

auto-flash

SUL MERCATO DA UNA SETTIMANA
Buon impatto col pubblico per l'ammiraglia Skoda Superb



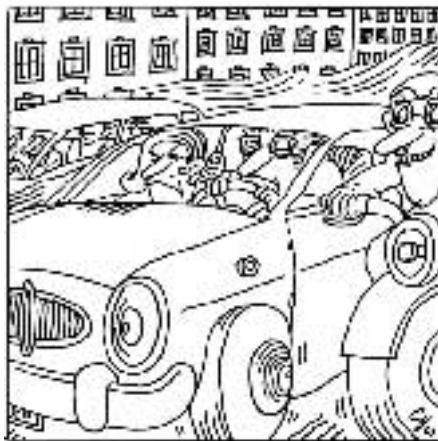
Impatto positivo con il pubblico per la nuova ammiraglia della Skoda. La Superb, immessa sul nostro mercato con un «porte aperte» il 18 e 19 scorsi, ha suscitato un lusinghiero interesse. Ben 11.800 i visitatori e 1900 le prove di guida effettuate. Lunga 4,80 m, spaziosa e curata sotto tutti i profili, la Superb è disponibile con tre motori benzina (1.8 Turbo 150 CV, 2.0 115 CV, V6 2.8 30 valvole 193 CV) e due turbodiesel: 1.9 a iniezione diretta 130 CV e V6 2.5 155 CV. Competitivi i prezzi: da 22.020 a 32.640 euro.

IMMATRICOLAZIONI RADDOPPIATE
Il successo X-Type trascina le vendite di Jaguar Italia



Jaguar Italia continua a mietersi successi di vendite. Nei primi 4 mesi di ha infatti consegnato 2.004 vetture ai clienti finali. L'incremento, sullo stesso periodo 2001, è del 98%. A detta della Jaguar Italia, il merito del raddoppio va «al successo della X-Type (disponibile da marzo anche nella versione 2.0 litri a trazione anteriore) della quale sono state immatricolate ben 1.586 unità, il 79% del totale». Tale risultato conferma l'Italia quale terzo mercato mondiale per la marca anglo-americana (gruppo Ford).

motori



DISPONIBILE DA GIUGNO IN ITALIA
Debutta in grande stile a Tokyo la Atenza, ovvero Mazda6



Debutto in pompa magna lunedì scorso a Tokyo della nuova «media» della Mazda. Per presentare sul mercato casalingo, il più importante per Mazda, la Atenza, che da noi sarà in vendita all'inizio di giugno con il nome Mazda6, si sono mossi il presidente Mark Fields e il suo successore designato Lewis Booth (primo a sinistra nella foto AP). La vettura, in Italia è per ora offerta nella sola versione berlina (a settembre la SW), con i nuovi motori a benzina di 2.0 e 2.3 litri, 141 e 166 CV, e prezzi da 20 a 24.000 euro.

MESSO A PUNTO DALLA VISTEON
Un sistema radar intelligente contro i rischi di collisione



Uno «scudo intelligente» a protezione dell'auto e di tutto ciò che si muove attorno. L'innovativo sistema radar per vetture è proposto dalla Visteon Corp. che ne prevede l'inserimento nelle dotazioni di numerosi veicoli a partire dal 2004. Smart Radar Cocoon, questo il nome, riduce al minimo le possibilità di collisione combinando diverse tecnologie radar che sorvegliano il mondo esterno a 360 gradi e quando è necessario (ostacoli sul percorso, traffico, ecc.) attivano i sistemi di sicurezza attiva e passiva a bordo.

