 mesi con anticipo del 30% e quote di 5-600 euro per la Focus e di 6-700 per la Mondeo, al termine dei quali si può scegliere di saldare il conto di 26.500 o 27.000 euro di Focus a 3 o 5 porte e di 31.150 e 32.150 di Mondeo berlina e wagon, oppure restituire la vettura e usare quanto già versato per acquistare un altro modello delle Marche del Gruppo Ford. r.d.

# Mazda6 vuole sfidare le tedesche

## Arriva a giugno nella versione berlina, in autunno la Wagon e i motori Diesel

Rossella Dallò

**ROMA** Per la Mazda rappresenta in toto uno dei tre concetti base della sua filosofia automobilistica: «emozione in movimento». È a questa capacità di instillare buone sensazioni dinamiche che la Casa giapponese affida alla Mazda6 il compito di fare proseliti e crescere nel gradimento degli automobilisti europei, per i quali è stata studiata e realizzata, su una piattaforma completamente nuova. Insomma, Mazda6 dovrebbe essere la somma del «piacere di guida». Uno slogan francamente un po' abusato in questo periodo. Ma questa volta, la Marca nipponica non lo usa certo a sproposito.

Dotata di bell'aspetto grazie a linee filanti che ingentiliscono ma non nascondono i muscoli, la Mazda6 ha misure generose, che la collocheranno addirittura nel segmento superiore E. Lunga 4,74 metri, larga 1,78 e alta 1,44, la berlina a 4 porte vanta un passo di ben 2,67 metri che da solo dà l'idea di quanto spazioso sia l'abitacolo. Ma a definirne davvero le dimensioni interne è la larghezza di 1,42 m, all'altezza delle spalle (dietro 1,39) e i quasi 93 centimetri a disposizione delle gambe dei passeggeri posteriori. Inoltre ha un bagagliaio enorme (430 litri la capacità minima di carico) che presenta anche una innovazione davvero geniale: basta schiacciare un pulsante sulla parete interna del bagagliaio per ribaltare completamente gli schienali posteriori.

Già questi pochi dati la dicono lunga sull'attenzione prestata dagli ingegneri e designer Mazda al comfort di questa «ammiraglia» che vuole competere con le blasonate tedesche del segmento D. Non per niente - ma un po' enfaticamente - i manager di Mazda Europe affermano di avere preso a punto di riferimento l'Audi per interni e qualità, e la Bmw per la sportività. A dire il vero, a parte i prezzi davvero competitivi (20-24mila euro a seconda delle versioni) e nonostante il buon livello qualitativo di assemblaggio e di materiali, l'insieme degli interni ci sembrano un po' troppo uniformi.

Esattamente opposta la sensazione che riescono a suscitare la completezza delle dotazioni (dal climatizzatore automatico al navigatore con DVD, all'impianto HI-FI Bose con sette altoparlanti e lettore di CD) e soprattutto le qualità dinamiche della vettura. Che dispone di un assetto molto equilibrato (ha un baricentro di 20 mm più basso rispetto alla media delle concorrenti e pesi ben distribuiti), di una tenuta di strada sempre perfetta anche sulle strade più tortuose, di un cambio docile e svelto a salire e scendere marcia, e di motori brillanti e quanto mai elastici, con una erogazione dolcemente progressiva di potenza e coppia.

Particolarmente indovinata la più alta delle due motorizzazioni a benzina - un 2,0 litri da 141 CV e un 2,3 litri a fasatura variabile da 166 CV e ottima coppia in basso - con cui la berlina arriverà sul nostro mercato nel mese di giugno, tre mesi prima della versione Sport Wagon, ovvero la famiglia, che porterà con sé anche una nuova famiglia di motori turbodiesel a iniezione diretta, inizialmente di 2.0 litri con potenze di 120 e 136 CV, disponibili anche per la berlina.



### due parole con... Antonio Garofano

## UN LANCIO IMPORTANTE OGNI TRE-QUATTRO MESI...ZOOM ZOOM

**Antonio Garofano** da meno di 2 anni è impegnato, alla guida di Mazda Italia, nella ricostruzione organizzativa e nel rilancio dell'immagine di Marca sul nostro mercato. In pochi mesi lo abbiamo incontrato due volte, per il restyling della Premacy e ora per l'ammiraglia.

