

## IN UNA SERIE DI CRASH TEST E ANALISI Per gli americani le Saab sono al top della sicurezza

Per gli americani la Saab ha pochi rivali in fatto di sicurezza. In due recenti relazioni sia le vetture svedesi e sia i loro conducenti sono stati giudicati favorevolmente. Secondo l'American National Highway Traffic Safety Administration, a conclusione di una serie di crash test del programma Ncap effettuati quest'anno, la Saab 9-5 si è meritata il massimo punteggio: cinque stelle per la sicurezza di guidatore e passeggero anteriore in caso di impatto frontale. A ribadire il lusinghiero risultato è stato lo Highway Loss Data Institute con una relazione sulla frequenza di richieste di risarcimento danni nel periodo 1999-2001. Anche in questo caso i modelli Saab e i loro guidatori - evidentemente prudenti al volante di queste vetture benché dotate di ottime prestazioni - hanno ottenuto buoni piazzamenti.



Per minimi numero di incidenti e entità di danni provocati, la 9-3 si è guadagnata il primo posto nel gruppo berline a quattro porte; la 9-3 cabrio è seconda

fra le sportive «medie»; la 9-5 è risultata quarta fra le auto di lusso di medie dimensioni. È il riconoscimento per il lavoro svolto da Saab nella progettazione di auto sicure.

## CON FINANZIAMENTI A TAN ZERO Fiat Seicento rinnova la gamma in base alle dotazioni più richieste

Da alcuni giorni è in commercio la nuova gamma di Fiat Seicento. Mantenendo inalterato il motore 1.1 Fire da 54 CV, si articola in quattro diverse versioni formulate in base alla combinazione dei dispositivi più richiesti dalla clientela, oggi proposti di serie e a un prezzo molto vantaggioso. Ciascun allestimento può essere poi arricchito da un'ampia offerta di optional. Si parte dalla Seicento (sostituisce



la S), la versione che da sola raccoglie il 57% delle vendite. È una delle vetture più convenienti sul mercato: il prezzo di listino è di 7.740 euro che può scendere, in

caso di permuta o rottamazione, a 7.122 euro unito a un finanziamento di 5.200 euro in 32 mesi a TAN 0%. Per una guida più comoda c'è la Seicento

Comfort che aggiunge di serie, oltre ai paraurti nella stessa tinta della vettura, il servosterzo elettrico, la chiusura centralizzata e l'alzacristalli elettrico. Il prezzo è di 8.440 euro, che, come nel caso precedente, diventa 7.822 e con lo stesso finanziamento. Terza offerta, per 8640 euro o 8022 più finanziamento a TAN 0, è la Seicento Clima che ha in più, rispetto alla Comfort, il climatizzatore manuale, mentre il servosterzo elettrico è optional. Infine, la Seicento Sporting, l'auto sportiva più piccola e economica sul mercato, è caratterizzata da un'estetica e una dotazione di serie di stampo sportivo, (vedi i cerchi in lega leggera con pneumatici 165/55-13. Rispetto alla precedente Sporting, aggiunge di serie: airbag del guidatore, predisposizione audio; e cristalli posteriori apribili a compasso. A richiesta, infine, il pack Abarth. La Seicento Sporting è offerta a 9.220 euro (o 8.602 più analogo finanziamento)

# motori

## Lusso e innovazione non conoscono crisi

Continua l'ascesa di Jaguar e Bmw, che presentano le ultime novità. E Ford inventa l'Urban Activity Vehicle

Rossella Dallò

MONZA Magari non sono nella «top ten» della classifica delle vendite, ma certamente rappresentano un punto d'arrivo per l'automobilista. Fanno immagine, e soprattutto, visti da una prospettiva industriale, fanno fatturati con buoni margini di utili. Il che non è poco in un mercato in difficoltà da svariati mesi. Parliamo di quelle Case, e dei loro modelli, che si identificano in una produzione di alta gamma. Il calo della domanda è un fatto che li tocca solo marginalmente. Non è un caso, infatti, che marche come Bmw (vediamo in questa pagina la nuova Z4) e Jaguar continuino a progredire commercialmente e a «lanciare» vetture di sicuro successo.