Difetti e richiami

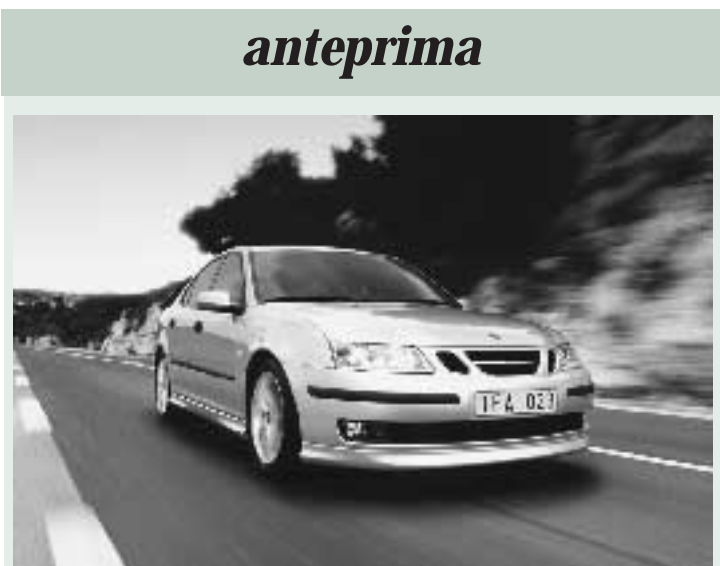
Un'odissea a metà

Come sapere se l'auto è sottoposta a controllo

MILANO Quarantamila Lancia Dedra da ritirare e aggiustare, per un difetto (ritorno dei gas di scarico in abitacolo) noto da dieci anni, su ordine del Tribunale di Torino (l'Unità 21 maggio). Trascorse neanche 24 ore, mercoledì scorso, dall'America giunge la notizia che la Maserati, appena rientrata su quel mercato dopo 11 anni di assenza, ha deciso di richiamare dagli Usa 352 Spyder come misura precauzionale in vista di possibili problemi al motore che potrebbero causare incendi della vettura. Lo stesso giorno un'analoga iniziativa autonoma è stata presa dalla Ford Italia, che sta chiedendo ai proprietari di 3.762 Focus (eccetto il nuovissimo modello sportivo ST170) prodotte tra il 15 e il 26 marzo di quest'anno, di recarsi dai concessionari per far controllare se il terminale «positivo dell'alternatore risponde alle specifiche di progetto». Il rischio, nel caso di non conformità, è che il terminale «possa rompersi e quindi il cavo della batteria cortocircuitare i componenti adiacenti». Dunque, se necessario, è prevista la sostituzione gratuita dell'alternatore.

Come si vede da questi tre esempi, il riscontro di difetti possibili o certi scaturisce differenti atteggiamenti da parte delle Case. Il primo, un obbligo dettato dalla magistratura, gli altri due un'azione di prevenzione - e quindi di attenzione alla propria clientela - da parte del Costruttore. Ben inteso che anche il Gruppo torinese ha promosso e promuove campagne di richiamo, nel caso specifico non ha mostrato la stessa sensibilità. Così come è vero che non sempre il proprietario di un veicolo riesce a farsi riconoscere dalle Case - anzi, in primo luogo dal concessionario - l'eventuale difetto di fabbricazione. Ne sanno qualcosa le associazioni dei consumatori che spesso sono costrette a intervenire con i propri uffici legali. Lo ha confermato al Forum dell'industria motociclistica (anche questa non è esente da contenziosi) la presidente del Consorzio fra le associazioni Anna Bartolini.

In ogni caso, bisogna riconoscere alle Case un impegno reale a migliorare i propri rapporti con la clientela. Oltre al decreto legislativo del 1995 che disciplina le campagne di richiamo per difetti attinenti alla sicurezza, un recente accordo stipulato tra le associazioni nazionali ed estere dei Costruttori (Anfia e Unrae), dei concessionari (Fedeaicpa) e il ministero delle Infrastrutture costituisce una sorta di codice di autodisciplina, e soprattutto aumenta la comunicazione al pubblico delle verifiche in atto. A questo scopo sono stati attivati nei rispettivi siti Internet dei link dedicati alle campagne di richiamo, dove si può facilmente controllare se la propria vettura è sottoposta a un'azione di controllo. Per il ministero bisogna digitare: www.transportazione.gov.it e cliccare sulla voce «Albo richiami», che offre un quadro delle azioni avviate dalle singole Case. Ancora più facile la verifica sul sito degli importatori e distributori delle Case estere: si va su www.unrae.it e dal link «richiami» si clicca sul logo della marca e si digita la targa del proprio veicolo. r.d.



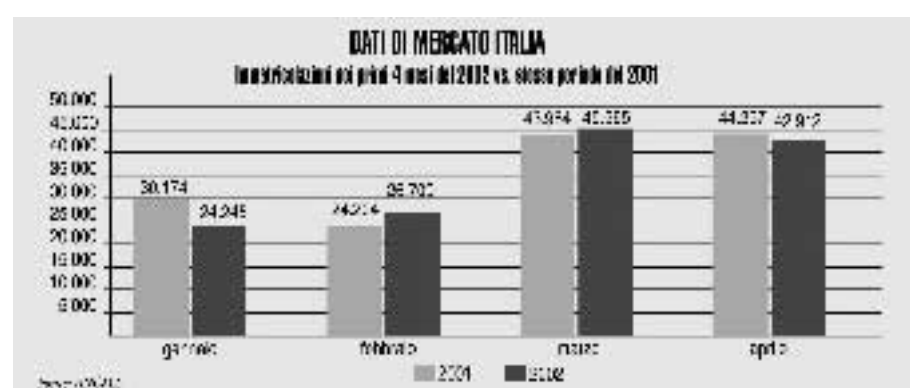
Al via in settembre la nuova Saab 9-3
Tre turbo per rinverdire gli Anni 70

