

MODEL YEAR 2003, A LISTINI INVARIATI Per Kia Carnival una speciale vantaggiosissima «Formula 3»

Carnival è certamente il modello più conosciuto della coreana Kia, insieme alla Sportage prima e alla Sorento oggi. Da tre anni è il secondo più venduto nel nostro Paese tra le monovolume alto di gamma (15.781 circolanti). E ora con il Model Year 2003 acquisisce ancora maggiori contenuti in termini di comfort e praticità e funzionalità d'uso, dati da una completa dotazione di serie già dalla versione di accesso LX e che si arricchisce fino a non farsi mancare nulla o quasi in quella EX Top, compresi, ad esempio, le cinture regolabili in altezza anche sulla seconda delle tre file di sedili, il sistema di controllo della qualità dell'aria a bordo, e i sensori pioggia. Il «bello», però, è che tutto ciò si accompagna alla scelta, allo stesso prezzo, dei due motori (2.9



turbodiesel common rail 145 CV o 2.5 V6 150 CV), ai listini invariati (da 22.400 a 26.500 euro). In più Kia Motors Italia ha varato una originale, convenientissima

«Formula 3». Ovvero: 3 anni di finanziamento a tasso zero, 3 anni di polizza furto e incendio gratuita; 3 anni di garanzia senza limiti di chilometraggio.

SI AMPLIA LA GAMMA DEL FUORISTRADA Per la Jeep Cherokee un 2.8 CRD con cambio automatico intelligente

Quando si dice Jeep si pensa subito a una «maestra» del fuoristrada. E anche se ormai tali tipi di vetture assumono sempre più spesso connotazioni stradali più che da sterrato «duro e puro», la Jeep Cherokee resta un punto di riferimento qualunque uso se ne faccia. In omaggio però alle nuove tendenze anche Cherokee si adegua con una nuova versione 2.8 CRD turbodiesel common rail abbinata a un cambio



automatico a cinque velocità. Invariato il sistema di trazione integrale inseribile con differenziale centrale Selec-Trac a cinque logiche di

funzionamento, ridotte «Part Time» comprese. Una volta inserito, il Selec-Trac consente l'utilizzo della trazione integrale anche su fondi

asfaltati permettendo alle ruote posteriori di ruotare a una velocità diversa dalle anteriori. Jeep Cherokee 2.8 CRD Automatic si affianca al 2.5 turbodiesel common rail con cambio manuale e al 3.7 litri benzina con trasmissione automatica. La 2.8 CRD adotta il propulsore bialbero PowerTech 16 valvole da 2.766 cc che sviluppa una potenza di 150 CV a 3.800 giri e 360 Nm di coppia a 1.800-2.600 giri. Così equipaggiata, la Jeep Cherokee raggiunge i 174 km/h accelerando da 0 a 100 km/h in 12,6 secondi. I consumi medi: 9,9 litri ogni 100 km. La fluidità di marcia è garantita dal nuovo cambio automatico 545RFE a cinque rapporti con overdrive. Secondo quanto si legge in una nota della Casa, la nuova trasmissione presenta un sistema di scalata rapporto che consente al cambio di memorizzare lo stile di guida del conducente e adattare di conseguenza le caratteristiche di marcia.

motori

il legale

A proposito di omicidio colposo

Franco Assante

L'omicidio colposo (art. 589 C.P.) commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale è punito con la pena della reclusione da 1 a 5 anni (la minima, per quello semplice, è di mesi 6) mentre nel caso in cui la morte riguarda più persone o più persone hanno riportato lesioni «si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni 12». La norma è chiara. Eppure in fase di applicazione, quando oltre alla morte di uno o più persone, altre hanno riportato lesioni senza però produrre querela per la punizione del responsabile, l'aggravante si applica egualmente all'imputato? Il problema si è posto con maggiore frequenza nell'ipotesi di patteggiamento della pena. La giurisprudenza, però, è chiarissima. La Cassazione ha sempre ritenuto che ogni reato (omicidio colposo e lesioni colpose) rimane distinto e autonomo e la coesistenza delle due ipotesi nel capo d'accusa viene considerato esclusivamente per quantificare la pena da irrogare (C. 11.5.82, Marone, CP 83, 1772; C. 12.12.86, Migliorini, ivi 88.1184). Se le lesioni sono imprevedibili perché non è stata proposta querela o perché il reato risulta estinto per prescrizione o amnistia, si applica la pena prevista per il solo omicidio colposo, senza tener conto dell'aumento qualora siano contestate anche le lesioni colpose. Trattasi, infatti, di ipotesi di concorso formale di reato, per cui ciascuno rimane autonomo e distinto (C. 7.11.95, Ferraioli, CP 97, 72; C. 27.1.99, Cugliari, CP 00, 2279). Di qui le conseguenze pratiche di cui sopra.

