

PIÙ CONTENUTI A PREZZI VANTAGGIOSI
Nuovi allestimenti esclusivi per le Alfa Gtv, Spider e 147

Alfa Gtv e Spider ampliano l'offerta con le versioni Lux e Motus (quest'ultima solo per il Gtv), abbinata al motore 2.0 T.S. 16 V da 150 CV, i due allestimenti arricchiscono la dotazione di serie che migliora il comfort e la sicurezza, oltre ad offrire abbellimenti estetici sia all'esterno sia all'interno. L'Alfa Gtv Lux, in vendita a 33.435 euro, propone di serie l'airbag lato passeggero, la chiusura centralizzata con telecomando e l'autoradio con CD. All'esterno il nuovo allestimento si distingue per i cerchi da 17" High Gloss e il codolino di scarico cromato. La vernice metallizzata, opzionale, è inclusa nel prezzo. L'Alfa Gtv Motus (36.935 euro) a queste dotazioni aggiunge il Kit Zender (minigonne e parafranghi con presa d'aria); nuovi interni in pelle; sedili con logo ricamato, cuciture rosse e seduta in pelle traforata, come il volante. La vettura costa 33.935 euro. La dotazione di serie di Alfa Spider Lux



comprende tutti i contenuti della Gtv Lux e aggiunge la capote elettrica e nuovi interni in pelle Momo bicolore. Novità anche per la gamma di Alfa 147 (nella foto) alla quale si aggiunge la Plug-In 3 porte. È dotata di autoradio RDS con lettore CD, 8 altoparlanti e

impianto Sound System Bose®, con amplificatore e subwoofer e i comandi sul volante. I cerchi sono in lega leggera Sport 17" con pneumatici 215/45. Tre i motori: 1.6 TS 105 CV, 1.6 TS 120 CV e 1.9 JTD 115 CV. Costano: 18.500, 19.400 e 21.670 euro.

IN VENDITA IN EUROPA IN PRIMAVERA
Anteprima mondiale a Parigi per la bella Bmw Z4 roadster

Anteprima mondiale, in settembre, al Salone di Parigi per la Bmw Z4, una roadster completamente nuova che nelle intenzioni della Casa di Monaco dovrà divenire il nuovo punto di riferimento della categoria. Vigorosa, sportiva e dall'estetica accattivante e, a quanto promette la Bmw, anche «straordinariamente maneggevole, precisa, sicura». Il modello riprende elementi tradizionali di una tipica spider: ampio cofano motore e passo lungo, sbalzi corti e una posizione di seduta molto bassa e arretrata. Inoltre, il cockpit è più spazioso; è dotata di



serie di sedili sportivi; il bagagliaio ha una capienza di 260 litri (due sacche da golf) e il porta-capote è a ingombro variabile. La capote, con il lunotto termico in vetro, è in tessuto e si ripiega a forma di Z. Da spider purosangue quale vuole essere, è

mossa da due motori a sei cilindri in linea: Z4 3.0i (231 CV, 250 km/h di velocità massima) e Z4 2.5i (192 CV e 235 km/h). La coppia giunge all'asse posteriore (lo stesso della Serie 3) attraverso un nuovo cambio manuale a sei marce (Z4 2.5i: 5 marce). Il controllo

dell'assetto DDC assicura risposte più spontanee ai comandi dell'acceleratore, una sterzata più sportiva e diretta, nonché cambiate più veloci con l'opzionale trasmissione automatica a 5 rapporti. L'agilità della nuova Z4 è assicurata anche dalla carreggiata più larga, dal baricentro molto basso, dalla distribuzione delle masse 50:50 tra i due assi, nonché dallo sterzo elettrico molto preciso. Per la massima sicurezza di guida in ogni situazione un forte contributo è dato dai freni ad alte prestazioni resistenti al fading, dai pneumatici runflat di serie e dal controllo della stabilità DSC III. In opzione sono disponibili, tra l'altro, il navigatore a scomparsa nella plancia con display 16:9, un sistema top Hi-Fi e il telefono. Le dotazioni di serie comprendono il volante sportivo in pelle, e il sistema di roll bar. La Z4 roadster sarà in vendita da ottobre negli Usa; il lancio in Europa seguirà nella primavera del 2003. Per quella data sarà disponibile, come optional, per entrambe le versioni, anche il cambio SMG, meccanico robotizzato a sei velocità con comando sequenziale.