Analogamente, a risentire meno della «crisi» sono quei Costruttori che sanno proporre auto «di tendenza», vuoi per un design particolarmente avveniristico, vuoi per ricchezza di contenuti tecnologici, o ancora perché «di rottura» rispetto agli schemi stilistici imperanti. In questo caso si parla di singoli modelli, che non necessariamente sono tra i più cari in assoluto. Come ad esempio la Mini, che in poco più di un anno ha già venduto oltre 105mila esemplari; o quel «fenomeno» di vettura super-modaiola per città che è la Smart; o ancora la nuova Citroën C3 e la nuovissima Renault Megan II (ve l'abbiamo presentata la scorsa settimana, ndr) che già alla prima comparsa sulla scena internazionale hanno saputo mettere d'accordo stampa specializzata e pubblico. Insomma, il lusso «va» in ogni caso, mentre quando bisogna essere accorti con le proprie finanze, si cerca qualcosa che appaghi l'occhio e si distingua nella massa.

In queste tipologie rientra a pieno titolo la Jaguar che, dalla fine delle penalizzazioni fiscali per le auto sopra i due litri e dall'ingresso nel Gruppo Ford, è passata dalle 400 vendite annue in Italia alle 4612 dei primi



## XK8 e XKR, la corsa del giaguaro aumenta di cilindrata e di potenza

nove mesi di quest'anno, con una previsione di chiudere il 2002 vicino alle 6300 unità e un fatturato di circa 200 milioni di euro.

Dopo il successo di S-Type, l'auto della «svolta» Jaguar, e della X-Type «integrale», Jaguar Italia ha presentato al circuito di Monza il rinnovamento delle affascinanti coupé e convertibili XK8 e XKR, dove la R distingue le versioni sovralimentate. Con un ampio lavoro tecnico tutto sotto pelle, ovvero sul motore V8 32 cvalvole (salito di cilindrata da 4.0 a 4.2 litri) e sul cambio automatico ZF ora a 6 rapporti, con tutti gli aggiustamenti meccanici conseguenti, la XK8 aspira a eroga la bellezza di 298 CV a 6000 giri e una coppia di 411 Nm a 4000, mentre la XKR

esagera con 395 CV a 6100 giri e ben 541 Nm a 3500.

Qualche giro sul circuito - che ha regalato alla Jaguar il primo podio dell'appena conclusa stagione di Formula 1 - ci ha semplicemente entusiasmato e convinto della bontà del lavoro svolto. Sia con la coupé e sia con la convertibile (unico inevitabile neo il sonoro fruscio aerodinamico della capote in tela) la tenuta di strada è eccellente, la stabilità nelle curve veloci e anche nelle strette chicane è straordinaria, freni e accelerazione sono ai massimi livelli e ben modulati. C'è solo da dire: peccato che possano permetterselo in pochi: il listino va dai 76.050 euro della XK8 Coupé ai 97.920 della XKR Convertibile.

## Fusion, 4 metri di bell'aspetto e facili da guidare Della Fiesta ha solo il pianale e prezzi strabilianti



MILANO Il 67% della popolazione italiana vive in centri urbani ed è lì che usa più frequentemente la propria vettura. È sulla base di questa constatazione che la Ford ha concepito il suo «Urban Activity Vehicle». Categoria inventata a bella posta per identificare la vocazione della Fusion, una riuscita «sintesi» - spiega il presidente di Ford Italia, Massimo Pisanisi - tra una piccola Suv, una city car e una monovolume». E a chi gli contesta che i «volumi» sono due e che visti i suoi oltre 4 metri di lunghezza, sebbene superati di soli due centimetri, non si può parlare di city car, Pisanisi ammette la prima verità ma alla seconda risponde che comunque si tratta di una «compatta», ovvero proprio quella misura che un automobilista italiano su tre predilige e acquista. Quanto poi al massiccio impiego

«urbano» non importa che in tutti i modi le autorità cittadine e nazionali cerchino di limitarne l'uso, perché «da tutti i «tavoli» cui partecipiamo si evince che le soluzioni in tal senso si avranno nel medio-lungo termine». Messa dunque da parte qualsiasi eventuale polemica ambientalista e socio-sanitaria, la Ford Fusion ha «l'ambizione di creare una nuova nicchia di mercato» e per questo la sua head line recita: «Cambia prospettiva».

