

ALIMENTAZIONE METANO-BENZINA Anche il Fiat Ducato diventa Bipower... in undici versioni

Da un paio di settimane il Nuovo Fiat Ducato, il veicolo commerciale più venduto in Italia, ha ampliato la propria offerta con undici versioni Bipower. È il nome che identifica la doppia alimentazione a metano e a benzina, frutto della continua ricerca Fiat nell'ambito dei combustibili alternativi, anche nel settore dei veicoli da lavoro. In particolare, il Bipower è configurato per funzionare normalmente a metano, mentre l'avviamento motore si effettua sempre a benzina, passando subito dopo e automaticamente all'altro sistema. La potenza di 97 CV a 5700 giri/min e la coppia di 146 Nm a 3700 giri garantiscono buona guidabilità, bassi consumi (il costo chilometrico è meno della metà rispetto al Ducato benzina a pari prestazioni) e soprattutto minime emissioni. Il che si traduce nel poter circolare nelle aree urbane soggette a limitazioni di traffico. Infine, la disposizione dei serbatoi del metano sotto il pianale assicura lo stesso volume di carico disponibile su un Ducato tradizionale. Le 11 versioni Bipower (cui se ne

aggiungeranno altrettante entro l'anno) sono composte da nove furgoni, con volume utile da 9 a 14 mc e portata (compreso il conducente) da 1.220 a 1.440 kg; e due Combi per il trasporto promiscuo di cose e persone (fino a 9 posti). Inoltre, nei casi previsti dalla normativa, il Bipower ha diritto a un

incentivo pari a 2500 euro. Ad esempio, il prezzo di un Nuovo Ducato Bipower 15 passo medio parte da 18.775 euro detax (al netto del contributo statale). In media, il Bipower «incentivato» costa circa 500 euro meno delle corrispondenti versioni equipaggiate con il 2,3 JTD.



IN PROMOZIONE FINO AL 31 OTTOBRE Per le rinnovate Volvo S40 e V40 sconti cospicui e rate a tasso zero

La Volvo, che proprio quest'anno ha compiuto 75 anni di vita, allietta la clientela italiana con un'offerta straordinaria per le sue berlina e wagon S40 e V40. Che peraltro, con il Model Year 2003 sono state arricchite nei contenuti di sicurezza e comfort oltre a qualche ritocco (più raffinato) all'estetica. Cominciamo dal lato finanziario. Fino alla fine di ottobre è in corso una speciale promozione dei concessionari Volvo (attenzione: quelli che aderiscono all'iniziativa) centrata essenzialmente sulle versioni turbodiesel,

ma estesa in realtà a tutta la gamma. In pratica, si può acquistare una S o V40 a gasolio in allestimento Class o Sport partendo da un prezzo di 20.300 euro, cumulabile con un finanziamento a tasso zero in 36 mesi. Per fare qualche esempio, nel caso

dell'offerta base costituita dalla S40 1.9d 102 CV in allestimento Class o Sport il prezzo di 20.315 euro consente un risparmio di 3384 euro rispetto al listino «normale». Per una V40 1.9d 115 CV, sempre Class o Sport, il prezzo promozionale di 22.750 euro



(sarebbe 26.330) fa risparmiare ben 3550 euro. Sul fronte del rinnovamento si impongono all'attenzione i miglioramenti adottati sul piano della sicurezza, in particolare per quanto riguarda gli airbag a tendina che ora si attivano con maggiore rapidità (30 secondi), si sviluppano di più verso il basso per garantire la massima protezione anche ai passeggeri di bassa statura e, come per gli altri airbag, sono più spessi e grandi. Miglioramenti sono stati apportati anche sul fronte dell'ergonomia con un pannello strumenti di nuovo disegno, mutuato dai modelli di segmento superiore, per una migliore leggibilità. Questo si accompagna a un nuovo volante «sportivo» a tre razze dello stesso tipo adottato sulla S60. Sempre al campo dell'ergonomia si deve l'adozione di nuovi sedili dallo schienale ridisegnato, con grande beneficio del comfort di viaggio. Infine, segnaliamo il nuovo telecomando con chiave integrata a scomparsa e pulsante di allarme incorporato per l'attivazione di luci e avvisatore acustico di emergenza, utile in caso di eventuali aggressioni.