VW tra gli Mpv compatti

Touran, in vendita da maggio, ha il pianale della futura Golf



Rossella Dallò

MALAGA «La Volkswagen anche quando entra tardi in un segmento poi però fa furore». Con questa dimostrazione di immodestia Gabriele Theuerkauf, la bella rossa di capelli del marketing VW, annuncia i bellissimi progetti per l'ultima nata: la Touran, con cui la Casa tedesca debutta nella nicchia degli Mpv di segmento C. Prodotta nell'impianto satellite di Wolfsburg con un obiettivo di 180mila unità quest'anno e 200mila l'anno dal 2004, la Touran è una monovolume compatta con misure simili (4,39x 1,79x 1,65) a quelle della Golf Variant, solo più larga di 6 cm e un poco più alta. Ma non si basa su questo pianale, bensì su quello della nuova futura Golf. E per questo oltre a una serie di elementi meccanici, motori e trasmissioni compresi, potrà prevedere, dicono, anche la versione a trazione integrale 4Motion. Il primo impatto non è dei più emozionanti. «Il design è tipico del marchio VW» spiega Jurgen Pokath, responsabile del prodotto Touran. E infatti, proprio come la grande monovolume Multivan che vi abbiamo appena presentato su questa pagina, anche la Touran non brilla per forme innovative. Anzi, lo stile è convenzionale, e un po' banalotto, col muso molto corto e smussato. Ma da buoni pragmatici quali sono a Wolfsburg, per loro più che la forma conta la qualità. In questo sono veri maestri. Infatti basta salire a bordo per respirare un'atmosfera molto diversa: conviviale, confortevole e quasi lussuosa. Ottima qualità costruttiva, con un assetto che non si scompone neppure sulle tortuose e sconnesse strade di montagna dell'Andalusia; ottimi mate-

riali; allestimenti che prevedono qualsiasi esigenza di viaggio, come si può capire dai 39 vani portaoggetti e dalle numerose possibilità di piani d'appoggio. Concepita come una cinque posti, con la possibilità di aggiungerne altri due (opzionali) a scapito però della capienza del bagagliaio, tutti i sedili sono singolarmente ripiegabili e rimovibili. Flessibilità e funzionalità del resto sono le caratteristiche indispensabili per una Mpv. Come la sicurezza: sei airbag, Abs+Esp e Esp sono di serie già dal livello base Touran. Trenline e Highline, oltre a una serie di equipaggiamenti elettrici e di comfort (clima automatico bi-zona, interni in pelle ecc), aggiungono il regolatore di velocità, i fendinebbia e i cerchi da 16" in luogo del 15".

Alla guida della Touran ci si sente subito a proprio agio. La gamma motori prevista al lancio in Italia (metà maggio, prezzi indicativi da 22.170 a 27.675 euro) è composta dal tranquillo 1.6 FSI a iniezione diretta di benzina da 136 CV e da due TDI iniettore-pompa di 1.9 litri 100 CV e 2.0 litri 136 CV entrambi molto «elastici» e prestanti. A questi seguiranno, probabilmente in autunno, il «risparmioso» 1.6 da 102 CV e lo sportivo 2.0 FSI da 150 CV. Il cambio manuale a sei marce - di serie su tutte le versioni tranne la 1.6 102 CV - è diretto e docile. Per i più tranquilli sono disponibili anche trasmissioni automatiche con convertitore o con l'innovativa tecnologia a doppia frizione «protecca contro le cambiate erronee». Preciso e pronto lo sterzo elettromeccanico a taratura variabile in funzione della velocità. Una pecca, a nostro avviso, ce l'ha il cruscotto: nella guida al buio, nei tunnel o di notte, gli strumenti si illuminano di una illeggibile colorazione violacea.

accade

— **NUOVI NUMERI** del servizio clienti Fiat Auto attivi dal lunedì al venerdì, ore 9-19. Per contattare Fiat: 199.616161; Lancia 199.626262; Alfa Romeo 199.636363. Invariato l'800.445588 per l'assistenza stradale 24 ore su 24,

— **LE PIÙ BELLE DEL 2002** decretate dalla giuria internazionale presieduta da Bruno Alfieri saranno premiate venerdì alla Triennale di Milano. Segue la tavola rotonda su «Car design oggi: pochi creano, molti copiano» cui parteciperanno i più affermati stilisti del mondo.

