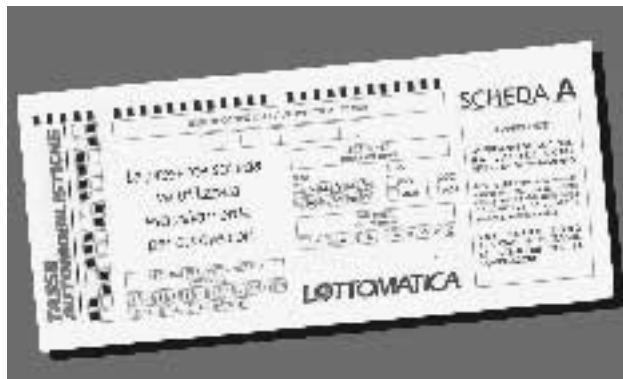


## INTERESSA 18 MILIONI DI AUTOMOBILISTI Il 31 gennaio scade il bollo Preferito il servizio Lottomatica

È venerdì 31 gennaio l'ultimo giorno utile per mettersi in regola con il bollo auto scaduto a dicembre. Sono chiamati al rinnovo annuale circa 18 milioni di cittadini, i quali tra le varie alternative (uffici postali, agenzie di pratiche automobilistiche, L'ACI) confermano di preferire il servizio «furbolò» proposto dal tabaccaio sotto casa, dove la tassa di possesso viene pagata nel modo più semplice, veloce e sicuro, grazie al collegamento on-line con Lottomatica. E proprio alla rete delle tabaccherie ricevitrici del Lotto (sono ormai quasi 20mila, e vi si può pagare anche il canone Rai), nel 2002 è stato utilizzato da circa 13 milioni di automobilisti (+ 10% rispetto al 2001), per un incasso di 1,6 miliardi di euro (+ 13%). Dei 42 milioni di veicoli circolanti quasi un



terzo viene regolarizzato, alle periodiche scadenze fiscali, dai terminali di Lottomatica (principale azionista la De Agostini). Le Regioni leader per numero

di operazioni eseguite e per fatturato, sono: Lombardia, Veneto, Sicilia, Campania e Lazio. Tutte e cinque sommano da sole più della metà del totale nazionale.

## UNO GIÀ DIPONIBILE, L'ALTRO FRA POCO Il Doblò Cargo e il Fiat Doblò in versione Bipower 1.6 SX

Continua la marcia delle ibride di casa Fiat. Da poche settimane è disponibile sul mercato il commerciale Doblò Cargo con la doppia alimentazione benzina-metano e ai primi di febbraio una motorizzazione Bipower andrà a muovere anche la Doblò versione «vettura». In entrambi i casi, l'allestimento previsto è l'SX e il propulsore è un 1.6 litri a benzina da 103 CV (145 Nm e 166 km/h), che entra in funzione automaticamente solo

all'avviamento e quando la disponibilità del metano è vicina all'esaurimento, oppure per precisa scelta del guidatore, per esempio, quando abbia bisogno di un

po' di potenza in più. Infatti, quando è alimentato a metano, il motore eroga 92 CV a 5750 giri e sviluppa una coppia di 130 Nm a 4000 per una velocità



massima di 155 km/h. La differenza tra le due tipologie d'uso del Doblò sta nel posizionamento, nella capacità dei serbatoi di metano e nella autonomia complessiva. Nel Doblò Cargo, infatti, le tre bombole sono disposte sotto il pianale lasciando perfettamente libero il piano di carico; contengono 111 litri di metano con cui si possono percorrere 300 km ai quali si aggiungono altri 300 km garantiti dal serbatoio, di 30 litri, della benzina. Nel Fiat Doblò, invece, le bombole si trovano nel bagagliaio e contengono 126 litri per un'autonomia di 350 km, mentre il serbatoio a benzina è quello classico da 60 litri per ulteriori 700 km di percorrenza. Come tutti i moderni veicoli a metano, il Doblò Bipower può essere parcheggiato anche nelle autorimesse, e circola nei centri urbani soggetti a limiti di traffico. Il prezzo detax del Cargo Bipower è di 13.667 euro, quello del Doblò Bipower è di 16.100 euro chiavi in mano. r.d.

