

## il test Ritocchi di stile per Mazda2

DI GIAN PIERO PIAZZA

**M**azda era un marchio pressoché ignorato da noi fino alla fine degli anni Sessanta, quand'era conosciuto come produttore di pile elettriche. Nonostante i ristretti confini della sua fama, quell'azienda era entrata nell'agone motoristico addirittura nel 1920. Dovranno trascorrere ben 52 anni prima che la Casa giapponese approdi in Europa e si faccia apprezzare per la sua sofisticata produzione, ma è con la MX-5, ideata nel 1979 e realizzata in versione definitiva dieci anni dopo, che Mazda acquista una risonanza mondiale. La piccola decappottabile a due posti fa proseliti ovunque e nel 2000 entra nel Guinness dei Primati come la spider più venduta di tutti i tempi. Il ritorno all'utilitaria si concretizza negli anni Novanta attraverso

l'alleanza con Ford e la produzione della Mazda 121, un mortificante riflesso speculare della Ford Fiesta. Ma è una breve parentesi e con l'avvento del terzo millennio la Casa contrassegnata dal nuovo marchio con il logo alato torna a brillare di luce propria.

La Mazda2 made in Japan modello 2007 è la vettura della svolta, una berlina di poco inferiore ai 4 metri di lunghezza con una linea di gusto mediterraneo e una tecnica costruttiva avveniristica. Pesa 100 kg meno della versione precedente, ma è munita di una scocca addirittura più robusta e resistente agli urti e nel 2008 si aggiudica il titolo di Auto Mondiale dell'Anno.

Ora questa vettura che ha conquistato la predilezione di oltre 207.000

automobilisti europei si rinnova non soltanto per uniformarsi alle normative Euro 5 che entreranno in vigore con l'anno nuovo. La Mazda2 modello 2011 mantiene sostanzialmente il look di base con lievi ma significativi interventi stilistici nel frontale che ne esaltano il temperamento dinamico conferendole una connotazione ancora più sportiva. Uno sforzo che tuttavia non affranca questa compatta da una somiglianza troppo evidente con la maggior parte delle concorrenti. Ma è l'unico appunto sul piano estetico per una piccola vettura di ottima qualità, silenziosa, docilissima da guidare, con tanto spazio interno e molte virtù nascoste. Nella nuova Mazda2 il lifting faccia-



La nuova Mazda2, in vendita da febbraio 2011

le s'accompagna a sostanziali migliorie innovative effettuate sulle sospensioni, il cambio (ora c'è in opzione anche una versione automatica), la struttura portante ulteriormente irrigidita grazie a un largo uso di acciai speciali, i rivestimenti interni, i sedili e la strumentazione. In vendita a partire dal

prossimo febbraio, sarà disponibile con ricca dotazione di serie e una gamma di tre motorizzazioni benzina e una turbodiesel (da 75 a 102 cv di potenza) tutte Euro 5. Prezzi ancora da definire, ma secondo un'anticipazione attendibile non molto dissimili da quelli del modello attuale (da 12.200 a 17.000 euro).



La nuova Bmw X3, in vendita a partire da 41.750 euro

# Bmw X3, il Suv da grandi

*L'ultima nata di un genere di successo, criticato e molto acquistato*

DI ALBERTO CAPROTTI

**M**olti lo criticano, quasi tutti lo vogliono. Crisi o non crisi, agli italiani Suv e crossover piacciono tanto, sempre di più. Mentre si moltiplicano le proposte per bandirle dai centri storici, nei primi 10 mesi del 2010 ne sono state immatricolate 199.577 unità, che equivale all'11,8% della quota di mercato, la seconda per volume dopo quella delle berline (64,45%) che comprende però modelli dalle citycar alle grosse ammiraglie. Un dato che dimostra come ci si orienti verso questo tipo di auto per fattori come la sicurezza percepita, che deriva dalla maggiore visibilità della posizione di guida rialzata, lo spazio a bordo e la versatilità di carico. Che poi si tratti anche di un fenomeno di moda, è certamente vero, peculiarità che ad esempio Bmw ha sposato da tempo trasformando il suo "X-factor" in un'icona di successo.

