

OPEL ASTRA

La forza nella media senza colpi al cuore

DA FRANCOFORTE
PAOLO CICCARONE

Il segmento è di quelli importanti e con i chiarimenti di luna attuali, alla Opel non hanno voluto rischiare. Risultato: la nuova Astra si presenta al meglio e con le carte in regola per ben figurare in un settore difficile, quello delle medie, dove gli spazi si sono ridotti e quei pochi rimasti vedono ancora e sempre la Golf fra le auto preferite.

Anche se la linea della nuova Opel Astra non entusiasma (anzi, è quasi anonima e se messa di lato sembra una Mazda 3 o una Renault Megane, tanto ormai si somigliano tutte), per capire che è stato fatto un ottimo lavoro bisogna sedersi al volante. Verificare gli spazi interni, la silenziosità di marcia e la tenuta, specie col nuovo sistema di sospensione posteriore. Da questo punto di vista la qualità si sente e si tocca con mano, nulla da eccepire. Il problema semmai è convincere il cliente a sedersi in auto, visto che manca il "colpo al cuore" che fa scegliere queste vetture.

Nulla da dire sulla linea, nel senso che per quanto non entusiasmi e si confonda con le concorrenti, in realtà si presenta elegante, con idee e principi ben impressi. In fondo chi sceglie Astra non lo fa perché cerca originalità, ma solo perché vuole andare sul sicuro, guidare una vettura solida e spaziosa, con tanto di porta bici incorporato nel paraurti posteriore. È un'auto intelligente, questo lo si capisce dai tanti spazi ricavati nell'abitacolo, sotto al sedile, nella plancia: ovunque serve posizionare qualcosa, su Astra lo spazio c'è. E questo è un gran pregio. Il comportamento dinamico è molto buono, non è da sportiva estrema, ma permette di divertirsi e in caso di emergenza sai che non ti tradisce. I prezzi, poi, sono davvero competitivi. La versione 1.7 Cdti, diesel, con allestimenti completi, costa sui 17.500 euro, molto meno di altre concorrenti.

Difetti? Qualcosa da rivedere c'è. Il montante anteriore toglie visuale nelle curve a sinistra. E qui c'è poco da fare, la linea è quella e non si scappa. I motori, a partire dal 1.3 diesel da 90 CV e il 1.7 da 110 CV (l'altra versione ne ha 125) non sono propriamente brillanti, e un po' chini rumorosi. Il diesel 2.0 è quello giusto, sui benzina invece ci si può difendere sempre con cilindrate alte e cavalli. Una vettura del genere, con poca potenza, non rende. Anche se non tutti possono permettersi di spendere qualcosa in più.

TOYOTA

La iQ cresce in tutto, anche nel prezzo

DA FIRENZE

Quattro posti in meno di tre metri, per la precisione 298 centimetri di lunghezza: su questo concetto è impostata l'intera comunicazione per il lancio della Toyota iQ. E al costruttore

nipponico vanno fatti i migliori complimenti perché i 4 posti, ci sono davvero ma, obiettivamente, non si vedono. Ed è unanimemente impossibile vederli. Nel senso che difficilmente quattro persone potranno andare in ferie con la bella e simpatica iQ. Ma quattro persone, sicuramente, possono muoversi in città, perché la iQ la spostano, la manovrano e la guidano come se fosse una moto.

Con la piccola differenza che non devi portarti dietro i caschi, che non ti bagnano se piove e, soprattutto, riesci tranquillamente a trovare ovunque un buco per parcheggiarla. Adesso poi, con l'arrivo del nuovo motore 1.3 benzina Dual VVT-i da 99 CV a e 123 Nm di coppia massima a 4.000 giri/min, con tanto di tecnologia Toyota Optimal Drive a disposizione (quella che permette di consumare

di meno rispettando di più l'ambiente), Toyota iQ diventa anche più brillante e divertente da usare. Soprattutto in città dove, grazie non solo alle dimensioni ma anche all'incredibile raggio di sterzata (3,09 metri), la puoi guidare facilmente addirittura nei vicoli del centro. Ovviamente, laddove consentito. La cosa particolare di Toyota iQ 1.3 (in concessionaria alla fine di ottobre) è che, se la vuoi, la devi prender così com'è, con l'unico allestimento previsto (Executive). Che è veramente full optional: cerchi in lega da 16", climatizzatore automatico, radio con lettore MP3, Smart Entry, accensione elettronica, fendinebbia, sensori pioggia e luce, vetri oscurati sono solo alcune fra le tante dotazioni previste. A richiesta, con 500 euro in più è possibile avere il cambio automatico (soluzione che consigliamo vivamente), e con 1.000 euro il navigatore integrato a prova di stupido (nel senso che è molto facile da usare) con schermo touchscreen da 5,8", con tanto di Bluetooth, connessione MP3/i-pod, presa Aux e USB. La cosa meno bella è che la nuova Toyota iQ 1.3 costa 15.250 euro. Davvero non pochi, anche per una vettura praticissima e concettualmente rivoluzionaria.