motori

OPZIONE NISSAN CINQUE ANNI

Rossella Dallò

L'assistenza post-vendita è uno dei settori sui quali stanno puntando, giustamente e finalmente diciamo noi, in molti. Fra questi c'è la Nissan Italia che, ad onor del vero, ha sempre dimostrato una particolare attenzione alle esigenze del cliente dopo l'acquisto. Infatti, è stata la prima in Italia a offrire una garanzia di 3 anni o 100.000 km. Ben in anticipo sugli altri Costruttori giapponesi, e ben oltre la recente decisione Ue che porta a 2 anni la garanzia obbligatoria. Nissan, come altre Case, ha voluto andare oltre, varando due nuovi programmi di assistenza, Experta e Extesa, che la estendono fino a 5 anni. Il programma Experta è riservato ai nuovi clienti. Va attivato entro 6 mesi dalla data di immatricolazione (e comunque entro il chilometraggio previsto dal 1° tagliando). Assicura la copertura di tutte le spese legate alla manutenzione programmata e a quelle relative alle parti soggette a usura. Durante il periodo di validità del contratto - deciso dal cliente fino a un massimo di 60 mesi/200.000 km - saranno assicurate, anche nel caso in cui la garanzia del veicolo nuovo sia terminata, le riparazioni e le sostituzioni delle parti elettriche e meccaniche (manodopera inclusa) e un servizio di assistenza stradale attivo 7 giorni su 7 senza limiti di orario, in caso di guasto o incidente. L'attivazione del contratto Experta ha un costo (rateizzabile) variabile in base alla durata e al chilometraggio. Ad esempio, per una Micra a benzina 2 anni/40.000 km costano 426 euro. Il programma Extesa, è attivabile entro il 35° mese dalla 1° immatricolazione, a condizione che si siano effettuati tutti gli interventi di manutenzione programmata previsti e che non si sia superato il limite chilometrico della garanzia Nissan. Extesa, con la stessa copertura spese di Experta, offre la possibilità di portare a 5 gli anni di copertura della garanzia, scegliendo un limite chilometrico tra 100.000 e 150.000 km. Il costo del pacchetto Extesa (per la Micra 5anni/100.000 km euro 249) è anche rateizzabile e si può includere nel finanziamento di acquisto dell'auto. Experta e Extesa prevedono inoltre un rimborso per l'importo non utilizzato nel caso di furto o sinistro totale della vettura e contribuiscono al mantenimento del valore dell'usato, in quanto i contratti sono trasferibili, in caso di vendita, al nuovo possessore.

Per la Mégane II la Renault esagera

Arrivano a settembre le prime versioni a 3 e 5 porte, poi in 18 mesi altre 5 carrozzerie

Marcello Pirovano

PARIGI Un investimento di 2,1 miliardi di euro (di cui 1,2 per l'industrializzazione, 800 milioni per lo sviluppo e 100 per il lancio), un piano di 5,2 milioni di unità da produrre nel ciclo di vita del modello (7 anni), 3 stabilimenti di assemblaggio in Francia, Spagna e Turchia, 7 varianti di carrozzeria e 5 motori. Sono queste le più significative (e impressionanti) cifre che definiscono l'ambizioso programma della nuova Renault Mégane II, il modello con il quale la Casa francese riprende l'iniziativa in quel segmento «C» che da solo vale circa un terzo (ovvero 5 milioni di immatricolazioni) del mercato europeo. Riprende l'iniziativa anche nel proporre linee anticonvenzionali e coraggiose anche tra le vetture di taglia media inferiore, in perfetta coerenza con quanto, in direzione dello stile, è letteralmente piovuto dall'alto ovvero dal prototipo Initiale, dalla Avantime e dalla VelSatis con il loro carico innovativo e di rottura. Da queste avanguardie la Mégane II eredita soluzioni che la rendono al tempo stesso assolutamente inconfondibile sulla strada, quanto partecipe della grande famiglia Renault. Basta osservare il lunotto posteriore verticale e panoramico o il trattamento del frontale. Di significativo