# motori

## Mercato Usa drogato da promozioni

Al Salone di Detroit le Case americane, in calo, riscoprono il settore di berline e coupé

Rossella Dallò

DETROIT Il mercato statunitense delle quattro ruote soffre esattamente come in Italia. In un anno le vendite sono calate di oltre 300mila unità, quasi tutte bruciate dal settore auto. E, all'interno di questo, diminuisce la forza dei Costruttori americani in virtù di una decisa crescita delle marche europee e in particolare tedesche. Come non bastasse, i due più importanti titoli che ogni Paese assegna in questo settore sono stati aggiudicati a due modelli europei: la Mini, che per le sue dimensioni molto contenute rappresenta un'anomalia in Usa, e a sorpresa l'«Auto dell'Anno» e la nuova Volvo XC 90 è nientemeno che il «Truck of the Year». Uno smacco, soprattutto quest'ultimo, per gli americani, anche se la Volvo è del gruppo Ford. Sono loro, infatti, gli inventori di questa tipologia di veicoli, ed essersi fatti bagnare il naso da una Casa europea deve essergli andata di traverso. Poi ci sono i giapponesi, che non mollano mai la presa. Basti dire, ad esempio, che la Toyota insidia da vicino il secondo posto delle vetture Ford. Unica consolazione per la Ford è di avere tra i suoi modelli la indiscussa primatista in Usa: il pick-up serie F venduto lo scorso anno in 813.701 esemplari e ora ripresentato rinnovato nello stile e negli allestimenti, ancora più completi e lussuosi.

Anche guardando più attentamente il quadro generale di auto più light truck (questi ultimi da sempre più numerosi delle vetture in quanto, oltre ai veicoli commerciali, comprendono anche monovolume e Suv), le cose non cambiano granché. L'insieme GM-Saab-Hammer lascia sul terreno oltre 200mila immatricolazioni di auto ma compensa la perdita con una crescita nei truck; Ford ne lascia 300mila in totale. E la «cura» Daimler Benz non fa molto bene neppure all'ex terzo colosso di Detroit, la Chrysler: le sue vendite conteggiate insieme a Mercedes totalizzano un me-



no 60mila unità.

Per il 2003 poi non si annuncia una imminente inversione di tendenza. Tutti i segnali dicono che sarà ancora un anno sofferto. Dopo avere chiuso tra l'11 Settembre e oggi una decina di stabilimenti, licenziato oltre 200mila lavoratori, tagliato in tutti i comparti, l'industria automobilistica americana annaspa ancora. La Ford annuncia di avere spostato dal 2004 al 2005 la previsione di ritorno al pareggio di bilancio. La General Motors per parte sua dichiara di voler tagliare quest'anno 1 miliardo di dollari nelle forniture di parti e componenti. Inoltre anche quest'anno continuerà per quasi tutte le marche delle Big la massiccia campagna di sconti e finanziamenti senza interessi che già ha

notevolmente drogato il mercato del 2002.

Gli americani comunque si sono accorti di avere lasciato troppo terreno sul fronte automobile negli ultimi anni, permettendo così ai coreani nelle entry level, ai giapponesi nelle medie e agli europei nelle vetture d'alta gamma, sportive e di lusso, la possibilità di conquistare larghe fasce di clientela. Che ora difficilmente, come noi ben sappiamo, torneranno ai modelli nazionali. Anche se tutte e tre le Big, GM, Ford e Chrysler, annunciano da Detroit una strategia molto aggressiva di rientro nel settore delle berline e compagnie. Non per niente fra i tanti prototipi Usa presentati all'Auto Show hanno fatto la loro apparizione anche «classiche» quattro e cinque porte di varia taglia: si

vedano ad esempio la Dodge Avanger (gruppo Chrysler), che occhieggia ai crossover europei nella forma e anche nel motore «limitato» in cilindri (è un V6 e cilindrata (3.5 litri), o la Ford 427 concept di berlina dai riferimenti retrò a stelle e strisce anche sotto il cofano: motore V10 di 7 litri e 590 CV. Tra le sportive, finalmente splendida la nuova Mustang, dopo un paio di versioni veramente anonime; e davvero nientemala il restyling della muscolosa Viper.

