

SARÀ IN VENDITA DA METÀ APRILE Si chiama Monster S4R la più potente naked Ducati

La Ducati Monster nella sua massima espressione. Si chiama S4R l'ultimo modello della fortunata gamma della naked bolognese. Gli interventi più significativi sono stati effettuati sulla ciclistica e sul motore, che è il 996 cc a iniezione elettronica raffreddato ad acqua. La potenza erogata dal bicilindrico con la classica distribuzione desmodromica a 4 valvole, è di ben 113 CV a 8750 giri/min. Si tratta della naked Ducati più potente mai realizzata. Il cambio è a 6 marce, mentre il peso è stato contenuto in 193 chili. Per quel che riguarda la ciclistica spiccano il forcellone monobraccio in alluminio e l'ammortizzatore posteriore Showa completamente regolabile. Anche l'impianto frenante è stato adeguato alle prestazioni, con il disco posteriore che, rispetto alla



S4, aumenta lo spessore da 5 a 6 millimetri. Il cruscotto è di tipo elettronico polifunzionale. La S4R è dotata di immobilizer di serie, mentre la garanzia è

di 2 anni a chilometraggio illimitato. La Monster S4R sarà messa in vendita a partire da metà aprile quando sarà reso noto anche il prezzo di listino. **l.b.**

RESI NOTI LA GAMMA E I PREZZI La New Beetle Cabriolet fa già gola: 500 ordini al buio

Il Maggiolino, si sa, è un mito e la sua rivisitazione moderna, la New Beetle, cerca di rinverdirlo. Anche con la versione scoperta. Quando è stata svelata, lo scorso gennaio, al Salone di Detroit nella sua veste definitiva ha subito affascinato il pubblico americano. Ora la New Beetle Cabriolet si appresta ad affrontare anche il nostro mercato con alle spalle l'eco del successo negli States. Tant'è vero che su



quell'onda ben 500 clienti l'hanno già ordinata «al buio». L'inizio ufficiale delle vendite in Italia coincide infatti con il «porte aperte» nel weekend del 17 e 18

maggio prossimi. In questa fase di prevendita la New Beetle Cabriolet è disponibile con i noti motori benzina a quattro cilindri di 1.4 litri 75 CV al prezzo di

21.235 euro, 1.6 litri 102 CV a 24.298 euro, 2.0 litri 115 CV a 26.677 euro. Quest'ultimo può essere abbinato, a richiesta, al nuovo cambio automatico Tiptronic a sei rapporti che permette anche la gestione manuale. In questo caso il prezzo, chiavi in mano, sale a 28.471 euro. Forte di un telaio a elevata rigidità torsionale, di un sistema automatico di protezione dei passeggeri in caso di ribaltamento e di una capote in tessuto multistrato perfetta in tutte le stagioni e con lunotto in vetro, la New Beetle Cabriolet vanta dotazioni di serie all'altezza di scoperte di maggior lignaggio. Tutte le versioni offrono Abs, airbag frontali e laterali, climatizzatore manuale, quattro alzacristalli elettrici, autoradio con 10 altoparlanti, retrovisori esterni regolabili e riscaldabili elettricamente, e fendinebbia. In più le 1.6 e 2.0 litri hanno anche l'Esp, i cerchi in lega (di 16 e 17") e la capote ad azionamento elettroidraulico. **r.d.**

motori

Per ogni uso, il mix che conquista

Ecco la monovolume Opel Meriva e le nuove Ford Streetka e Sportka

il legale

Rimborso per la cura in clinica

avv. Franco Assante

Come è noto i premi assicurativi versati alle imprese per le polizze di responsabilità civile auto comprendono una quota destinata al Fondo Sanitario Nazionale. La soluzione fu adottata per evitare il fenomeno delle richieste di rimborso (con inevitabile contabilizzazione di tutte le spese e gli oneri sopportati dal Fondo) per l'assistenza fornita a chi, in conseguenza di sinistro stradale, aveva riportato lesioni. La fortificazione della spesa ha permesso risparmi notevoli e inevitabili controversie sugli importi dovuti.

Tale accordo aveva fatto ritenere che i lesi, per le loro cure, potessero far ricorso soltanto all'assistenza pubblica e che le imprese assicuratrici non fossero tenute al rimborso delle spese sostenute in cliniche private dai lesi stessi.

La III sezione civile della Cassazione, con sentenza 15 novembre 2002, n. 16073, sia pure in fattispecie nella quale l'infortunato aveva bisogno di far ricorso ad intervento chirurgico di una certa specializzazione (riduzione della frattura e riposizionamento della cartilagine quadrangolare), fissato il principio che «il danneggiato, al fine di recuperare la propria integrità fisica, di usufruire di medici e strutture di sua fiducia, ha facoltà, quindi, di avvalersi, anziché delle prestazioni del servizio sanitario nazionale, di una clinica specializzata le cui spese devono essere rimborsate dal danneggiato ove in rapporto casuale con la condotta produttiva dell'illecito».