in sintesi

Vendite ok: +1,3% aspettando le novità

Il gruppo Renault canta vittoria. Secondo i dati non ancora ufficializzati, le vendite nel primo semestre di quest'anno ammontano a 1.280.812 vetture e veicoli commerciali leggeri, con una crescita dell'1,3% rispetto allo stesso periodo del 2001. In particolare, la controllata Dacia con un più 6,8% e la nuova divisione Renault Samsung Motors (+82,3%) hanno ottenuto un risultato eccezionale che contribuisce a sostenere le vendite totali del gruppo al di fuori dell'Europa occidentale, cresciute del 4,1% nonostante la crisi di mercato in Turchia e Argentina, e il pesante calo (-12,5%) in America Latina, nel Maghreb e in Medio Oriente in discesa del 7,5%. A salvare un po' la situazione in Centro-Sud America sono stati la Colombia (+45%) e, soprattutto, il Messico dove la Clio 1.6 prodotta localmente a fianco della Scénic nello stabilimento Nissan fin da febbraio di quest'anno hanno fatto bazare del vendite del 675%, portando



il totale delle nuove immatricolazioni a 6034 unità contro le 779 dei primi sei mesi 2001. In altre aree tale compito è stato assolto dai commerciali leggeri. Prima di tutto sul mercato casalingo, la Francia, dove la gamma di veicoli Renault ha raggiunto la quota del 29,3% del mercato totale, aumentando dunque di 1,3 punti percentuali rispetto alla fine di giugno del 2001. E nel prossimo semestre, ci penseranno la Mégane II e la Espace IV a consolidare il risultato.

c'è il definitivo abbandono di quel «bio-design» tutto curve e rotondità che, con la responsabilità principale dei costruttori giapponesi, ha messo sulle strade un gran numero di modelli praticamente simili. Dalla recente produzione, Renault Mégane ha preso anche molte soluzioni tecniche e di sicurezza, con particolare riferimento al sistema degli airbag (sei di serie) e delle cinture adattative (con la novità però dell'airbag anticollisione), all'avviamento a scheda e pulsante Start/Stop, al controllo della pressione degli pneumatici, al volante multifunzionale e al sistema di comunicazione multimediale sulle versioni di vertice. Alle varianti di carrozzeria che si succederanno nei prossimi 18 mesi dopo il lancio delle prime due versioni a 3e 5 porte (e che comprenderanno due monovolume a 5 e 7 posti, una station wagon, una berlina a 3 volumi e una coupé/cabriole) si aggiungono le 5 motorizzazioni, tre a benzina e due turbo-diesel common rail opportunamente aggiornate per le applicazioni specifiche sulla Mégane II. Nel primo caso si tratta di un 1400 da 98 CV, di un 1600 da 115 CV e di un 2000 da 136 CV; tutti a 16 valvole. Nel secondo la scelta è tra un 1500 cc da 80 CV e un 1900 da 120 CV. I prezzi saranno comunicati al momento della commercializzazione prevista per il prossimo settembre.

Check & Drive servizio Fiat Auto

Check & Drive è il nuovo servizio di Fiat Auto che al tagliando di manutenzione programmata abbinava un anno di assistenza stradale al prezzo di soli 14,99 euro da sommare al costo del tagliando. L'iniziativa prevede i servizi di «Targa Assistance» in Italia e in Europa, 24 ore su 24, tutti i giorni dell'anno. Assistenza che è garantita, in caso di guasto o incidente, dal soccorso con traino o dall'officina mobile (valido solo in Italia). Inoltre, sono contemplati altri servizi gratuiti: dal rientro dei passeggeri in treno o in aereo alla vettura sostituita, dall'invio all'estero dei pezzi di ricambio al contributo per le spese di albergo. Check & Drive, infine, può essere personalizzato. Basta infatti accedere al servizio on line e garage, attraverso i siti www.buy@fiat.com, www.buy@lancia.com, www.buy@alfaromeo.com, per prenotare gli interventi di manutenzione programmata in modo veloce e gratuito. E volendo, il sistema ricorda, via e-mail o SMS, le scadenze di assistenza, bollo, patente, assicurazione e revisione.

