

DISPONIBILE SUBITO SUL MERCATO Con il motore 1000 una Matiz briosa e ricca... a caro prezzo

Sotto il cofano della Daewoo Matiz «batte» l'atteso motore di 1.0 litri. È disponibile da subito ed equipaggia le nuove versioni Energy e Star. A un primo, veloce contatto (ne riparleremo dopo una prova più lunga) si dimostra brillante, grazie ai suoi 63 CV e 87,3 Nm di coppia, più che sufficienti per muovere la leggera vettura. Ora la gamma della piccola 5 porte comprende cinque versioni, con le «vecchie» Smile, City e Planet tutte motorizzate con il tre cilindri da 800 cc. Per la sicurezza, sulle Matiz 1.0 fanno parte delle dotazioni di serie due airbag e, abbastanza inedito per questa categoria, l'Abs che ora diventa standard su tutte le versioni tranne la Smile. Al comfort provvedono, di base, alzacristalli elettrici, servosterzo, chiusura centralizzata. Il livello Star



aggiunge il retrovisore destro a comando elettrico, la chiusura centralizzata con telecomando e il climatizzatore manuale. Tutti miglioramenti che,

però, hanno per contrattare un listino da segmento superiore. Chiavi in mano, la Matiz 1.0 Energy costa 9.150 euro e la Star arriva a 10.450 euro. r.d.

GIÀ FIRMATI 5000 CONTRATTI Per la nuova Nissan Micra «porte aperte» oggi e domani

Secondo weekend di «porte aperte» nelle concessionarie Nissan per il lancio commerciale della nuova Micra. Accattivante nella sua forma tondata, ben allestita e accessoriata, la city car giapponese è una delle più autorevoli concorrenti, nel segmento B, della Fiat Punto e della Citroën C3. Tant'è che nel prevedita ha raccolto 3500 ordini e nello scorso fine settimana, il primo di commercializzazione, la rete



ha stipulato 1500 contratti e avviato quasi diecimila trattative con clienti ben intenzionati ad acquistarla. Per la cronaca, sono stati oltre 55mila i visitatori nel

primo «open weekend» ai quali i venditori Nissan hanno potuto illustrare anche le prossime novità 2003 della Marca giapponese: dalla nuova Almera alla 2.5

X-Trail. Ma torniamo alla Micra. Per il momento la gamma si articola in due tipi di carrozzeria, a 3 e 5 porte, tre motori a benzina di 1 litro, 1,2 e 1.4 litri con potenze di 65, 80 e 88 CV, e in tre livelli di allestimento. Già dalla versione base dispone di serie di airbag frontali e laterali e di Abs, nonché della «chiave intelligente» per l'apertura a distanza delle porte e per l'accensione del motore. Cui si aggiungono già sulla 1.2 il climatizzatore e via via salendo di livello accessori importanti come i sensori pioggia e l'impianto radio-CD con comandi al volante. I prezzi della 3 porte vanno da 10.400 a 12.900 euro; per la 5 porte bisogna aggiungere 520 euro. Mille euro in più servono per il cambio automatico, disponibile abbinato al motore 1.4. Per la versione Diesel 1.5 common rail da 65 CV si dovrà attendere aprile e costerà 13.400 euro; in settembre arriverà il motore 1.5 dCi potenziato a 82 cavalli. r.d.

motori

Ora l'auto usata non è più «povera»

Clienti evoluti, attenti alla convenienza economica e ben propensi all'acquisto a rate

Gabriele Mutti

MILANO Il cliente dell'auto usata e dell'acquisto a rate è profondamente cambiato. Non è più il cliente del «vorrei ma non posso». Esprime sempre più spesso un evoluto e moderno stile di vita che rifiuta la rigidità a favore della singolarità e della mediazione tra gusto, funzionalità e convenienza economica. Questo è il risultato più evidente emerso dalla ricerca «Il nuovo cliente dell'auto usata» svolta dall'ISPO per conto di Agos Itafinco, una società finanziaria specializzata nel credito al consumo e che ha una linea (Tempocar) dedicata proprio a questo tipo di mercato. L'indagine è stata svolta su un campione di 21 rivenditori di auto a Bari, Milano, Padova e Roma e ha messo in luce alcuni cambiamenti fondamentali nel comparto e nella clientela che ad esso si rivolge.