Ferdinando Sarno

CHI SCENDE

- CITROEN -11,9%
- FIAT -3,6%
- BMW -23,3%
- HONDA -4,6%
- KIA -3,5%
- MERCEDES -26,3%
- MITSUBISHI -52,9%
- OPEL -12,8%
- RENAULT -17,8%
- TOYOTA -20,7%
- VOLVO -9,7%

CHI SALE

- ALFA ROMEO +6,1%
- LANCIA +2,6%
- AUDI +1,3%
- DACIA +153%
- FORD +19,7%
- HYUNDAI +65,5%
- NISSAN +4,1%
- PEUGEOT +7,4%
- SUBARU +11,9%
- DR MOTOR +26,4%
- CHEVROLET +10,8%

Variazioni % immatricolazioni gennaio-settembre 2009 rispetto al 2008
Dati Unrae

Mai così tante Questa è crisi?

Fatti, non opinioni. Primo: a settembre il mercato italiano dell'auto ha fatto registrare 189.476 nuove immatricolazioni, con un incremento del 6,77% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Secondo: a Milano occorrono in media quasi tre mesi di attesa per riuscire a farsi consegnare una Mercedes Classe A, il modello meno caro della gamma. Terzo: dodici debutti (tra nuovi modelli, nuovi motori e restyling) nel solo mese di ottobre. Può darsi che siano solo tre facce parziali di una medaglia che ne ha parecchie e diverse. Ma se questa è crisi, allora i settori imprenditoriali che sono in crisi veramente sono autorizzati a querelare il mondo dell'automobile per calunnia.

I numeri parlano chiaro, mentre le Case parlano con il fazzoletto in mano dipingendo quadri di depressione sconfinata, comportandosi di conseguenza (la diserzione di massa da prossimo Motor Show di Bologna non fa bene a loro né all'immagine Italia in generale) e invocando proroghe a tempo indeterminato per gli incentivi statali, quasi fosse un diritto inalienabile. Meglio allora ricordare che a fronte di cali percentuali di immatricolazioni in certi casi pure consistenti, il saldo passivo del mercato nei primi 9 mesi dell'anno è contenuto in un -5,86% rispetto al gennaio-settembre del 2008, cifra che pare del tutto fisiologica e che prelude ad una chiusura d'anno in linea con i risultati dei passati 12 mesi. (A.C.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti

*Affollamento di nuovi modelli
E il mercato nei primi 9 mesi
del 2009 ha perso solo il 5,8%*

IL PREMIO

PEUGEOT 3008 VINCE "AUTO EUROPA 2010"

È Peugeot 3008 l'auto regina d'Europa 2010: il crossover del marchio francese si è aggiudicato il riconoscimento annualmente assegnato dall'Uiga, l'associazione dei 200 giornalisti specializzati nel settore, precedendo Ford Ka e Citroen C3 Picasso. Il premio Auto Europa 2010 alla vettura ritenuta più interessante, sicura e che si distingue per il miglior rapporto qualità/prezzo è stato assegnato nel corso di "Viva l'auto", rassegna organizzata a Firenze per dar valore all'impegno dell'industria automobilistica e rispondere alla sfida della mobilità sostenibile.



la prova su strada

Mazda 2, vera sportiva da città

Allegra, sportiva, ideale per sopportare il traffico cittadino ma capace di sorprendere positivamente anche nei lunghi percorsi autostradali. A poco più di un anno dall'esordio in concessionaria, abbiamo provato in maniera approfondita Mazda 2, la versione più compatta della vasta gamma del marchio giapponese. Esteticamente molto più accattivante del modello a 5 porte (che costa 400 euro in più), la 3 porte obbliga in verità a qualche contorsionismo per accedere ai posti posteriori, anche per la non comoda gestione delle leve dei sedili, difetto sopportabile (se non si hanno spesso troppi passeggeri a bordo) a fronte del livello qualitativo degli interni - certamente tra i più curati della categoria - e dell'ottima visibilità posteriore. La Mazda 2 si guida in scioltezza: il motore della versione che abbiamo provato è un brillante 1.3 a benzina da 86 CV, brioso anche se un filo

assetato, che consente ottime prestazioni. Il cambio (manuale a 5 rapporti), con la leva posta in posizione rialzata, quasi come nelle monovolume, è veloce negli innesti e ha rapporti piuttosto lunghi: in autostrada, ma solo ad alta velocità, la rumorosità di



marcia non è il suo forte. L'assetto invece è ben controllato dalle sospensioni con taratura piuttosto rigida, che favorisce la tenuta di strada e l'efficacia della guida (aiutata anche dal fatto che la nuova Mazda 2 è più leggera di 100 kg rispetto alla precedente versione). Nell'allestimento Sport, quello della vettura del nostro test, sono di serie controllo elettronico della stabilità (DSC), climatizzatore automatico, radio con cd e funzione MP3, cerchi in lega e sei airbag: difficile insomma (e inutile) chiedere di più. Come per gran parte delle auto di produzione giapponese poi, la sicurezza è uno dei punti di forza della Mazda 2, che ha ottenuto brillanti risultati nei crash test Euro NCAP: cinque stelle per la protezione dei passeggeri, quattro per i bambini e due per la tutela dei pedoni in caso di investimento. Riassunto: anche se nel segmento esistono soluzioni leggermente più economiche, i 14.400 euro del prezzo di listino sono alla fine davvero ben spesi. (A.C.)