La Kia Sportage sugli scudi
Presto la «base» Special



La Sportage della Kia gode «ottima salute» e continua la sua marcia sul mercato italiano. Per uno spiacevole malinteso di cui ci scusiamo con i lettori e con la Kia Italia, presentando lunedì scorso il nuovo sport utility Sorento abbiamo scritto che ne è l'erede. Non è così. Sorento si affianca alla Sportage, e alla Carnival, nella gamma dei SUV che la Casa coreana commercializza in Italia. In prospettiva, tuttavia, la famiglia Sportage si assottiglierà visto che la versione

con motore turbodiesel dal prossimo anno non rientrerà più nei limiti anti-smog imposti dalla normativa europea. E allo stesso tempo, sempre dal prossimo anno, la versione passo lungo (la Wagon nella foto) lascerà il posto proprio alla Sorento. Dal 2003, dunque, sarà disponibile solo la Sportage 4 porte passo corto a benzina. In compenso, per settembre si annuncia una nuova versione di accesso, denominata Special, con un prezzo competitivo. r.d.

Rappresenta il nuovo corso della Casa svedese, che ha progettato un'intera gamma: berlina, cabrio, SW e crossover 4WD

Saab 9-3 Sport Sedan «contro» le tedesche



Rossella Dallò

STOCCOLMA Le ambizioni con cui il presidente Peter Augustsson presenta alla stampa specializzata la nuova Saab «9-3 Sport Sedan» sono molto impegnative: «essere la leader del gruppo General Motors in Europa nel segmento Premium». E competere «alla pari» con Bmw Serie 3, Audi A4 e Mercedes Classe C. In pratica, la berlina 9-3 Sport, 4 porte - che da noi verrà commercializzata a partire dal «porte aperte» del 27, 28 e 29 settembre - ha soprattutto il

compito di rimpolpare la presenza Saab in Europa e Stati Uniti, portando le 140mila vendite globali previste per quest'anno (+11%) a quota 200mila entro il 2005. Per farlo, la Saab ha progettato un'intera famiglia della 9-3: la versione cabrio nel 2003 - insieme alla commercializzazione della berlina Aero, la più potente con 210 CV -, la S.W e la crossover 4WD nel 2004. A questo fine la Casa svedese ha stanziato il maggior investimento di tutta la sua storia: 450 milioni di euro per la nuova fabbrica più 600 milioni l'anno per lo sviluppo del modello. Stilisticamente gradevole e ben proporzionata,

non riesce però a tornare a quella originalità per cui si distingueva fra tutte. All'interno, invece, si percepisce a colpo d'occhio la qualità costruttiva della Casa: ottimi materiali, soffici al tatto; abbinamenti di colori e tessuti, o pelle, ben armonizzati; dotazioni al massimo livello (basta vedere il profluvio di controlli elettronici e i sistemi di info-mobilità, telefono e navigatore compresi con tecnologia wireless Bluetooth, e volendo comandi vocali, disponibili però da noi solo il prossimo anno) e soprattutto più spazio per i passeggeri. Risultato ottenuto alzando la vettura di 17 mm e allargandola di 50. La lunghezza è rimasta uguale, ma si è giocato sul contenimento degli sbalzi per guadagnare centimetri utili per le gambe dei passeggeri posteriori e per il bagagliaio. In strada, dove l'abbiamo provata nelle versioni 2.0 turbo 175 CV e Aero lungo tortuosi percorsi a nord di Stoccolma, la nuova 9-3 Sport Sedan ha un comportamento straordinario. La sospensione posteriore indipendente quadri-link, le ruote posteriori autosterzanti a dinamica passiva, l'autoleiaio con sistema avanzato di gestione elettronica, i dispositivi di supporto alla frenata tengono la vettura inchiodata a terra in qualsiasi condizione di guida e di strada. Maneggevole, sicura e silenziosa, la 9-3 è offerta anche con i motori sovralimentati 1.8T da 150 CV e turbodiesel 2.2 TiD 125 CV, cambio a 5 o 6 marce manuale o automatico-sequenziale (in opzione con comandi al volante, molto divertente), tre allestimenti, e prezzi da 26.600 euro a circa 34.000 della Aero.