

INTERESSA 6 MILIONI DI AUTOMOBILISTI Il 30 settembre ultimo giorno per il bollo scaduto in agosto

Chi non ha acquistato, dopo l'8 luglio, una vettura entro gli 85 kW in cambio della «vecchia» auto da rottamare - fatto che lo esenta dal pagamento della tassa di possesso per circa tre anni - e ha il bollo in scadenza nel mese di agosto ha ancora pochi giorni per mettersi in regola. Lunedì 30 settembre, infatti, è l'ultimo giorno utile per pagare il bollo senza incorrere in sanzioni. Tale incombenza con il Fisco riguarda la bellezza di quasi sei milioni di possessori di veicoli a motore che per effettuare il pagamento potranno rivolgersi agli uffici postali, alle agenzie di pratiche auto o alle tabaccherie-ricevitorie del lotto. A proposito di queste ultime, si calcola che saranno circa 1,6 milioni le persone che vi si rivolgeranno per rinnovare quello che ormai viene comunemente chiamato il «furbolito». Rispetto a quanti utilizzano le altre forme di pagamento, le tabaccherie-ricevitorie presentano diversi vantaggi per l'automobilista: rapidità,

assoluta semplicità e sicurezza, assicurate dal servizio automatizzato di Lottomatica (la stessa che gestisce lotto, enalotto ecc) in connessione on-line con l'Anagrafe tributaria. Basta compilare un apposito bollettino con le proprie generalità e la targa del

veicolo, pagare il dovuto e si avrà uno scontrino-ricevuta convalidato (nella foto un facsimile). A chiusura del primo semestre 2002 sono stati emessi ben 10,1 milioni di «furboliti». Lombardia, Veneto, Sicilia, Campania e Lazio le regioni più attive nell'uso del «furbolito».



INSIEME A UN COMBI 2.3 UNIJET HPI Sul CompuDaily dell'Iveco compare la telematica asportabile

Arriva il Daily... telematico. È il CompuDaily, la nuova versione del fortunato veicolo commerciale dell'Iveco dotata di palmtop e cioè di un unico strumento che funziona anche al di fuori del veicolo e che ha le funzioni di computer palmare, telefono, lettore di codici a barre, navigatore e trip computer. Realizzato in partnership con la Compaq, che ha messo a disposizione l'hardware e il software del suo palmare più diffuso (oltre 2 milioni di unità vendute nel mondo), il CompuDaily è destinato specialmente agli operatori

dei trasporti come quelli del «parcel delivery», del collettame e dei corrieri. Trattandosi, tra l'altro, di un vero e proprio personal computer, il CompuDaily è destinato a entrare nella cosiddetta «catena logistica» di un'azienda e serve, soprattutto, ad

automatizzare le attività di movimentazione delle merci e a facilitare il lavoro degli addetti del settore. Ma se quella del CompuDaily è una dimostrazione importante dell'integrazione tra computer e mezzi di trasporto commerciale (è



sperimentato con successo persino dalle puntualissime Poste tedesche), l'edizione 2002 del furgone italiano presenta anche altre proposte inedite. A partire dal motore 2.3 Unijet HPI, un turbodiesel da 96 e 116 CV 4 cilindri in linea, 16v e doppio albero a camme in testa che utilizza, per la prima volta su un commerciale, il sistema common rail di 2a generazione. Altra nuova proposta per il Daily è la versione Combi per il trasporto sino a 8 persone più l'autista e relativo bagaglio. Su tutta la gamma Daily, offerta in ben 2500 configurazioni, sono state migliorate sospensioni e cambio ed è diminuita di molto anche la rumorosità in cabina, dove saranno apprezzati i nuovi interni e tessuti dei rivestimenti. Forte di una leadership che è testimoniata dalle 105.000 unità vendute nel 2001 e dall'obiettivo di arrivare alle 130.000 nel 2005, il nuovo Daily debutta sul mercato in questi giorni. Nato nel 1978 nella sua prima edizione è stato continuamente aggiornato ed è stato prodotto in oltre un milione di esemplari.

m.b.