La prospettiva è quella di un'auto che raccoglie in sé la presenza su strada e la sicurezza di una Suv, la flessibilità e la spaziosità di una monovolume, la manovrabilità e la compattezza di una «small car». A cui si aggiungono i contenuti tecnologici e le dotazioni che oggi gli europei, e gli italiani in particolare, vogliono trovare anche in un'au-

to medio-piccola.

Bisogna dare atto alla Ford della veridicità delle sue enunciazioni. L'impatto visivo è decisamente gradevole e nuovo in questa categoria. Inoltre, pur avendo lo stesso pianale della Fiesta e circa il 55% di componenti in comune, con essa non ha nulla a che fare. Ha un'altezza da terra superiore di 8 cm, una posizione di guida rialzata di 10, per una migliore visibilità della strada. Mentre per favorire il carico del bagagliaio - che ha una capacità minima di 337 litri, davvero niente male - la soglia è stata abbassata di 10 cm. All'interno, la versatilità da monovolume si traduce in un abitacolo molto spazioso per cinque persone e nella possibilità di sistemare i sedili in otto diverse configurazioni.

La plancia, molto plastica e un po' teutonica nella sua verticalità, non è delle più avvincenti. In compenso la guida è veramente facile. Ci si abitua subito alle misure e il servosterzo idraulico abbastanza diretto facilita i veloci cambi di direzione, che in città sono assai frequenti. I motori disponibili sono tre: due a benzina di 1.4 e 1.6 litri 16 valvole, rispettivamente da 80 e 100 CV di potenza. Se quest'ultimo, peraltro ancora «elegante» a causa di una esigua percorrenza, non c'è parso particolarmente brillante ai bassi regimi - nei centri abitati è ben difficile poter sfruttare tutta la potenza -, il TDCi di 1.4 litri per 68 CV (già Euro3) mostra un discreto brio e consumi urbani molto contenuti: 5,2 litri ogni 100 km, contro i 8,5 e 9 dei due benzina Euro4.

Le due versioni a benzina nell'allestimento Fusion costano 12.750 euro, e 14.250 in quello Elegance. Per quella a gasolio si spendono 14.250 e 15.750 euro. Ma se si permuta un usato immatricolato prima del 1996 i due 1400 16v e TDCi con gli incentivi Ford scendono a quota 12.450 e 13.960 euro. r.d.

## Bmw Z4 sulla scia della mitica 507 Prestazioni e «sound» da Formula 1

Lodovico Basalù

FARO «Questa roadster, rappresenta davvero una realizzazione futuristica. È un'auto che entrerà nella storia, come lo fece la «507» costruita in pochi esemplari dal 1956 al 1959». Senza scomodare Marinetti e compagnia, occorre dare credito alle parole dei responsabili della Bmw, che quando hanno presentato la loro bellissima Z4 hanno, ovviamente, parlato anche di altri volumi di vendita, visto che l'intenzione è quella di superare le 300.000 Z3 prodotte finora. Tre le ricette: coda corta e incisiva (assomiglia anche un po' a quella di molte Ferrari), muso ancora più lungo della vecchia Z3, assetto da pista, «sound» davvero particolare dei 6 cilindri in linea di 2.5 e 3.0 litri. Quest'ultimo motore, pur avendo sempre la medesima potenza (231 CV), ha subito un'ampia messa a punto del sistema di scarico. Il risultato, complice un peso di soli 1290 kg, sono accelerazioni brucianti, facilitate anche dall'ottimo cambio a 6 marce manuale (in primavera, quando la Z4 arriverà in Italia, sarà disponibile anche il sequenziale SMG).

È in Portogallo, le sue strade dell'Algarve, con una lunga teoria di curve a stretto raggio, che abbiamo apprezzato la nuova nata di Mona-

co, o meglio di Spartamburg (California) dove già è costruita a pieno ritmo e venduta. Apprezzato a tal punto che ci riesce difficile capire come la Bmw - usando il classico linguaggio da bar sport - «abbia preso la paga di brutto» da sua maestà la Ferrari nel mondiale di F1. Ma torniamo nel reparto «auto di serie» e continuiamo a goderci questa Z4.