motori

L'irresistibile ascesa del Diesel

Ford Focus abbassa l'accesso ai common rail con il 100 CV

ROMA In attesa dell'affascinante wagon Fusion, in arrivo tra poco sul nostro mercato, la Focus 5 porte della Ford mette a frutto l'esperienza maturata sui motori a gasolio proponendo un nuovo 1800 common rail da 100 CV «accessibile a tutti». Ovvero la motorizzazione «di accesso» alla famiglia dei Duratorq TDCi di ultima generazione, che equipaggia il modello Diesel più venduto in Italia, la Focus appunto, e che nel corso dell'ultimo anno è stata estesa a Mondeo, Fiesta e al commerciale Transit. Ma il 100 CV, se da una parte perde potenza rispetto al «progenitore» da 115 CV - che in questi giorni viene offerto anche su Mondeo per 21.500 euro - dall'altra si propone di allargare il bacino d'utenza contando su diversi fattori di «accessibilità»: è il turbodiesel dai consumi più ridotti (in media 5,2 litri ogni 100 km nel ciclo misto), dalle minori emissioni e dal prezzo più basso: riservato al solo allestimento Ambiente, costa 16.200 euro.

Grazie al motore a fasatura variabile e intercooler, nonché all'ottimizzazione del sistema di iniezione diretta del gasolio che si avvale dei più recenti sviluppi della microelettronica per controllare con la massima precisione il processo di combustione in tutte le condizioni operative, il nuovo 1800 eroga la potenza di 100 CV a 3850 giri e una robusta coppia massima di 240 Nm a 1750 giri in modo molto fluido e progressivo. In particolare, alla prova dei fatti, si nota con piacere la migliore capacità di accelerazione ai medi regimi. E anche la «sonorità» tipica del 115 cavalli si è giovata dei perfezionamenti adottati su questo motore, riducendone in modo sensibile la percezione sia all'esterno della vettura sia in abitacolo. Tutto ciò, senza penalizzare più di tanto le prestazioni, che restano più che buone: 185 km/h di velocità massima, accelerazione da 0 a 100 in 11,4 secondi.

Il TDCi 100 CV della Ford Focus (a destra) consuma 5,2 litri/100 km. Novità e perfezionamenti per la Subaru Forester (sotto)



Ma Subaru resta fedele al 4x4 Forester da brivido «sicuro»

Rossella Dallò

BAIA SARDINIA Vi è mai capitato di mettere l'auto sulle due ruote per superare un passaggio quasi verticale? La Subaru Forester - appena rinnovata e in vendita dall'altro ieri con due nuovi motori aspirato e turbocompresso, rispettivamente con prezzi a partire da 24.900 e 30.200 euro - può farlo. E ha ancora margini di verticalizzazione, prima del ribaltamento. Con nostro orrore, mentre eravamo al volante della Forester per questa prova da scarica adrenalina, ce l'hanno dimostrato gli assistenti del team di pilotaggio della Subaru facendo dondolare la vettura già appoggiata ai cerchi delle due ruote di destra. Non vi diciamo «provare per credere». Credeteci sulla parola e sul battito cardiaco tuttora accelerato di chi scrive.

La Casa giapponese, come si sa, non indulge ai Diesel tanto amati in questo momento dagli automobilisti italiani e europei. Per convincere il suo pubblico, e gli appassionati del rally, le basta la super-tecnologia AWD che da sempre, cioè da 30 anni esatti, la distingue fra tutte le marche. Una trazione integrale permanente che non ha eguali grazie alla presenza, sulla Forester come sulla Impreza iridata, di ben tre velocità con dispositivo autobloccante anche per quello

posteriore. Fatto che garantisce la massima aderenza a qualsiasi terreno (noi abbiamo percorso circa 40 km sui più dissestati sentieri dell'interno gallurese senza mai il minimo patema, «prova speciale» esclusa!) proprio impedendo lo slittamento eventuale delle ruote e dunque sempre scaricando a terra tutta la potenza e la coppia motrice.