Il settore ha registrato infatti nell'ultimo periodo una forte evoluzione dovuta non solo alle ragioni connesse alla crisi economica e alla minor disponibilità di denaro dei consumatori, ma soprattutto al mutamento dell'idea stessa di «usato» e del concetto di finanziamento. Inoltre, aggiungiamo noi, è diventata imprescindibile in alcune grandi città la necessità di disporre di un'auto catalizzata, o magari una seconda auto con targa pari (o dispari) per aggirare i divieti alla circolazione delle auto non catalizzate o il meccanismo delle targhe alterne. E un usato consente di risolvere questo problema spendendo molto meno rispetto all'acquisto di un'auto nuova.

«L'impiego alternativo del denaro che si ha - spiega Renato Mannheim, direttore scientifico dell'ISPO - evitando di investire grosse somme in contanti nell'acquisto di un'auto offre al tempo stesso più libertà ed elasticità nella programmazione delle proprie spese».

In questo contesto l'usato e i finanziamenti non sono più vissuti come rischiosi e ansiosi e tanto meno come sintomo di una mancanza o di un acquisto frustrato, bensì come rifiuto della rigidità a favore di una dimensione di scelta più libera e «leggera», all'interno della quale il dinamismo, la voglia di cambiare, di essere attenti e curiosi

in vetrina

Al via il Ford Transit Connect È il «Van of the Year 2003»

La Ford va all'attacco («a 360 gradi» annuncia il presidente di Ford Italia, Massimo Pasanisi) del settore dei veicoli commerciali, dove entro quest'anno vuole essere presente in tutti i segmenti. Il primo passo è la messa in vendita (la scorsa settimana) della nuova famiglia Connect del Transit, cui seguirà in marzo quella del Tourneo, per concludersi nell'ultimo trimestre dell'anno con la Fiesta Van e i Transit di 3,3 e 3,5 ton. a trazione anteriore. Il nome Connect non ha un significato particolare se non quello di segnalare una «attenzione della Casa alle esigenze della clientela». E non ha nulla a che spartire con il sistema di info-mobilità adottato sulle auto e i commerciali del gruppo Fiat. Ciò premesso, il Transit Connect che ora inizia la sua avventura italiana si fregia del titolo di «Van of the Year 2003» e per questo ambisce a consolidare il successo del Transit. Ovvero 8000 unità, tra passo corto e passo lungo, vendute quest'anno, che concorreranno a raggiungere l'obiettivo di 22mila veicoli commerciali che Pasanisi si è prefissato per il 2003 per poi salire a 30mila nel 2004 con la gamma completa. Ma torniamo al Transit Connect. L'offerta si articola nelle due versioni di passo, con portata da 575 a 845 kg, tre allestimenti (Standard, LX e il GLX



esclusivo del «corto») e tre motori tutti di 1.8 litri: il 115 CV benzina solo su richiesta, il Diesel tradizionale TDDi 75 CV e il common rail TDCi 90 CV (questi due beneficiano degli ecoincentivi governativi). Di serie: cerchi da 15" con pneumatici rinforzati, cofano motore con serratura, airbag guida (quello passeggero è optional, mentre è di serie sul Tourneo), sedile destro e paratia ripiegabili, sedile guida e volante regolabili, doppia porta laterale scorrevole, fino a 5 posti. I prezzi, Iva esclusa, vanno da 10.750 a 13.500 euro. Ma per chi permuta un veicolo immatricolato prima del 1/1/2000, c'è lo «sconto» Ford Italia di 1000 euro.

diventa l'autentica scommessa sul proprio futuro.

Per ruolo, ma anche perché convinta che ci siano «grandi spazi di crescita», Marina Dalle Carbonare, direttore marketing di Agos Itafinco, è un'attenta lettrice di come si muove questo variegato mondo. E dunque dei cosiddetti profili sociologici dei «nuovi» clienti: non più e non tanto i bisognosi che optano per l'auto tipo «quattro ruote per muoversi», ma soprattutto persone pratiche che privilegiano l'auto utile e la valutano criticamente, o ancora i cosiddetti edonisti, gli ostentativi e gli «eleganti-funzionali» cui corrispondono auto più «coccolate» e/o professionali.

Un'altra differenza fondamentale emersa dalla ricerca distingue l'acquirente uomo dalla donna. Gli uomini infatti risultano più competenti e attenti alle caratteristiche tecniche e concepiscono l'auto, anche usata, come status-symbol. Le donne invece, meno competenti (di solito) sugli aspetti tecnici, richiedono al rivenditore rassicurazione e supporto nella scelta, ma d'altro canto si rivelano estremamente attente e mediamente più informate sulle condizioni tecniche del finanziamento.