Per i più patiti è persino disponibile la vettura con un comando che incrementa l'efficienza del motore. Si chiama Fahr Dynamic Control (FDC) e migliora la curva di coppia. Non solo. Scegliendo la posizione «Sport» anche la sterzata è più diretta e l'assetto più rigido. E a proposito di sterzo va ricordato che la Z4 è la prima Bmw con servosterzo elettrico e non più idraulico. Di serie c'è poi il DSC (antisbandamento o come fa più tendenza Dynamic Stability Control) abbinato al DTC. Quest'ultimo, attivato da un apposito pulsante posto sulla plancia, aumenta progressivamente il pattinamento delle ruote posteriori con lo scopo di fornire al guidatore quelle sensazioni di altri tempi senza però precludere la sicurezza di guida. Provare per credere: la Z4 si inserisce in curva come una monoposto e frena allo stesso modo. Esaltanti i dati cronometrici: 250 km/h e 5,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h.



Un vero capolavoro la capote apribile in meno di dieci secondi. Persino meglio della Porsche Boxster, tanto per fare un esempio illustre. Discutibile l'hard top (a listino tra un anno). Non fa risaltare la bella linea della Z4, concepita per la classica capote in tela rigida. Notevole, ancora dal punto di vista della sicurezza, l'adozione di pneumatici Bridgestone Runflat. Ovvero, anche in caso di foratura - ormai rarissima - non escono dal cerchio e dispongono di controllo automatico della pressione.

Nella dotazione sono previsti pure 4 airbag (negli Usa ci sono anche quelli salvaginochia) e i proiettori Bi-Xeno.

Merita un plauso la rigidità torsionale, più che doppia rispetto a quella della Z3. Così come il bagagliaio, di ben 260 litri, quindi più che sufficiente per le esigenze di due passeggeri. Un appunto, al proposito, lo facciamo all'abitacolo e in particolare alla plancia. Si vede che è opera del designer americano Chris Bangle (colui che ha realizzato anche la discussa Serie 7): poco classica, tutto sommato povera, a parte i due riusciti strumenti circolari. Per 40.900 euro chiavi in mano (35.500 la 2.5 litri) ovvero il prezzo base europeo, che in Italia potrà aumentare a seconda delle dotazioni, si poteva anche fare un piccolo sforzo in più.

## accade nel mondo

— **PARTE LA NUOVA SOCIETÀ GM-DAEWOO** Auto & Technology che da oggi diventa operativa. Ad essa fanno capo gli impianti sudcoreani di Changwon e Kunsan, e quello vietnamita di Hanoi: le nove filiali europee, Italia compresa, e di Porto Rico; il Centro ricambi in Olanda; e tutte le attività di design, progettazione, ricerca e sviluppo, amministrazione del sito di Bupyeong, la cui fabbrica però entra in una società a parte che continuerà a fornire a GM-Daewoo veicoli, motori, trasmissioni e componenti per almeno sei anni.

— **MG XPOWER SV** da 965 CV è la nuova vettura da competizione del Gruppo inglese svelata in questi giorni al British Motor Show. Evoluzione della concept X80, la XPower SV è stata notevolmente alleggerita grazie alla carrozzeria in fibra di carbonio; la geometria delle sospensioni è stata ridisegnata con l'aiuto di Steve Randle già responsabile dell'assetto dinamico della McLa-

ren. Nei test di velocità a Nardo ha regolarmente superato i 320 km l'ora.

— **JOINT-VENTURE PSA IN CINA** con la Dong Feng Motors per allargare la cooperazione tra i due Gruppi. Denominata DPCA (Dong Feng Peugeot Citroën Automobiles) per questa nuova fase si avvale di un investimento di 123 milioni di dollari con i quali, tra l'altro, verrà impiantata una nuova piattaforma produttiva nella fabbrica di Wuhan (dove già si produce anche la Xsara Picasso) per la costruzione di una vettura Peugeot, studiata per quel mercato sullo stesso pianale della 307, che sarà commercializzata nel 2004.

— **CARLOS GHOSN PREMIATO IN GIAPPONE** con il «Corporate Reform Management Award» del governo nipponico per il risanamento della Nissan. Il premio si aggiunge alla Legion d'Honneur conferita un mese fa a Ghosn dal governo francese.