— **PLEBISCITO DIESEL** nelle flotte aziendali. Va a gasolio oltre l'82% dei veicoli forniti ai clienti italiani da LeasePlan, numero uno mondiale del noleggio a lungo termine.



La Subaru Impreza si rinnova e punta sulla Sport Wagon Più prestazioni meno consumi

VERONA In casa Subaru è un continuo mutuo trasferimento di esperienze e tecnologie dalle competizioni alla strada e viceversa. E senza un massiccio ricorso ai supporti elettronici. In Subaru la chiave di volta è un perfetto sviluppo della meccanica coniugato a un assetto che non mostra pecche, nonché al punto di forza della Casa giapponese: 30 anni di eccellenza nei sistemi di trazione integrale permanente, forti di tre differenziali autobloccanti.

Nulla di meglio della rivisitazione della gamma Impreza per verificarne la veridicità. Il Model Year 2003 è stato rivisto in stretta collaborazione con il Subaru World Rally Team. Tanto che basta un kit di sicurezza per farla scendere in pista! Al di là del nuovo e più aggressivo frontale di stampo sportivo e dei gruppi ottici anteriori e posteriori di maggiori dimensioni per una migliore visibilità anche in condizioni atmosferiche avverse, il connubio ha portato notevoli miglioramenti nelle sospensioni e nei motori così da rendere la Impreza più confortevole e allo stesso tempo più sicura nella guida veloce, che poi è la sua vocazione naturale. Le prestazioni in curva mi-

gliorano grazie agli ammortizzatori con particolari valvole multifase. E il nuovo disegno dei braccetti amplia l'escursione delle sospensioni, assorbendo meglio le asperità del terreno.

Quanto agli interventi sui motori (tutti boxer) sono stati mirati a una più fluida erogazione della coppia, specie ai bassi regimi, e a un maggiore controllo delle emissioni (sono Euro4). Riuscendo persino ad incrementare le prestazioni. È il caso del 2.0 litri sovralimentato della versione WRX - noi l'abbiamo provato sulla elegante compatta Sport Wagon, nella foto, fino all'altopiano di Folgaria - che guadagna ben 7 CV (225), diminuisce il tempo di accelerazione 0-100 km/h (6,1 secondi) e riduce di 1 litro (9,2/100 km) i consumi medi.

Facile da guidare in tutte le condizioni, tranquilla in città e «cattiva» sui tornanti quando entra il turbo, per la rinnovata Sport Wagon, maggiore obiettivo di vendite di Subaru Italia per il 2003, il listino parte dai 19.980 euro della 1.6i, sale a 21.480 euro per la 2.0i aspirata (23.290 la automatica) e ai 31.500 euro della 2.0i WRX top della gamma famiglia. r.d.

Test Drive Promossa a pieni voti la prima station wagon del marchio di lusso della Toyota, prezzo a parte

Lexus IS200 alla pari con le tedesche

Lodovico Basalù

BOLOGNA Promossa. E a pieni voti. La prima station wagon targata Lexus non ci ha affatto delusi. È un gioiello, che nulla ha da invidiare alle tanto blasonate colleghe tedesche, da Audi a Bmw e via dicendo. Gli americani, che badano al sodo, hanno da tempo eletto il marchio di lusso della Toyota come il più affidabile sul loro mercato. E loro si sa non vanno certo tutti i giorni nei centri di assistenza per farsi sistemare questo o quel particolare: vogliono un'automobile che percorra tanti chilometri senza dare troppi grattacapi. La sensazione che la IS200 Wagon Plus ci ha dato è questa: perfezione, ovunque. Dall'abitacolo, ottimamente rifinito, al bagagliaio

non eccezionale come capacità di carico ma addobbato come una boutique, dal motore - una vera e propria scultura tecnologica al di là del fatto che è un 2 litri 6 cilindri in linea -, al cambio a 6 marce che nulla ha da invidiare alla sportiva più in voga.