Nel 2002 sono state vendute 3.662.481 auto usate, con un incremento del 4% rispetto al 2001 (contro un mercato del nuovo calato del 5,9% a 2.270.900 unità). Di queste, 554mila sono state oggetto di finanziamento per un importo complessivo di 3.640 milioni di euro, pari all'11% del totale credito di consumo erogato nel 2002 dalle società finanziarie che operano in questo ambito. I più richiesti sono stati i modelli medi e medio-alti, mentre è in calo la domanda di city car.

Un punto tuttora controverso è ovviamente costituito dalle cosiddette «chilometri zero»: per i venditori sono auto usate a tutti gli effetti, e a tale genere corrisponde il finanziamento richiesto. Anche perché nella relativa pratica non sono indicati i chilometri percorsi. Ciò rende più problematica la definizione del business relativo al mercato e ai finanziamenti delle auto «realmente» usate. In ogni caso, lo sviluppo del mercato dell'usato in Italia è ormai un fatto fuori discussione, anche se appare fortemente incrementato, anche a livello psicologico, dall'aumento dei prezzi delle auto nuove.

il legale

Chi giudica per la buca?

avv. Franco Assante

Le norme sulla competenza civile determinate dall'art. 7 del C.P.C. stabiliscono che il Giudice di Pace è competente per le controversie non superiori a 5.000.000 delle vecchie lire ed eccezionalmente fino a 30 milioni (ora 15.493,71 euro) per «le cause di risarcimento del danno prodotto dalla circolazione di veicoli e di natanti». Un automobilista circolando sulla strada era finito in una buca riportando danni alla vettura superiori ai 5 milioni. Aveva, perciò, convenuto in giudizio l'Ente proprietario della strada che aveva omesso la manutenzione creando così una ipotesi di insidia e trabocchetto della quale doveva subire le conseguenze risarcitorie.

Costituendosi in giudizio l'Ente aveva sostenuto che la fattispecie non rientrava fra quelle previste dal suddetto art. 7 del CPC perché i danni non erano derivati dalla circolazione (art. 2054 C.C.) ma dalla violazione delle norme sulla manutenzione delle strade da parte dell'Ente proprietario (Art. 2043 e 2051 C.C.).

La controversia era finita, pertanto, dinanzi la Suprema Corte di Cassazione perché determinasse la corretta interpretazione delle norme riguardanti la competenza del Giudice. Con ordinanza dell'11 ottobre 2002, n. 14564, la III Sez. civile ha accolto la eccezione di incompetenza sollevata dal convenuto Ente stabilendo che nella materia relativa alla competenza «non sono previste interpretazioni estensive e analogiche». La competenza del Giudice di Pace si radica alla condizione che vi sia «uno specifico nesso di derivazione causale tra il fatto della circolazione e il danno, nel senso che il primo elemento sia causa efficiente del secondo e non ne costituisca una semplice occasionalità», come nel caso dell'automobilista suddetto. Il danno, a sé o al veicolo, infatti non è conseguenza della circolazione, ma della mancata manutenzione della strada. E per questa si può adire al Tribunale.

Tre tedesche fanno scuola nell'alta gamma

Grande interesse a Detroit per i debutti mondiali della Mercedes E Wagon, della Bmw xActivity e dell'Audi Pikes Peak

Rossella Dallò

DETROIT Le Marche tedesche stanno dettando legge nel mercato americano delle vetture di alta gamma. Un dato di fatto, corroborato dalla crescita delle vendite, cui abbiamo già accennato in precedenti articoli. Qui vogliamo vedere da vicino alcune delle novità presentate al recente Salone di Detroit e che hanno subito destato l'interesse di tutta la stampa presente e soprattutto dei vari manager e stilisti americani. Si tratta di proposte, in parte ancora in forma di prototipo, che spaziano dalla station wagon alla crossover, e dunque abbracciano un'ampia fascia di possibili utenti negli Usa, ma anche in Europa dove Suv e similari stanno incontrando molto favore.