Qualcuna entrerà in produzione nei prossimi anni, qualcun'altra servirà come base su cui sviluppare i modelli di serie. Altre ancora, invece, sono un puro esercizio di stile o di tecnologia, realizzate più che altro per stupire e, nelle intenzioni, per rispondere al massiccio attacco europeo nel segmento delle luxury car, capitanate dalla Rolls Phantom by Bmw, dalla Maybach (Mercedes), dalla Bentley GT (gruppoVW), dalla Aston Martin AMV8 Vantage e dalle nostre Ferrari, Maserati e Lamborghini. E' il caso della esagerata Cadillac Sixteen (gruppo GM), qui riprodotta. Si tratta di una lunghissima, lussuosa quattro porte tipo coupé tutta in alluminio che sotto il cofano monta (dopo quasi 70 anni dal primo esemplare) un motore V16 a 32 valvole della cilindrata di 13,2 litri e della potenza di 1000 cavalli! Giusto per rispondere a mister Piech che prima di lasciare la guida del gruppo Volkswagen ha presentato il primo (al mondo) 12 cilindri a W. Infatti, il vice presidente della GM Powertrain Thomas G. Stephens, dichiara senza mezzi termini che questo motore «afferma le ambizioni di leadership della Cadillac in fatto di potenza».

Di esagerazioni, come sempre, a Detroit se ne sono viste tante. Ma il massimo, a nostro avviso, l'ha toccato una moto: la Dodge Tomahawk, quattro ruote gemellate a due a due (provviste di differenziale) che sostengono un motore a vista, quello V10 8.3 litri della Viper. Solo dietro a tutto questo, un breve sellino.

(2 - continua)

### accade nel mondo

— **NUOVA SMALL CAR ROVER** progettata sulla piattaforma della Tata Indica, sarà prodotta secondo gli standard produttivi e il design MG Rover dalla Tata Engineering, presso lo stabilimento di Pune, in India. Sarà commercializzata in Gran Bretagna e in Europa dalla rete MG Rover.

— **PSA IN SLOVACCHIA** con un nuovo impianto produttivo dove dal 2006 sarà costruita la futura «small car». La scelta del sito è ricaduta su un terreno di 190 ettari a Trnava (45 km dalla capitale Bratislava). A regime la nuova fabbrica, per la quale il gruppo francese ha investito 700 milioni di euro, avrà una capacità di 300mila auto l'anno e impiegherà 3500 persone.

— **NUOVI VERTICI LANCIA E COMMERCIALI** all'interno della Business Unit Fiat. Le due nuove B.U. che rispondono al presidente Gianni Coda, sono affidate rispettivamente a Fabrizio Longo e Pier Luigi Zarfanduno. Entrambi provengono da altri impegni di direzione nel gruppo torinese.

— **IL CONNUBIO NISSAN-ARTE** diventa una Fondazione per la valorizzazione dell'arte contemporanea e di giovani talenti. La Fondazione, che avrà sede a Roma, sarà annunciata stasera a Roma durante il party per la presentazione dello spot Micra girato a Parigi da David Lynch.

In vendita da oggi il Model Year 2003 notevolmente migliorato in tutti i comparti

## Kia Rio, ha di più e costa meno

MILANO La Kia Rio si rifà la faccia e anche il resto. Ma resta, come prima, la vettura di segmento C con il miglior prezzo disponibile sul nostro mercato. Anzi, con un prezzo tipico del segmento inferiore. Il listino delle quattro versioni in gamma parte infatti dai 9.500 euro della 1.3 RS per arrivare agli 11.900 della 1.5 IS Top. Ma non basta. Chi cambia la propria auto non catalizzata con la nuova Rio si avvantaggia del contributo di 1000 euro dalla Kia Italia. Ergo, la versione base può costare solo 8.500 euro, a prescindere dagli eco-incentivi statali. E dalla garanzia di tre anni, valida su tutti i modelli Kia e in genere del gruppo Kolliker (Kia, Hyundai e Mitsubishi).

Premesso questo che è senza dubbio uno dei suoi grandi punti di forza, la Kia Rio debutta proprio oggi sul mercato rinnovata e aggiornata nello stile, nella meccanica e negli allestimenti e dotazioni. Con il che aumenta ancora di più il controllo di questa vettura. I tecnici coreani hanno fatto un discreto lavoro per rendere la vettura più rigida, meglio insonorizzata e più rispondente ai gusti europei, per esempio, adottando nuovi tessuti per i rivestimenti e plastiche morbide per la ridisegnata plancia.