**Lei parla sempre di rinascimento Mazda. Si riferisce solo al prodotto?**

«Certamente no, e comunque è vicino al compimento. La rete sarà completata entro l'anno; abbiamo ricreato la struttura con personale giovane, ben consapevole della sfida. E oggi abbiamo aperto il primo capitolo del rinascimento attraverso il lancio di prodotto. Che significa per i prossimi 18 mesi un lancio importante ogni 3-4 mesi: a giugno la Mazda6 berlina, a settembre la Wagon e i motori Diesel, a fine anno la versione 4x4. A febbraio-marzo 2003 la piccola multispazio, in estate il coupé 4 porte RX8 e nel secondo semestre la nuova compatta di segmento C. Eo nuove famiglie di motori benzina e common rail».

**Un programma molto impegnativo.**

«Sì, ma sono certo che quando dispor-

remo di tutta la gamma nuova e completa arriveremo all'1,5% del mercato. Usciremo dalla «nicchia». Cominciamo in salita, ma con buone credenziali già oggi».

**Parla ancora del prodotto? In tal caso, deve ammettere che un volume "di nicchia" penalizza Mazda quanto a valore residuo dell'usato.**

«Indubbiamente, oggi devo affermare un prodotto in un mercato dove non abbiamo ancora un'immagine consolidata. È tutto in conquista. Ma questa macchina (la Mazda6) mi piace. È un gran prodotto».

**Mazda Italia sta facendo una campagna pubblicitaria scandita dal motto "zoom zoom". Contribuisce a creare l'immagine di Marca?**

«Secondo me sì. Attraverso le immagini dei bambini e la musica (zoom zoom equivale al nostro "brum brum") vuole fare uscire la gioia, il piacere di divertirsi. Ci vorrà un po' di tempo. Ma fa simpatia e ci dice anche: da bambino amavi divertirti, provare emozioni e sensazioni. Noi diciamo: "puoi farlo ancora con un'auto che dà gioia ed emozioni"».

### il legale

## Vittime danni ed eredi

avv. Franco Assante

*In dottrina e in giurisprudenza si è lungamente discusso se in caso di morte di un congiunto a seguito di sinistro stradale, agli aventi diritto spetti un risarcimento a titolo di danno biologico (oltre il danno morale ed eventualmente patrimoniale). Il problema ha formato oggetto nel passato di decisioni contrastanti e non sempre fra loro convergenti. Ora la giurisprudenza va allineandosi a principi uniformi e condivisibili. La III sez. civile della Corte di Cassazione, con due distinte decisioni (20.12.01, n.1674 e 3.1.2002, n.24) ha tipizzato le fattispecie che hanno diritto al danno biologico c.d. da morte:*

1) la morte istantanea, o dopo breve lasso di tempo, non dà diritto a nessun risarcimento a titolo di danno biologico;

2) quando fra le lesioni e la morte trascorre un apprezzabile lasso di tempo tale diritto va riconosciuto per il periodo in cui il leso è sopravvissuto;

3) «In tema di danno psicologico del soggetto che attenda la morte, non è solo la durata della sofferenza a determinare la patologia, ma occorre considerare anche l'intensità della sofferenza medesima e della disperazione del soggetto stesso, pur con riferimento a un breve intervallo di tempo delle residue speranze di vita».

*Per la sussistenza del danno occorre, però, che il soggetto lesa sia lucido e cioè si renda conto del pericolo che sta vivendo. In questo caso, oltre al danno biologico va riconosciuto alla vittima il danno morale, sia pure limitatamente al periodo di sopravvivenza.*

*In tutti i casi, poiché subentra la morte quando ancora non è stata effettuata dal responsabile la materiale liquidazione del danno biologico, il dovuto è da considerarsi come facente parte del patrimonio della vittima e, quindi, va trasmessa agli eredi della vittima stessa, secondo le correnti norme del diritto civile.*

## accade nel mondo

– **L'ILLUSIONE DELL'AUTO AD ARIA COMPRESSA** viene svelata dal numero di aprile di «Quattroruote». Eolo, l'utilitaria accreditata di 200 km di autonomia e bisognosa di soli 5 euro per un pieno di aria compressa, pronta per essere comprata a partire da settembre, in realtà è rimandata, se va bene, a fra qualche anno. L'auto è ancora a livello sperimentale e restano problemi tecnici da risolvere, per esempio l'unico prototipo oggi guidabile si blocca a causa della formazione di ghiaccio nei condotti dell'aria: la ricarica con la corrente di casa, inoltre, richiederà come minimo 10 ore e della fabbrica vicino Rieti, ancora non c'è traccia.