Ecco le prime immagini della nuova Saab 9-3 Sport Sedan che sarà commercializzata in Italia dal prossimo mese di settembre. Riprende, in parte, le linee della 9-5 ma con un aspetto ancora più giovane e aggressivo. Originale, se così vogliamo chiamarlo, il design nella zona lunotto-bagagliaio, scaturito dopo lunghi studi alla galleria del vento. I motori previsti, per ora, sono tre turbo a benzina, ovvero un 1.8 da 150 CV, un 2 litri da 175 cavalli e un altro da 210, interamente costruiti in lega leggera. I progettisti della nuova arrivata giurano che sarà al top in fatto di prestazioni, sicurezza e comfort. Tre i livelli di allestimento

disponibili: Linear, Arc e Vector, differenti tra loro per i materiali utilizzati e gli accostamenti. Non mancherà la versione Aero, termine che battezza da sempre le Saab più sportive. Rimane in listino anche la turbodiesel con il 4 cilindri di 2.2 litri da 125 CV. I prezzi? Partiranno da 26.600 euro per la 1.8 Turbo Arc e sfioreranno i 33.000 per le versioni più potenti e accessoriate. Inutile sottolineare che la Saab punta molto su questo modello, per rinverdire i successi delle vecchie mitiche 900 di fine anni Settanta. Ovvero le stesse che lanciarono la moda del turbo, ancora un must per la casa scandinava. l.b.

La Rc uccide i «cinquantini»

Il 60% degli italiani la mette al primo posto tra gli ostacoli all'acquisto



Città	Tipo di veicolo	Durata del viaggio (minuti)	Consumi di carburanti (l/100 km)	Velocità media (km/h)	Tempi morti come % del tempo del viaggio
Parigi	Automobile 1.4 litri	89	8	21,7	37
	Scoter 500 cc	103	1,71	30	25
Roma	Automobile 1.4 litri	119	16	14,6	non registrata
	Motociclo 500 cc	68	3,61	26,2	12
Monaco	Automobile 2.6 litri	250	12	26,4	non registrata
	Motociclo R75 FT	209	5,45	33,8	15,4

Si lavora su sicurezza, ecologia e innovazione per mantenere la leadership italiana in Europa

CERNOBBIO Bisogna fare i conti con Cina e India. È in queste due aree che si produce e vende il 63% di tutte le «due ruote a motore» al mondo. Forse, avanzano Enrico Letta e il presidente della Federmoto internazionale Francesco Zerbi, sarebbe il caso di pensare con lungimiranza e incominciare a mettere i piedi in quei Paesi con qualche alleanza. Come per l'auto, «oggi il produttore - sostiene Letta - o è globale e si confronta con quel 63% magari con l'aiuto delle istituzioni europee, o il futuro è grigio». Ma Ivano Beggio spinge gli ardori: per il momento non se ne parla. L'industria nazionale, peraltro, è largamente dominante (54%) in Europa. Ma proprio per questo, afferma Letta, si impone un maggiore impegno per il mantenimento della leadership. E allora è bene conoscere la realtà continentale per anticipare gli scenari futuri. Per esempio, in Italia 8 modelli sui

primi dieci più venduti sono scooter. Ma nel resto dell'Europa il panorama è assai diversificato. E non tutti i Costruttori possono tirarsi fuori dalla mischia, diventando un marchio «cult» come Harley Davidson e Ducati. Sul nostro mercato, poi, incidono in modo significativo vari fattori esterni, come l'obbligo («sacrosanto») del casco, la tolleranza delle forze dell'ordine che alimenta sentimenti negativi nelle famiglie, le mancanze di infrastrutture, le assicurazioni («penalizzanti rispetto ad altri Paesi europei»). Tuttavia, una armonizzazione delle regole a livello europeo, la nuova normativa Ue per il trasporto del passeggero sui 50 cc, la mobilità urbana e gli incentivi all'ecologico potrebbero innescare un trend positivo. In conclusione, secondo Letta, «lo scenario è molto complesso e carico di incertezze, ma anche ricco di potenzialità». r.d.