motori

L'industria dell'auto scalda i motori



Mazda6, un'intera gamma per la scalata all'Italia

Rossella Dallò

FRANCOFORTE Il marchio Mazda è ancora poco conosciuto in Italia. Per quanto siano raddoppiate in soli due anni - da quando cioè Mazda è passata dall'importatore alla rappresentanza ufficiale - le 7.200 vetture vendute nel 2001 sono ancora poca cosa. E quanti sanno della Casa giapponese conoscono solo la bella spider MX5, la gloriosa "Miata". Soluzione: la sponsorizzazione della Roma calcio, firmata il 3 settembre scorso per 22 milioni di euro in tre anni. La mossa, piaciuta anche ai

vertici europei e giapponesi nonché ai numerosi tifosi romanisti del Paese del Sol Levante grazie all'ex giallorosso Nakata, è opera del neo-presidente di Mazda Italia, Carlo Simongini, che punta sull'intervento nel sociale (la filiale supporta attivamente l'Associazione per la lotta alla sclerosi multipla) per incrementare la notorietà e la presenza, della marca. Ma ci vuole anche il prodotto. Possibilmente avvincente e convincente. Mazda non ne difetta. La gamma è in pieno rinnovamento: già avviato con la Premacy e la MPV, al salone di Parigi presenterà la Mazda2 che dai primi mesi del 2003 sostituirà

la piccola Demio, e intanto lancia proprio in questi giorni l'intera gamma della Mazda6, berlina e station wagon, anche con motori Diesel common rail. Prezzi concorrenziali - corroborati dalla garanzia di 5 anni senza limite di km - a partire da 19.700 euro fino a 25.300, e 800 euro in più per la SW.

Quest'ultima, proprio con il turbodiesel a iniezione diretta perfezionata dagli ingegneri Mazda, l'abbiamo provata nei dintorni di Francoforte e del Centro ricerche europeo della Casa. Decisamente gradevole di forma, anche se non innovativa, la Mazda6 SW mostra interni ben curati e molto spaziosi sia per i passeggeri e sia per i bagagli. La sua capacità di carico arriva a ben 1712 litri quando i sedili posteriori e i relativi poggiatesta, con un semplice comando nel bagagliaio, scompaiono sotto il piano d'appoggio formando una base piatta lunga quasi due metri. Assetto, sospensioni e freni non lasciano adito a recriminazioni, tanto più che già dal livello base (sono quattro: Mazda6, Touring, Leather&Bose, Sport) la vettura dispone di serie di tutti i controlli elettronici generalmente destinati a modelli al top: Dsc e Tcs, Abs+Esp+Brake Assist, oltre, per le dotazioni di sicurezza passiva e di comfort, di sei airbag, del climatizzatore e radio-CD. Quanto al «cuore pulsante», oltre ai brillanti propulsori a benzina di 2,0 litri 141 Cv e 2,3 litri 166 Cv, la Mazda6 offre due motori a iniezione diretta di gasolio, entrambi 4 cilindri con turbina a geometria variabile di 2,0 litri ma di diverse potenze: 120 e 136 Cv. Il primo realizzato pensando soprattutto al risparmio energetico, il secondo più reattivo grazie anche ai 310 Nm di coppia che aiutano a bassi regimi. Per Simongini il buon avvio di presidenza.



Lusso e sportività salgono a bordo della nuova Audi A8

Massimo Burzio

BARCELLONA Si può ideare una grande ammiraglia che abbia al tempo stesso il comfort di un salotto su quattro ruote e la cattiveria di una vettura sportiva? Alla tedesca Audi sembra ci siano decisamente riusciti con la seconda edizione della A8 che sul mercato italiano debutterà all'inizio di novembre. Diciamo subito che possedere questo compendio tra lusso e prestazioni, tra dotazioni raffinate e divertimento di guida non sarà alla portata di tutti, visto che i prezzi di listino andranno da 73.400 a

79.700 euro. Si tratta, insomma, di prezzi più che elitari ma anche di cifre che, per chi potrà permetterselo, saranno ben spese vista la superba impressione che ci ha regalato la nuova A8 durante un test di guida sulle pur trafficatissime strade della Catalogna.

Offerta con due motori benzina V8 da 4,2 litri e 335 CV e 3,7 litri e 280 CV, la nuova A8 ha la trazione integrale permanente Quattro ed è equipaggiata con un cambio automatico sequenziale tiptronic a 6 rapporti che può essere gestito anche tramite due pulsanti posti a lato del volante. Le sospensioni sono pneumatiche e auto-adattative.