– **DUNLOP PROTAGONISTA DEL MOTOMONDIALE**, al via il 7 aprile sul circuito di Suzuka. Nella classe 250 cc,

dove ha vinto le ultime 9 edizioni del campionato (1993-2001), Dunlop è lanciata verso il 90° successo consecutivo, mentre nella 125 cc punta al sesto titolo consecutivo. Il 2002 vede inoltre il ritorno di Dunlop nella classe regina dove equipaggia le Moto GP delle squadre ufficiali Aprilia e Suzuki e le Yamaha 500 2 tempi del team WCM.

– **IL NUOVO SITO INTERNET DEI COMMERCIALI FIAT** www.veicolocommerciali.fiat.com diventa una ricca fonte di informazioni e servizi, con una grafica studiata per garantire una navigazione semplice, veloce e chiara. Il «configuratore», intuitivo e completo di informazioni costantemente aggiornate, permette al cliente di costruire il veicolo secondo le proprie esigenze e conoscerne il tempo reale il prezzo finale.

Presentata in pompa magna a Roma la nuova copertura Pirelli per l'after market e le altissime prestazioni

## P Zero Nero, è la gomma dei record

Lodovico Basili

**ROMA** Cinecittà, poi piazza Venezia, un giro nella Roma storica scortati dai Vigili urbani e, infine, la pista di Anagni, vecchio impianto dell'Isam, dove mettere alla frusta il nuovo P Zero Nero. È il programma pensato da Pirelli per la presentazione italiana di una nuova copertura sportiva, ultraribassata, benintesa, e pensata per gli utenti più esigenti, derivata anche dalle esperienze maturate nelle corse turismo. Via il P Zero rosso? Assolutamente no - ha spiegato Giovanni Ferrario, amministratore delegato della Pirelli -. Il P Zero Nero e per l'after market, ma anche per il tuning, che in Italia comincia a diffondersi, grazie ai vari preparatori presenti in Europa, Germania in testa. È, in ogni caso, un pneumatico Ultra High Performance, ovvero per velocità superiori ai 270 km/h. Il mercato di questo tipo di pneumatici è in continua crescita, con un incremento di oltre il 20% all'anno.

Le parole di Ferrario e le serie intenzioni della Pirelli di imporsi sempre più sul mercato degli ultrasportivi, sono confermate dai numeri. Il P Zero Nero è infatti disponibile in 18 misure (saranno 29 entro dicembre) su cerchi da 16 a 20 pollici, con prezzi che vanno da 250 a 500 euro a copertura. Non poco, per



un prodotto comunque dalle alte caratteristiche tecniche (con largo utilizzo di kevlar) e che ha richiesto un investimento complessivo di 40 milioni di euro.

Sul fianco del nuovo P Zero Nero è impressa una sigla: extra load. Ed è proprio una delle soluzioni che lo rendono, a detta della Pirelli, unico. Infatti, in tutti gli ultrasportivi, si pone il problema del poco spazio esistente tra il bordo del cerchio e il battistrada, con conseguenze sul comfort di marcia. Grazie anche a una cintura in nylon a zero gradi costituita da nuovi

materiali termicamente stabili, il P Zero Nero può unire ora sportività a comfort. Nel test su strada (a bordo di una Fiat Stilo Jtd da 115 CV, forse non molto adatta a saggiare le caratteristiche di una copertura così ambiziosa) abbiamo solo in parte potuto apprezzare la grande direzionalità e precisione del P Zero Nero caratterizzato da un disegno del battistrada veramente aggressivo («qualche concorrente ci ha copiato spudoratamente», hanno detto neanche troppo a bassa voce gli uomini della Pirelli). È ovvio che resta un pneumatico relativamente rigido. Come è ovvio che la prova su pista, al volante della Subaru Impreza Turbo nella versione da 265 CV, in uso alla scuola Speed Control di Andrea Pullè, sia stata sensibilmente più significativa, sia per la bontà della vettura, sia per le condizioni estreme raggiunte.

E a proposito di condizioni estreme ricordiamo che con Pneumatici appartenenti alla famiglia P Zero sono stati recentemente stabiliti due record di velocità a oltre 300 di media, con la Volkswagen W12 e la Lamborghini Murcielago sulla pista di Nardò. Pirelli ha del resto vinto 18 titoli mondiali rally, ha corso in F.1 («in futuro si vedrà, ma per ora non ci interessa», ha detto al proposito Ferrario) e ha dato vita alla famiglia dei P Zero con la splendida Ferrari F40 nel 1987. E scusatelo se è poco.