Rossella Dallò

CERNOBBIO Chi spara sui «cinquantini»? Neanche a dirlo, le assicurazioni. Le polizze esorbitanti, specie in alcune aree del Paese, richieste ai possessori di motorini sono l'elemento di maggiore ostacolo alla vendita di due ruote non targate. Segue a ruota, è il caso di dirlo, la cronica carenza di parcheggi dedicati. Per quanto il mercato abbia mostrato in aprile segnali positivi, questi due fattori penalizzano fortemente una ripresa che si vede ancora lontana. A parlare di «scenario a tinte fosche» è stato il presidente dell'Anma e dell'Aprilia, Ivano Beggio, al «Forum sulla mobilità a due ruote» organizzato la scorsa settimana sulle rive del lago di Como.

Che le due ruote siano un toccasana per i mali del traffico urbano sono tutti d'accordo. E lo dicono anche il 60% degli intervistati in un sondaggio commissionato all'ISPO di Renato Mannheim. In Italia, dove circolano 10 milioni di moto, motorini e scooter, anche i non utenti riconoscono alle due ruote la loro «praticità». Soprattutto nelle grandi aree metropolitane, dove una recente inchiesta della Lease Plan su oltre 7000 conducenti di auto aziendali rivela che mediamente si sta ogni settimana 3 ore e 21 minuti in più in auto del necessario se le condizioni del traffico fossero normali. La situazione dell'Italia è decisamente peggiore della media europea: 2 ore e 12 minuti. Con le due ruote, ha detto l'ex ministro Enrico Letta nelle vesti di ricercatore dell'AREL, si riducono del 16-43%, a seconda delle situazioni e dei Paesi. Anche per questo, a conclusione del Forum, Beggio ha proposto per il 14 giugno una giornata «ride to work»: tutti al lavoro in moto o bicicletta.

Le due ruote a motore sono dunque largamente vincenti. Ma non per questo scende da problematiche, innanzitutto ambientali e di sicurezza e, non ultimo, di educazione stradale per i giovani utenti (circa 160 scuole sono interessate dai corsi gratuiti Anma di preparazione al patentino, ma non basta). Molte sono state in tal senso le sottolineature e le proposte. I Costruttori convergono sulla necessità, insieme alla ovvia innovazione di prodotto, di fare maggiori sforzi per rendere le due ruote sempre più sicure, per esempio adottando Abs e freni integrati su tutti i modelli, e di continuare la ricerca per ridurre il potere inquinante, ancora superiore a quello delle auto nonostante a metà 2003 il 50% di tutta la produzione italiana sarà a norma Euro2 (in anticipo sui tempi previsti dalla Ue) e l'adozione di motori a due tempi a iniezione diretta e gli innovativi 4 tempi sui 50 cc.

Ma se davvero il settore vuole crescere, prima di tutto bisogna rivedere le polizze Rc. E Beggio chiede al governo che si apra una «tavola a rotondo» (anche con i rappresentanti dei consumatori) per calmierare le tariffe. Ma il governo, con il sottosegretario Mario Valducci, nicchia, pur ammettendo che sono troppo alte e gli aumenti «a volte ingiustificati». La terapia è: sanzioni più severe contro chi truffa le assicurazioni; obbligo di indennizzo diretto degli assicurati.

Test Drive Confronto «in casa» fra due versioni a benzina e a gasolio, dotate di sistema «All Mode 4x4»

Nissan X-Trail, peccato chiamarla Suv

Lodovico Basalù

BOLOGNA Da pochi mesi sul mercato la versione a benzina, da pochissimo la turbodiesel. La Nissan X-Trail è pronta a un lungo cammino. Parte con basi buone: una linea gradevole, un grande spazio interno, motori adeguati, capacità di essere (a parte la carta d'identità da sport utility) una vera fuoristrada. Se vogliamo, possiamo considerarla un'auto totale, di quelle che servono veramente a una famiglia tipo. In montagna, come abbiamo fatto noi con la versione turbodiesel da 114 CV o sulle strade della Maremma, dove ci siamo spinti con la 2 litri a benzina da 140 CV. Diciamo subito - e non per luogo comune - che la turbodiesel ci è piaciuta di più. Non solo per il consumo sensibilmente inferiore (percorre in media 3-4 km/litro in più) ma per l'adeguatezza all'insieme del 4 cilindri di 2.2 litri coadiuvato da un ottimo cambio manuale a 6 marce. Talmente ravvicinate, da poterlo paragonare a un cambio sportivo.