Per la cronaca, su questa Forester seconda serie, riconoscibile esternamente solo per alcuni affinamenti stilistici, molto è stato mutuato proprio dall'esperienza nel Mondiale rally. Tutto è stato rivisto e affinato. Tra le tante migliorie apportate alla Forester (compreso un notevole ampliamento della lista degli optional per consentire la personalizzazione che si vuole, anche se offre di serie già tutto) che la rendono ancora più sicura, c'è un netto progresso nell'aerodinamica, scesa da un coefficiente Cx 0,38 a 0,35 (per una «guida alta» davvero niente male!). E ci sono i due motori 2 litri boxer ancora più efficienti e fluidi nell'erogazione di potenza e coppia. Che non cambiano rispetto ai precedenti aspirato (125 CV a 5600 giri e 184 Nm a 3600) e sovralimentato (177 CV e 245 Nm agli stessi regimi) ma guadagnano moltissimo in progressività e rotondità di funzionamento. Doti che si traducono anche in minori consumi.

Per l'ammiraglia Rover 75 il brio del Turbo e del CDTi

BRIOSCO Non c'è che dire, in soli due anni il nuovo Gruppo MG Rover ha letteralmente rinnovato tutta la gamma. Anzi, per il marchio MG è stata una vera creazione quasi da nulla (aveva solo la splendida spider MGF). Nonostante le assistenti ristrettezze finanziarie, ha investito e continua a investire nell'innovazione, nell'allargamento della sua presenza nei cinque continenti (la joint venture in Cina è già all'opera per la small car del 2005, è tornato in Nuova Zelanda, Australia e Sudafrica, è ripartita in Russia e Messico) e nel marketing (entro l'anno arriva il Programma Monogram per la massima personalizzazione delle sue vetture).

Al primo settore, l'innovazione, appartiene anche la novità che viene introdotta in questi giorni sulla «ammiraglia» di Casa, la Rover 75 berlina e Tourer (la versione station wagon). Riacquisita dalla Ford, che l'aveva trattenuta nel passaggio da Bmw, la proprietà dei motori XPower, lancia ora sulla Seventyfive il motore 1.8 T - sta per turbo - che

Al Salone di Parigi, fra i tanti prototipi, anche il Diesel Fiat-GM da primato per Lancia Y, Fiat Punto e Opel Corsa Pronto il 1300 a gasolio da 2,5 litri/100 km

Massimo Burzio

PARIGI Per cercare di capire come potrebbero essere le auto dei prossimi anni, basta fare un giro tra gli stand del Salone di Parigi. Il «Mondial», che chiuderà domenica prossima, offre una scelta molto vasta di prototipi che paiono, chi più chi meno, qualcosa di più di una semplice esercitazione stilistica o una di una sorta di futuribile «vetrina» sulle nuove tecnologie. La differenza tra le concept car e i modelli che tra qualche anno circoleranno sulle strade, insomma, è sempre più lieve e, ormai, i Costruttori scelgono abbastanza spesso di anticipare di un paio d'anni (cioè di un salone o due visto che, salvo Detroit e Ginevra, sono tutti biennali) quelle che saranno le loro nuove vetture. Certo, tra i sogni dei centri stile o dei reparti ricerche ci sono ancora di mezzo i costi industriali e i vincoli della produzione di serie, ma il futuro prossimo dell'auto già s'intravede molto chiaramente e Parigi ne è una dimostrazione puntuale.