La parte finale del principio è da sempre accettato in dottrina ed in giurisprudenza: per il primo di tratta di un ampliamento dei diritti dell'infortunato, il quale ha facoltà per garantirsi la più alta professionalità di far ricorso a cliniche private. Il bene salute diventa così prioritario e le imprese assicuratrici non possono sottrarsi al dovere di rimborsare al danneggiato le spese sostenute.

Il principio potrà essere contestato quando trattasi di interventi routinari alla portata di qualsiasi struttura sanitaria?



Rossella Dallò

MILANO Se mai ci fosse stato bisogno di conferma alla nostra sensazione che il mondo dell'automobile stia diversificando le tipologie di offerta per andare a cogliere - soprattutto nei mercati ormai «maturi» come quello europeo - non tanto i grandi volumi produttivi quanto le «nicchie» capaci ancora di margini di crescita, l'abbiamo avuta più volte in questo mese. Al Salone di Ginevra nella maggioranza dei nuovi modelli e prototipi, e in questa settimana con le prove su strada di tre vetture assolutamente diverse tra loro, ma tutte vocate a coniugare aspetti quali il tempo libero, il divertimento di guida, l'uso quotidiano. E contem-

poraneamente si conferma anche che il massimo di creatività oggi si sviluppa negli abitacoli.

La prima dimostrazione di queste due tendenze è la nuova Opel Meriva, una monovolume medio-piccola di segmento C (è lunga 4,04 metri) di gradevole aspetto esteriore e assolutamente unica al suo interno. Sfruttando, infatti, l'esperienza maturata sulla più grande Zafira, i tecnici della Opel hanno portato a bordo della Meriva il sistema FlexSpace che consente di trasformare la vettura da 5 a 4 posti guadagnando spazio vivibile per i due passeggeri posteriori - anche spostando avanti e indietro i sedili e gli schienali inclinabili - oppure in un incredibile piano di carico (lungo fino a due metri e mezzo perfettamente piatti «abbattendo» i sedili posteriori e l'anteriore destro). In



Qui accanto e sopra la Streetka e il suo abitacolo. A sinistra la Opel Meriva, con il doppio tettuccio (opzionale)

va da 14.900 a 17.000 euro.

Un vero sfizio, anche per via del prezzo che dovrebbe aggirarsi intorno ai 17mila euro, è l'affascinante mini spider Ford Streetka. Senza nulla togliere agli ingegneri Ford, cui si devono tutti gli sviluppi sul telaio, sul gruppo motopropulsore e la meccanica, qui si vede e si sente la «mano italiana»: dal primo concept di Ghia (Torino 2000) alla collaborazione con la Pininfarina che in soli 24 mesi l'ha progettata, ingegnerizzata e ora la produce per tutta Europa (20mila unità l'anno, 2000 per il nostro mercato). Affascinante per la forma tanto da far girare ammirate tutte le persone incontrate lungo il tortuoso percorso in Provenza su cui si è svolta la nostra prova. Affascinante per gli interni curatissimi: per la facilità con cui si manovra la capote, che isola perfettamente da ogni rumore e infiltrazione d'aria, e pur scomparendo dietro i due sedili lascia molto spazio al bagagliaio; per l'allestimento (unico) ricco di dotazioni di serie; per l'agilità con cui si muove sicura sui percorsi misti di montagna grazie al brillantissimo motore 1.6 litri 8 valvole che sfrutta al meglio i 95 CV di potenza e i 135 Nm disponibili da 1500 (per il 90%) a 4500 giri e grazie ai rapporti corti del cambio. Gli stessi motore e cambio che si esaltano viepiù, per via del minor peso, sull'altra novità, la Sportka, la due volumi sportivetta (circa 12mila euro) con cui si crea, a partire da maggio insieme alla Streetka, la nuova «famiglia» del famoso «ovetto» Ford.

Test Drive Provata in Costa Azzurra la nuova spider di Monaco, finalmente dotata di un sufficiente bagagliaio

Bmw Z4, una scoperta molto aggressiva

Ugo Dallò

MONTECARLO Si fa notare, su questo non c'è dubbio. Un modello aggressivo, che certo non può passare inosservato sulle strade, la nuova spider Bmw Z4. Si presenta con dei tratti stilistici piuttosto marcati, rappresentati dalle linee tese e sottolineate dagli spigoli delle fiancate.

Indubbiamente, la nuova «scoperta» della Bmw è una vettura diversa dalla Z3 - che va a sostituire - e non solo esteticamente: è una vettura di classe superiore, con due motorizzazioni, di 2.5 e 3.0 litri, che si confrontano con la migliore concorrenza.