La proposta più concreta e subito disponibile è costituita dalla nuova generazione della Mercedes Classe E Wagon. Di bell'aspetto sportivo-veggiane e solo di qualche centimetro sovraddimensionata rispetto al modello precedente, questa nuova serie si distingue davvero per i suoi contenuti tecnologici standard, fra i quali: impianto frenante a controllo

elettronico, airbag frontali «adattativi», cinture di sicurezza a doppio stadio con limitatore di forza, airbag a tendina, sospensioni posteriori con regolazione automatica in funzione del carico. Senza contare una serie di dispositivi opzionali come il climatizzatore quadri-zona o il sistema automatico di gonfiaggio delle imbottiture laterali dei sedili durante la marcia in curva per trattenere meglio il corpo del suo occupante, o ancora l'Easy-Park cargo system che fa avanzare il piano di carico del bagagliaio per favorire lo stivaggio di oggetti pesanti. La E Wagon è offerta anche con la trazione integrale permanente 4-Matic nelle versioni E320 e E500.

E sempre a Detroit i vertici della Casa di Stoccarda annunciano la prossima introduzione - verso la fine dell'anno in Usa - di una nuova versione della SL roadster. Si tratta precisamente della SL600, motorizzata con un potente V12 biturbo di 5.5 litri in grado di erogare quasi 500 cavalli (sono 493) di potenza.

Bmw e Audi affidano ciascuna a una concept car il compito di mostrare dove andranno a parare in un futuro (abbastanza) prossimo. Infatti, entrambi i prototipi al debutto



LA BRERA CONQUISTA GLI USA Il bellissimo prototipo di coupé disegnato da Giugiaro per l'Alfa Romeo entusiasma al di qua e al di là dell'Atlantico. Appena svelata lo scorso marzo a Ginevra era stata insignita del «Best of Show» e da quel momento ha conquistato il cuore di allisti e non al di qua e al di là dell'Atlantico. Infatti, al Salone di Detroit l'Alfa Brera si aggiudica ben due titoli al concorso «Concept Car of the Year» promosso da Automotive News. È stata giudicata vincente nelle categorie «Migliore design esterno» e «Migliore Concept Car dell'Anno» da una giuria internazionale nella quale figurano, tra gli altri, Gordon Murray della McLaren Cars Ltd, Akira Fujimoto di Car Styling, Ken Greenley del Royal College of Arts e Chuck Jordan ex responsabile del design General Motors.

hanno già una loro destinazione ben precisa. Non cambierà molto, nella produzione di serie, l'affascinante Bmw xActivity. È in buona sostanza l'estensione, in basso, della famiglia X, inaugurata dalla X5. Con poche differenze sarà, infatti, la nuova X3, a trazione integrale permanente, che della «sorella maggiore» presenta gli stessi caratteri distintivi di sportività e lusso. Lunga 4,55 metri, la xActivity monta il potente, collaudato 6 cilindri di 3.0 litri da 231 CV di potenza e 300 Nm di coppia massima. Tanta generosità è scaricata a terra da ruote di 18" con pneumatici super-ribassati (245/45 avanti e 275/40 dietro), ed è ben tenuta sotto controllo dai tanti dispositivi elettronici già ampiamente collaudati sulla X5.

Vista l'importanza che riveste il mercato americano per la Casa di Monaco (non per niente ha in Carolina una delle sue più importanti fabbriche dove costruisce la X5, la Z3 e ora la Z4, ndr) tanto che da sei anni continua a inanellare record di vendita, lo stesso presidente Helmut Panke si è scomodato per presentare la xActivity e annunciare l'aggressiva strategia di prodotto che solo quest'anno vedrà la nascita della nuova

Serie 5 e di due serie completamente nuove quali la X3, appunto, e la Serie 6 che sarà avviata con la Coupe, oltre a tre versioni rinnovate della Serie 3 e la Mini con motore Diesel.

Anche in casa Audi non sono certo degli esordienti in materia di veicoli a trazione integrale. La Audi Pikes Peak che ha fatto il suo debutto al Naais è però ben più di un prototipo di crossover (molto diversa dalla «antenata» Allroad) a 5 porte e 4+2 posti. Al di là dei dati e dei contenuti tecnici - tra i quali oltre alla trazione Quattro e al motore a iniezione diretta di benzina 8 cilindri biturbo da 500 CV mutuato dalla super-sportiva R6, vanta sospensioni pneumatiche adattative regolabili in altezza e ruote con l'innovativo sistema PAX anti-foratura inventato dalla Michelin -, è infatti la progenitrice di un nuovo stile della Marca, cui si uniformeranno i prossimi modelli Audi. Nella fattispecie, il frontale è quello che caratterizzerà la nuova A6. Ma citare solo il frontale sarebbe riduttivo. Perché è tutta la nuova concezione, dello stile e degli spazi interni, a dettare le Audi del futuro.

(3 - continua)