Per parlare di prototipi e concept occorre in ogni modo tenere bene a mente le parole di Giorgio Giugiaro che girando per gli stand ha detto: «Qui c'è davvero di tutto: dalle auto dal lusso sfrenato alle piccole alternative. Ma per vincere conta sempre l'idea». E questa deve essere vincen-



te perché in questo settore, dove la competizione è sempre più esasperata, non ci sono grandi margini di errore: basta un modello di successo per cambiare le sorti di un marchio o, allo stesso modo, uno «sbagliato» può mettere in seria difficoltà. Vediamo allora le «idee» di Parigi o quantomeno quelle che a noi sono sembrate tali. E cominciamo da quelle, in chiave ecologica, proposte da General Motors. La prima è a idrogeno, la Hy-Wire che, a evitare inutili entusiasmi, potrebbe

circolare sui strada tra una quindicina d'anni. È un'auto laboratorio, ovvero suggerisce come potrebbero o dovrebbero essere le auto. È invece più vicina a noi la Opel Speedster che monta un Diesel common rail 1.3 litri da 112 CV che non consuma più di 2,5 litri ogni 100 km, e la fa entrare nel Club delle «super-risparmiose» dove da tempo regnano le piccole Volkswagen 3 litri/100 km. Il propulsore della Speedster, tra l'altro, è stato studiato dalla Fiat e verrà realizzato in comu-

ne dall'asse Torino-Detroit in Polonia. Su auto «normali» lo vedremo nel 2003 sulla nuova Lancia Y, la Punto restyling e la Opel Corsa. Logico, però: i consumi saranno un po' più alti di quelli della Speedster, ma sempre molto interessanti.

Tornando alle concept, ecco la Sesame di Peugeot: una piccola monovolume compatta molto graziosa che si caratterizza anche per le portiere con apertura a scorrimento e che contiene molte soluzioni della futura 107. Che dire, poi e sempre per restare in Francia, della Renault Ellyse che prefigura la Clio del 2004? Realizzata con materiali riciclabili, propone oggi (ma probabilmente anche sul modello per la grande serie) un Diesel evoluto che è (e potrà) essere abbinato a un motore elettrico. Per immaginare, invece, come sarà l'auto di segmento B che la giapponese Suzuki lancerà nel 2004, basta osservare la Concept S con il suo propulsore 1600, cambio a 6 rapporti e che diventerà un modello a 3 e 5 porte dalla personalità, a prima vista, abbastanza spiccata. La stessa del «muscolare» coreano KCV-II della Kia: un Suv che strizza l'occhio ai coupé. Non è, infine, un prototipo ma sicuramente qualcosa di più, il monovolume C-Max mutuato dal pianale Focus. E, a nostro parere, molto riuscito a livello stilistico e sembra già pronto a debuttare sul mercato dove non è difficile prevederne un buon successo.

il legale

A proposito di danno per fermo tecnico

avv. Franco Assante

In attesa della preannunciata riforma del settore, di cui non si conoscono ancora le definitive scelte che potrebbero escludere anche la risarcibilità del fermo tecnico del veicolo incidentato, desidero segnalare l'ultima decisione adottata in proposito della Suprema Corte di Cassazione. Con sentenza del 6 febbraio 2002 n. 1627 la III sezione civile ha fissato i principi giuridici in virtù dei quali è possibile per il danneggiato ottenere dall'assicuratore il risarcimento per il cosiddetto «danno da fermo tecnico». La Corte ha statuito preliminarmente che il danno nascente per tale voce da un sinistro stradale che abbia danneggiato un veicolo non può essere considerato automaticamente risarcibile («in re ipsa»). Ha ritenuto, invece, che lo stesso debba essere rigorosamente provato, fornendo al Giudicante la prova seguente: a) il veicolo deve risultare assolutamente inutilizzabile per il tempo necessario alla sua riparazione, con conseguente sottrazione alla disponibilità del proprietario; b) che tale indisponibilità danneggia il proprietario del veicolo, dimostrando con testimoni o con prove equipollenti, che lo stesso non avrebbe potuto fare a meno del mezzo. Occorre cioè dimostrare che il proprietario ne ha avuto un danno concretamente valutabile. Il danno, ad es., potrebbe essere provato tramite la produzione di fatture attestanti il pagamento di somme per la locazione di altro veicolo (con le medesime caratteristiche di quello danneggiato).