Sul percorso della Grande Guerra, tra il passo Gardena, il Falzarego, la Maremola, con strade ancora innevate a tratti, la X-Trail 2.2 TD DI ha offerto prova di adattabilità totale, dopo un viaggio sull'autostrada del Brennero comodo e veloce come su una normale berlina. Ciò che aiuta tra neve e fango è il sofisticato (e pratico) sistema «All Mode 4x4» comune a entrambe le motorizzazioni. Si possono scegliere tre diverse modalità tramite altrettanti pulsanti sulla plancia. Premendo il tasto «2WD» la



X-Trail è una normale trazione anteriore, con «Auto» il sistema provvede a ripartire la trazione secondo le condizioni di aderenza. Se si opta per il tasto «Lock» si ha il bloccaggio della frizione centrale, soluzione da adottare per il fuoristrada impegnativo. Se l'auto dispone anche di ESP il differenziale elettronico agisce sulle singole ruote che perdono via via aderenza. Insomma ce n'è a sufficienza per sentirsi tranquilli su ogni fondo e con ogni tem-

po. Senza l'incubo delle catene o delle migliori gomme termiche da montare al posto delle convenzionali. Lo sterzo, poi, sembra quasi quello di una sportiva, tanto è preciso, al pari dei freni. Ovvio un certo rollio, visto il baricentro piuttosto alto, senza mai essere, però, preoccupante.

Dicevamo del consumo. La Nissan dichiara un valore medio di 7.2 litri ogni 100 chilometri, ovvero circa 13 km/litro. Nella realtà sono circa 11 km/litro, un valore comunque accettabile viste le caratteristiche del mezzo.

Unico difetto, ma con ampie virgolette, il rumore a freddo (e a certi regimi anche a caldo) abbastanza evidente del 2.2 turbodiesel.

Ci si rasserenava pensando alla luminosità dell'abitacolo, con tanto di tettuccio panoramico (ma veramente panoramico), al bagagliaio che può ospitare di tutto, comprese quattro paia di sci nel vano centrale ricavato sul sedile posteriore, alla plancia con l'originale strumentazione centrale rivolta verso il guidatore.

Contro i 114 CV e i 165 km/h della turbodiesel si oppongono i 140 CV e i

177 km/h della 2 litri a benzina. Il motore è silenzioso, brillante, piacevole aumentando la sensazione di «scorrevolezza» della X-Trail. Ma consuma, su una sport utility così, decisamente troppo. Difficile far costi di 8-9 km/litro in condizioni normali. A suo sfavore, ovviamente, anche la coppia motrice, che è di 19,3 kgm a 4000 giri/min contro i 27,5 kgm a soli 2000 giri/min della turbodiesel. Visto l'utilizzo della X-Trail i chilogrammi in più non sono da buttare.

Infine una soluzione che abbiamo avuto modo di apprezzare in ogni percorso. I parafranghi sono infatti di plastica elastica. Si piegano incredibilmente anche al tatto, ma ritornano nella posizione originale. Molto valida come soluzione in caso di piccoli urti, non c'è che dire. Un apporto all'abbattimento dei costi. E a proposito di costi, le due versioni nell'allestimento più ricco Elegance costano rispettivamente 29.151 Euro (benzina) e 30.451 euro (turbodiesel) elementi di sicurezza attiva e passiva compresi. Sì, d'accordo, sono quasi 3 milioni di vecchie lire in più. Ma secondo noi il dubbio non dovrebbe esserci.

accade nel mondo

- **MOTORI BMW SUPERPREMIATI** dalla giuria dell'«International Engine of the Year 2002» con 5 dei 12 trofei messi in palio. I migliori, della loro categoria, sono il V8 4.4 litri della Bmw 745i a cui va il titolo di «Motore dell'Anno», il 6 cilindri di 3.2 e 3.0 litri della M3 e varianti M di Z3 e Bmw 330, 530, Z3 3.0, X5 3.0.

- **OK AUTO A GPL IN GARAGE** sotterranei è finalmente definitivo dalla scorsa settimana per i veicoli dotati di sistema di sicurezza conforme al regolamento Ue ECE/ONU 67/01. Tali veicoli potranno sostare nel primo piano interrato.

- **DAIMLERCHRYSLER INTEGRA I MARCHI** delle divisioni Mercedes-Benz, Chrysler e Mitsubishi. Per questo sta mettendo a punto uno specifico piano decennale basato su una maggiore condivisione della distribuzione dei ricambi, della logistica, dei sistemi contabili e dell'informatica.