Anche l'esterno ha subito qualche ritocco di stile nella parte fronta-



le. Ma le migliorie più consistenti hanno riguardato le aree della sicurezza e del comfort. La Rio Model Year 2003 ora adotta di serie Abs+Ebd e i due airbag frontali a scoppio depotenziato. L'impianto frenante, con i dischi anteriori maggiorati, assicura una buona riduzione dello spazio d'arresto: da 100 a 0 km/h si ferma in 41,4 metri contro i 47,8 metri della serie precedente. Le sospensioni sono state ottimizzate; gli innesti del cambio sono più precisi. E i due motori sono ora più efficienti, tanto che le riduzioni in termini di consumo sono nell'ordi-

ne del 7-8% per la 1.3 da 82 CV (6,6 litri in media per 100 km) e del 5,5% per la 1.5 da 97 CV (6,9 litri). Con la «nuova» Rio, i cui unici optional sono la vernice metallizzata (270 euro) e il cambio automatico (1136 euro), e soprattutto con una maggiore disponibilità del Suv Sorento, la Kia Italia conta quest'anno di vendere 19.600 vetture e veicoli commerciali, con un aumento del 33% sui risultati del 2002. E per i prossimi anni... sfracell. Entro il 2005, infatti, arrivano 11 nuovi modelli anche in tipologie inedite per la Casa coreana. r.d.

Test Drive Provata in Val Badia sotto una tempesta di neve, la Subaru è inarrestabile. Anche senza catene...

## La Forester va dove le altre non osano



Lodovico Basalù

COLFOSCO Il regno di Subaru. Dovessimo fare un film il titolo esatto per la prova della nuova Forester sarebbe questo. Per una volta bando ai luoghi comuni e a coloro che dicono che certe sport utility o addirittura fuoristrada estremi non hanno ragione di esistere. Provate a trovarvi nel mezzo di una bufera di neve (data esatta lo scorso 28 dicembre 2002) di fronte al passo Falzarego e poi vediamo se le vostre convinzioni restano radicate. Sì, direte voi. Anche a quota 2100 metri e con il vento che soffia a 100 km/h, basta montare le catene o affidarsi a quotate coperture termiche. No, senza nessuna delle due, ci siamo inerpicati

con il nostro Forester 2 litri (versione aspirata da 125 CV) come se fossimo sull'asfalto più incandescente. La ricetta Subaru è sempre la stessa, al di là del nuovo e riuscito look esterno: trazione integrale permanente, motore boxer (quindi baricentro basso) e cambio a 5 marce+5 corte, una sorta di ridotte che ridotte non sono. Poco importa. Si va su comunque, neve o ghiaccio che sia. Godendoci lo spettacolo dolomitico e sorridendo sadicamente osservando decine di sventurati che - fuori dalle rispettive auto - cercano disperatamente di piazzare sulle ruote anteriori o posteriori che sia le provvidenziali catene.

E subito facciamo una considerazione: forse sono proprio questi, come la Subaru Forester appunto, i mezzi che servono tutti i giorni e ovun-

que traendoti di impaccio in ogni situazione. Il motore spinge che è una bellezza e non si sente, in autostrada viaggi come un fulmine (e la versione turbo da 177 CV fa ancora meglio), il cambio, i freni e lo sterzo sono malleabili come il burro, lo spazio per passeggeri e bagagli è immenso, la tenuta di strada sincera anche se condita da un sano rollio che in situazioni limite porta al sottosterzo. Che volere di più per 26.800 euro chiavi in mano?

Tuttavia... La Subaru, anche con questa Forester, non smentisce la propria discussa filosofia: bando ai fronzoli, spazio alla sostanza. Per molti e per gli aficionados della Casa può andare bene, per qualcun altro no. D'accordo che gli interni sono più «carini», che la strumentazione è finalmente più umana, che insomma lo sforzo di avvicinarsi a chi giustamente bada anche ai fronzoli è tangibile. Però si può ancora fare di più. Basta poco, perché dal punto di vista tecnologico, appunto, siamo davvero in ordine.

Dal passo Falzarego al passo Valparola, dal qui fino a Corvara e Colfosco - sempre sotto una tempesta - la nostra Forester non ha fatto una piega. E alla fine del tour dolomitico abbiamo constatato un consumo medio di 10 km/litro. Dato che conferma gli sforzi sul contenimento dei consumi fatti dalla Casa giapponese, consumi tanto più accettabili viste le condizioni esterne. Sul fronte manutenzione e garanzia, come noto, nessun problema. La nuova Forester, come tutte le Subaru, è a prova di bomba per 3 anni o 100.000 chilometri. In fin dei conti, sotto il cofano, pulsa pur sempre quel 4 cilindri boxer che nei rally - e sulle strade di tutti i giorni - ha fatto grandi le Impreza Turbo, ora con potenze di 225 e 265 cavalli. Ma questa è un'altra storia.