Dopo il recente restyling dell'X5, la famiglia di Suv (o meglio Sav - acronimo di Sport Activity Vehicle - come vezzosamente preferiscono chiamarla in Bmw) ringiovanisce anche la X3, che ha dominato il mercato dal 2003 almeno fino al 2008, quando la concorrenza ha sfornato modelli capaci di reggere il confronto. Da sempre splendido compromesso tra chi vuole e chi può, per fattezze, guidabilità e dimensioni, prima di meritarsi la pensione la vecchia X3 è stata scelta da più di 54 mila italiani: ora al suo posto arriva un'erede che in realtà le assomiglia pochissimo. Linee più spigolose, frontale completamente rifatto, fianchi più larghi e aspetto d'insieme molto più muscoloso. Più lunga di 5 cm. della precedente (ora 465), più

**Cresce in comfort e qualità: più simile alla sorella X5 che alla versione che sostituisce dopo 7 anni e più di 54 mila esemplari venduti solo in Italia**

alta di 1 solo cm. e più larga di 3 (ora 188): dire che è anche più bella è poco (anche se soggettivo), come innegabile è che sembri un clone leggermente più magro della X5. La forza della neonata però sta nei contenuti, visto che assieme ed elettronica riassumono il meglio del patrimonio attuale Bmw. Bastano pochi chilometri al volante ad esempio per dimenticarsi la rigidità della vecchia X3, soprattutto per merito del Dynamic Damper Control, dispositivo che regola elettronicamente gli ammortizzatori su tre settaggi (Normal, Sport o Sport+) che agiscono anche sulla risposta del motore, sullo sterzo - per la prima volta elettromeccanico su un modello X - e sul cambio, meccanico a 6 marce di serie sulla versione 2.0 die-

sel (che non ha la silenziosità tra i suoi migliori pregi), o il nuovissimo automatico Steptronic a 8 rapporti montato sulla 35i a benzina. Inutile sottolineare che il livello di piacere di guida è ora in perfetto stile Bmw e che la nuova X3 ha perso tutti i difetti qualitativi (interni fin troppo essenziali, abitabilità posteriore leggermente sacrificata) che accompagnavano la generazione precedente. Resta da verificare la risposta del mercato di fronte ad un modello tecnicamente ineccepibile e piacevole da ammirare ma molto diverso dal genitore che piaceva tanto anche per l'aspetto minimale e la fruibilità cittadina. In vendita da pochi giorni con due motori (appunto il 2.0d da 184 cv e il 35i benzina da 306 cv) entrambi con Start&Stop, e cinque versioni, la X3 si acquista sborsando da 41.750 a 56.600, prezzo simile a quello della precedente e allineato con la concorrenza tedesca diretta.

## la novità

Continua la crescita stilistica e tecnologica del marchio tedesco: anche sul classico e popolare modello wagon motori adeguati e finiture di qualità. A prezzi accessibili



L'Opel Astra Sports Tourer, in vendita a partire da 18.100 euro

# Opel Astra S.T., evoluzione familiare

DI FERDINANDO SARNO

**O**pel va avanti per la sua... strada, seguendo il sentiero che porta direttamente nel pianeta Wagon. Un pianeta che conosce molto bene, ormai, potendo contare su più di mezzo secolo di tradizione e di esperienza nel design e nella progettazione di station wagon. Il marchio tedesco è stato, infatti, uno dei primi, negli anni '50, ad introdurre il concetto (e la carrozzeria) di auto per famiglie. Ora Opel propone in versione rinnovata la sua Astra Sports Tourer, una vettura che è sicuramente wagon fuori e sicuramente sportiva dentro. Dal punto di vista estetico non tradisce l'effetto Insigna, modello di gran successo del marchio: le somiglianze sono davvero parecchie. Ma è soprattutto salendo a bordo che ci si rende conto che molto è cambiato rispetto allo spartano modello

precedente. L'abitacolo è assolutamente sportivo, caratterizzato da ottimi materiali, buone finiture, linee morbide ed eleganti e, soprattutto, molta tecnologia, elemento fondamentale per competere in questo segmento. Vale la pena ricordare il sistema di controllo dinamico dell'assetto FlexRide, i fari anteriori adattivi AFL+, i sedili anteriori ergonomici approvati da esperti di salute della schiena e l'Opel Eye, il sistema che rileva lo spostamento di carreggiata e consente la lettura dei cartelli stradali direttamente sul parabrezza. Non male l'accessibilità, lo spazio complessivo e la posizione di guida (i comandi sono sempre a portata di mano) mentre, causa montanti un po' "invasivi", la visibilità, soprattutto in curva, è leggermente sacrificata. A disposizione, una gamma di motori completa. Le versioni diesel, spinte da