La vettura legge la strada e vi si conforma automaticamente, ma il guidatore può anche scegliere tra vari assetti: da quello più sportivo a quello più morbido e aumentare di 2,5 cm l'altezza da terra in caso di percorsi accidentati.

Ma le novità tecniche non finiscono qui. Citiamo anche i pneumatici che in caso di foratura si autosigillano e fanno percorrere ancora 200 chilometri, e soprattutto i gruppi ottici anteriori con sistema Adaptive Light. Vale a dire due piccoli proiettori montati tra abbaglianti e anabbaglianti che illuminano i settori delle carreggiate altrimenti al buio. Su strade strette o tortuose, è un grande aiuto in termini di sicurezza, specie quando si è a bordo di un'auto lunga 5,05 metri e larga 1,89.

Le generosissime dimensioni introducono il discorso delle linee esterne della A8 che sono comunque un mix riuscito tra sobrietà e look sportivo e rendono la vettura molto più gradevole rispetto alla sua prima edizione che pareva troppo razionalmente germanica nel suo insieme. A bordo, poi, pelle e radica dovunque, una serie di supporti alla guida come il navigatore, il telefono, la tv e quant'altro si possa chiedere a un'auto da 73.000 e più euro. Si tratta in realtà di comandi che se sono stati, per i tecnici tedeschi, disposti in modo facile ed ergonomico da azionare, a nostro parere - e qui c'è il difetto - richiedono invece un po' d'abitudine per essere compresi e sfruttati al meglio. Su strada, infine, la A8 si trasforma e si fa guidare come una vettura ben più piccola. È, insomma, maneggevole, stabile, non ha reazioni «strane», è incredibilmente silenziosa grazie alla qualità del suo progetto complessivo e al telaio e scocca in alluminio ad alta rigidità torsionale.

l'opinione

Polizze RCA, le zone sono anacronistiche

avv. Franco Assante

Gli aumenti tariffari delle polizze di responsabilità civile automobilistica, segnalano le notevoli differenze di premi che spesso esistono fra regione e regione e fra città e città. Allorché fu formata la tariffa si tenne conto della diversa sinistralità esistente fra zona e zona; si ritenne pertanto che non fosse giusto penalizzare l'automobilista che viveva in una zona in cui più scarsi erano i sinistri e più bassi i risarcimenti.

Conseguentemente gli assicurati delle zone a più alto numero di sinistri si videro fissare premi più alti, con conseguente effetto moltiplicatore in fase di applicazione dei malus.

Avevo ritenuto che ciò fosse corretto e giusto. Ora mi pongo, invece, l'interrogativo se possa persistere una tale norma, dopo i notevoli cambiamenti intervenuti nella società.

I milioni di veicoli che circolano in determinati periodi dell'anno stanno a indicare che sempre più numerosi sono gli automobilisti che usano il veicolo anche fuori dalle zone in cui abitualmente vivono; il fenomeno non è limitato a tali soli periodi perché la mobilità attraverso i veicoli a motore è diventata una normalità in una società che complessivamente è diventata più ricca e che considera l'uso di tale mezzo come una sorta di emancipazione. E poi è sicuro che chi vive in una città caotica sia il solo responsabile dell'aumento degli incidenti e non, viceversa, vittima incolpevole di una situazione che solo marginalmente gli può essere addebitata?

Ha senso mantenere una siffatta struttura tariffaria mentre i premi potrebbero essere uniformati - spalmando in questo modo gli aumenti su un maggior numero di persone - inventandosi altri modelli che tengano conto delle responsabilità personali (categorie, età, sesso, uso del veicolo, ecc.)?

La mia vuole essere una proposta senza pretesa di esprimere una posizione corretta, ma sulla quale sarebbe utile porsi degli interrogativi. Fermo rimanendo che da sola non basterà a risolvere il problema dell'aumento costante dei premi assicurativi.