Facendole un giro intorno non si può non notare il perfetto accoppiamento delle varie parti della carrozzeria con «tolleranze» minime e la cura nella realizzazione dei particolari che offrono un'immediata sensazione di qualità e di solidità. Un po' più grande della Z3, dalla quale eredita soltanto il motore a sei cilindri in linea, è caratterizzata dal «passo» lungo e dai ridotti sbalzi alle ruote, che le conferiscono comunque un aspetto molto compatto. Il cofano è lungo e i sedili sono praticamente sulle ruote posteriori e sovrastati da due evidenti, sfaccettati rollbar. Subito dietro inizia il bagagliaio finalmente sufficiente a ospitare due valigie medie e un paio di piccole borse.

La vista posteriore ci ricorda gradevolmente una prestigiosa sportiva italiana e rappresenta un notevole miglioramento rispetto all'irrisolto posteriore della vecchia Z3. Il frontale, invece, è assolutamente originale e ripropone la grande doppia mascherina delle ultime Bmw. Una linea di cintura piuttosto alta, ma



In vendita da alcuni giorni in Italia, la Z4 (nella foto) va a sostituire la più piccola Z3, dalla quale eredita solo i motori 6 cilindri in linea, offerti nelle cilindrata di 2.5 e 3.0 litri.

alleggerita (o appesantita?) da nervature orizzontali e verticali (maschie?) convince meno. Bellissimi i cerchi, sia di serie da 17", sia quelli optional da 18". Con la Z4 non si passa inosservati.

Il bel tempo della Costa Azzurra ci ha invogliati a viaggiare scoperti lungo le sinuose strade intorno a Grasse potendo così verificare un accettabile livello di protezione dall'aria con o senza il frangivento dietro i sedili. Ciò che, invece, ci ha molto positivamente sorpreso è la qualità del tettuccio elettrico: in un attimo si alza, o si ripiega dietro i sedili coperto dalla parte rigida anteriore dello stesso. Quando è alzato non fa rimpiangere un hard top per la totale assenza di fruscii e il perfetto isolamento

acustico, anche ad alta velocità. Sulle qualità dinamiche della vettura, più rigida e «attaccata al suolo» della Z3, possiamo tranquillamente affermare che siamo a livelli d'eccellenza. Uscire di strada con la Z4 richiede almeno una volontà suicida, grazie all'elettronica che corregge tutti gli errori e toglie un poco, nonostante l'opzione «sport», del piacere di guida delle sportive di trent'anni fa.

La 2.5 con i suoi 192 CV e 235 km/h è più che sufficiente per apprezzare la guida all'aria aperta, ma la 3.0 con 231 CV cambio manuale a sei marce, 250 km/h e una coppia poderosa offre sensazioni decisamente più forti per un prezzo di 42.000 euro, contro i 37.100 della più piccola.

Ancora più grip con i nuovi Michelin Energy e Pilot Sport

VARANO DE MELEGARI Come si fa a capire quanto è migliorato un nuovo pneumatico rispetto all'omologo precedente? Niente di meglio della pista - per l'occasione l'autodromo Paletti, nel Parmense, dove ha sede il Centro di guida sicura diretto da Andrea De Adamich - per permettere anche a un guidatore «normale» di cogliere le differenze. In particolare quelle tra i nuovi e vecchi asimmetrici Michelin Pilot Sport (nella foto) e Energy.

Come si intuisce dal nome, i primi sono riservati a vetture ad altissime prestazioni: Porsche, Mercedes AMG, Bmw Motorsport, Audi Quattro. Ma anche Alfa 156 GTA, sulle quali li abbiamo testati. Basta ascoltare lo stridio accentuato delle «vecchie» gomme in curva, rispetto a quello contenuto delle nuove, o notare la sensibile deriva nei curvoni e nelle chicane, contro la «tenuità» delle gomme di ultima generazione, per apprezzare il lavoro dei tecnici Michelin. Stesso effetto si ha provando sul tracciato abbondantemente irrorato da getti d'acqua e preparato dagli istruttori con curve molto angolate.

L'aumentata precisione nella guida sportiva dei nuovi Pilot Sport si deve a una scultura più rigida in curva (fatto 100 quella trasversale di F.1, questa arriva ora a 93), alla maggiore superficie di gomma al suolo (cresce al crescere delle prestazioni) e alle due diverse mescole usate per la parte interna ed esterna del battistrada. Il risultato: 4 secondi in meno al giro su bagnato e



1,2 su asciutto; spazio di frenata ridotto del 3 e 2%; riequilibrio dell'usura tra le gomme anteriori e posteriori.

Identici effetti si riscontrano provando i nuovi Energy montati sulle 147 GTA e riservati alle auto medie e medio-piccole, ovvero al 62% del mercato europeo. Gli incrementi di prestazione sono stati ottimizzati il compromesso asciutto-bagnato (meno 3 metri la frenata su bagnato) e la durata. Quest'ultima è migliorata in virtù di due tele d'acciaio supplementari per irrigidire la sommità, riducendo così l'effetto di slittamento laterale e dunque l'usura. **r.d.**