La sfida al «plotone» delle Bmw Serie 3 è evidente. Tanto evidente che la Lexus IS200 Wagon Plus racchiude nel proprio Dna i caratteri di una coupé-station wagon, di una sportiva, ma anche di una auto da famiglia. Dipende da come la si usa. A basso regime è docile, suadente, se si affonda il piede sull'acceleratore i 155 cavalli la spingono a 215 km/h in men che non si dica (sulle autostrade tedesche o in pista) con consumi sempre accettabili. A sorvegliare le operazioni, sul ponte di

comando, una strumentazione a cronometro particolarmente riuscita e un navigatore satellitare (di serie sulla versione Plus) a prova di Parigi-Dakar. Per guidatore e passeggeri c'è il comfort di ottimi sedili in pelle regolabili in mille posizioni e riscaldabili elettricamente. Sedili che trattengono bene anche nelle curve più impegnative. Sì, perché la IS200 Wagon ha un assetto da pista vero e proprio corroborato da una tonalità del propulsore che richiama quello delle purosangue di un tempo. Merito dell'ottimo telaio e delle sofisticatissime sospensioni a quadrilateri deformabili. La motricità (sulle ruote posteriori) è tenuta a bada dal sistema di controllo elettronico della trazione regolabile per una guida soft o sportiva, e dal differenziale Torsen a slittamento limita-

to. È tale la sicurezza di marcia che risulta persino troppo evidente la necessità, e il desiderio, di un motore anche più potente di quello ad oggi previsto. I 155 CV non sono pochi in assoluto, fanno il loro dovere anche grazie a rapporti del cambio corti che annullano o quasi i 1500 chili di peso. Ma se fossero 170 o 180 la miscela sarebbe davvero perfetta.

Infine una considerazione: d'accordo che Lexus è un marchio di lusso e che questa versione Plus ha tutto e di più nella dotazione di serie (anche se manca un vero e proprio computer di bordo) ma 35.500 euro chiavi in mano ci sembrano davvero troppi. C'è sì in listino la versione Silver (a 27.350 euro) ma con tante cartucce in meno da sparare sul fronte equipaggiamento.

Partita l'attività sportiva della Peugeot che contempla anche trofei promozionali

Talenti alla ribalta su auto di serie

SALICE TERME Una grande tradizione nei rally, ma non solo. Peugeot ha voluto dire per anni anche F.1 o sport prototipi. E proprio con la Peugeot ebbe modo di rendersi famoso come responsabile delle operazioni in vari Paesi del mondo, Jean Todt. Fu anche grazie all'attuale direttore del reparto corse Ferrari che le Peugeot trionfarono verso la metà degli anni Ottanta nel mondiale rally, quando venivano schierati i cosiddetti «mostris», auto con oltre 600 cavalli di potenza massima. I regolamenti, come noto, cambiarono presto, ma non i successi della Peugeot che continuano, sia a livello internazionale sia nei campionati nazionali. A Salice Terme, al proposito, Peugeot Italia ha presentato i propri programmi per il 2003. Il primo obiettivo è la ripetizione del-

la conquista del titolo italiano (sia piloti, sia costruttori) conseguiti la scorsa stagione. Vengono schierati due esemplari della 206 WRC con gli equipaggi Travaglia-Zanella e Aghini-Cerrai. Prima prova l'altrove con il «Tutta Terra Toscana», poi altri nove appuntamenti che assegneranno lo scettro al migliore. «L'obbligo di partecipare a tutte le gare, dalla terza in poi, come prevede il nuovo regolamento, renderà la vita difficoltosa ai piloti privati» ha detto tra l'altro Christian Geraud, «numero uno» di Peugeot Italia.

Prosegue, a proposito di piloti privati, l'ottima politica della Casa francese. Per loro, sia che corrono nei rally, in pista, in salita oppure gareggino negli slalom, ci sono i Trofei Promozionali, dotati di un montepremi complessivo di oltre

mezzo milione di euro. In totale, ogni anno, ci sono dai 300 ai 400 iscritti. «Con i cosiddetti Rally Start, dedicati agli esordienti, con vetture di 1.4 litri strettamente di serie, cerchiamo di trovare possibili futuri campioni - ha concluso Geraud -. Sono macchine che hanno costi ragionevoli e confermano la qualità del nostro prodotto anche sulle strade di tutti i giorni, come è successo in passato con 205, 309 e 106».

Proprio il nesso tra competizioni e auto di serie, che vede appunto un illustre esempio nella Peugeot, sarà oggetto di una serie di inchieste su questa pagina per capire come e perché un Costruttore punta su una immagine anche sportiva per incrementare l'attenzione e le vendite sui vari mercati. l.b.