un 1.7 CDTI proposto nelle potenze di 110 e 125 CV, sono offerte a partire rispettivamente da 21.100 euro e 21.850 euro, in pratica gli stessi prezzi dei modelli che sostituiscono. Ad un prezzo ancor più interessante, 20.100 euro, è possibile acquistare un super economico (e pulito) 1.3 CDTI da 95 CV con Start&Stop in grado di consumare 4,1 l/100 km nel ciclo misto con emissioni di CO2 di soli 109 g/km. Le Opel Astra Sports Tourer a benzina, invece, vengono proposte ad un prezzo che, rispetto a quello dei modelli ormai di vecchia generazione, è inferiore di ben 500 euro (e con i tempi che corrono non è poca cosa): 18.100 euro per la versione Elective 1.4 da 100 CV e 19.100 euro per il 1.6 da 115 CV. Per chi cercasse un po' di adrenalina in più, aggiungendo 750 euro può acquistare la Sports Tourer in versione 1.4 Turbo da ben 140 CV (19.850 euro).

**DAL 4 AL 12 DICEMBRE**

## Il Motor Show torna in grande Bologna capitale dell'auto La scossa dalle novità elettriche

**BOLOGNA.** Spettacolo, gare di velocità e rally, convegni, possibilità di provare auto nuove e di conoscere quelle elettriche, vera frontiera di un futuro ormai prossimo. E poi sei anteprime mondiali, 5 europee, 36 nazionali: questo il biglietto da visita della prossima edizione del Motor Show di Bologna, in programma dal 4 al 12 dicembre, con prologo di due giornate dedicate alla stampa (il 2 e il 3) ed agli operatori economici (il 3). Le anteprime mondiali sono la Ferrari 458 Challenge; la DRI Electric e la DR3; l'Opel Nuova Antara facelift; l'Opel Nuova Corsa facelift; la Peugeot EX1 Concept Car. A livello europeo, cinque novità: la Kulla Concept, la Steed 5 e la Voleex della Great Wall; la Range Rover Evoque 5 porte della Land Rover e la Bubble. In un'edizione che torna a fare il pieno di adesioni (saranno presenti marchi automobilistici che rappresentano circa il 90% del mercato), le vetture elettriche saranno la grande attrazione del Motor Show, con una cittadella in un padiglione dedicato. Tutte le infrastrutture necessarie all'alimentazione dei veicoli ecologici saranno assicurate dall'Enel, il principale fornitore italiano di energia elettrica da tempo già attivo per la diffusione di questo tipo di mezzi. Il pubblico avrà così la possibilità di toccare con mano queste vetture e provarle nel circuito indoor appositamente realizzato all'interno del padiglione 30 (8.000 metri quadri di superficie). A disposizione dei visitatori ci saranno quindi la Citroen C-Zero dotata di tecnologia Full Electric, i cui primi esemplari saranno disponibili in Italia a gennaio. Già in circolazione sul mercato giapponese dal mese di luglio, sbarca a Bologna la Mitsubishi i-Miev, che al Motor Show sarà presente in anteprima nazionale. Anteprima italiana anche per la Leaf, primo di quattro modelli elettrici prodotti da Nissan ed Infiniti. Smart, attiva da tempo con la sua fortwo electric drive, insieme a Enel illustreranno invece il progetto quadriennale "e-mobility Italy" per la diffusione di veicoli elettrici, con tecnologie di ricarica all'avanguardia, grazie allo sviluppo di infrastrutture su misura. (F.S.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## La morte non è uguale per tutti

**M**eno 10% di vittime sulle strade. Lo dice lo studio Aci-Istat. Ma pur sempre oltre 4 mila in un anno. Sempre troppe, ma la tendenza è al ribasso. Poi senti Fondazione Ania, che riunisce le assicurazioni, e i dati dicono che abbiamo fallito l'obiettivo fissato dall'Ue: meno 50% di morti entro il 2010. Poi arriva l'associazione delle polizie locali: dice che quei dati non sono attendibili (mancano molti incidenti locali, anche con vittime e feriti) e che spesso il ferito che defunge giorni dopo, non entra nei calcoli accademici. Sia per chi vuole far vedere di aver lavorato bene, sia per chi vuole altro, in questo balletto di cifre qualcosa non torna. Che si muoia ancora troppo sulle strade, è un fatto. E quindi, in ogni caso, niente trionfalismi. Almeno qui. Non è il caso. (P.Cic.)