Per la Kia Carens altro look e il 2.0 CRDi della Santa Fe

Lodovico Basalù

ARENZANO Qualche piccola modifica al design, nel frontale come nella parte posteriore. Lo stesso lifting, ovviamente, che ha riguardato le due versioni a benzina di 1.6 e 1.8 litri. E voilà ecco pronta la Carens 2.0 CRDi, spinta dall'immane turbodiesel common rail che è ormai necessario su veicoli di questo tipo come lo è per noi umani l'ossigeno. Il 4 cilindri in questione è stato mutuato da casa Hyundai (è lo stesso della Santa Fe, per intenderci), eroga 112 CV e spinge la monovolume Kia a 172 km/h con un consumo medio di 7 litri ogni 100 chilometri. Passiamo ai fatti. Una decina di Carens a disposizione sulla costa ligure, tra un tornante e l'altro, fino a Portofino. Un percorso ideale, inframmezzato da un abbondante tratto autostradale, per constatare che la vettura c'è, è tutto sommato gradevole, forte di un prezzo base di 16.150 euro per la versione LX che già dispone di una nutrita dotazione di serie, a partire dal doppio airbag per finire al climatizzatore manuale. Per chi vuole di più c'è la EX Comfort (a 17.300 euro) che offre il climatizzatore automatico, i fari fendinebbia, i retrovisori esterni riscaldabili elettricamente. Al massimo livello la EX Top (18.500 euro) che ha anche gli interni in pelle.

Torniamo a bordo. Per dire che il comfort è buono, anche se il motore si «sente» un po' troppo, che il livello di finitura è per certi versi giapponese, ovvero spartano, che le «fratture» sopra il cruscotto sono utili (anticiclono se si ripone ad esempio un giornale) ma antiestetice. Il motore fa il proprio dovere, forte di una coppia massima di 25 kgm a 2500 giri/min anche se sotto questo regime è un tantino vuoto. Su ottimi livelli la tenuta di strada, la frenata (con Abs+Esp) e soprattutto la capacità di carico che varia da 802 a 1947 litri. Ci sta insomma una casa intera, anche con cinque passeggeri a bordo. E molto utili sono i vani e ripostigli sparsi per l'abitacolo.



Secondo i responsabili Kia (gestito in Italia da Koelliker), verso una monovolume come la Carens si rivolgono ora più donne e giovani. Da qui alla fine dell'anno l'obiettivo è di venderne circa 1100 sul nostro mercato e 3000 nel 2003. Circa il 90% di questi saranno in versione turbodiesel. Sono molti i progetti allo studio della Casa coreana. Nel 2004 sono attese novità sia nel segmento A, sia in quello B e C. Entro la fine dell'anno arriverà una versione di attacco del mitico Sportage, si chiamerà Classic ma sarà disponibile solo con il 2 litri a benzina. Con l'inizio del 2003 invece, la Carens disporrà anche di un 1.6 litri, sempre a benzina, da 105 CV (prezzo inferiore ai 15.000 euro) che si affiancherà all'attuale 1.8 litri da 126 CV.

«Il 2002 è stato un anno abbastanza buono - hanno spiegato - visto che entro la fine di dicembre avremo venduto 15.000 unità, ovvero il 15% in più rispetto al 2001, con il Carnival a farla da padrone dall'alto dei suoi 5000 pezzi». Infine, da segnalare che, come tutte gli altri modelli in listino, anche la Carens gode della garanzia di tre anni a chilometraggio illimitato.

accade nel mondo

GRUPPO BMW IN OTTIMA SALUTE Lo dimostra il fatto che sia stato concluso per il quarto anno consecutivo tra i principali indici mondiali sulla sostenibilità del Dow Jones: STOX Ltd e SAM Group. In tale graduatoria riservata alle industrie pubblicate pochi giorni fa, il Gruppo tedesco risulta secondo tra i produttori di auto. Ciò sta a significare che, economicamente, l'azienda è ancora una delle migliori industrie internazionali.

lindrata fissa, scelto da Chrysler si attendono notevoli miglioramenti soprattutto in fatto di rumorosità e vibrazioni.

VISITA DAL PAPA CON MG Una ZR, una ZS e una ZT sono partite la scorsa settimana da Birmingham alla volta di Roma per un'azione umanitaria. Le tre vetture, infatti, sono state messe a disposizione da MG Rover per il trasferimento dall'aeroporto di Fiumicino a San Pietro di tre bambini inglesi che hanno espresso il desiderio di incontrar il Papa.

TRA MITO E PASSIONE È il titolo della bella mostra curata dalla Libreria Autodromo per festeggiare gli 80 anni del circuito di Monza. Aperta (ore 15-19) fino al 23 settembre nella sala civica del Comune di Biassono, racconta in 140 immagini la storia del Gran Premio d'Italia.