

auto-flash

**GRANDE INTERESSE PER LA SEAT**  
Debutto sprint della nuova Ibiza  
Oltre 7500 ordini in pochi giorni



Debutto alla grande per l'ultima nata della Seat: la Ibiza serie numero tre (nella foto). Nei due giorni di «porte aperte» organizzate per il suo lancio, le concessionarie Seat italiane sono state invase da oltre 95mila persone; 9500 sono le prove su strada effettuate per un totale di 59.600 km percorsi. Incoraggiante anche, agli effetti della vendita, la concretizzazione di tanto interesse: sono stati stipulati 504 contratti e altri 1500 si sono aggiunti la settimana successiva. Ad oggi gli ordini ammontano a 7500 unità.

**BILANCIO IN CRESCITA DA 7 ANNI**  
Per la Skoda un 2001 da record  
e in Italia aumenta del 35%



Nel gruppo Volkswagen la Skoda (nella foto la nuova Superb) incomincia ad essere una realtà davvero interessante. Lo scorso anno ha venduto 462.321 auto in 73 Paesi, con un incremento del 6,2% rispetto al 2000. Ma soprattutto il 2001 è stato il settimo anno consecutivo di crescita commerciale e di bilancio. In particolare, la Casa ceca incrementa sostanziosamente la propria presenza nei 5 principali mercati europei: Germania, Gran Bretagna, Francia, Spagna e Italia (+ 35% e 1,2% di quota di mercato).



**MULTISPACIO PIÙ VENDUTA IN ITALIA**  
Nei test di durata (100mila km)  
Opel Zafira è la «migliore»



Con 43.643 unità immatricolate la Opel Zafira, il monovolume compatto 7 posti della marca europea del gruppo GM, ha conquistato nel 2001 il primo posto tra i veicoli multispazio sul mercato italiano. Dal lancio nell'aprile del 1999 ne sono state consegnate in Italia 94.607 in totale. Ma per questa vettura i riconoscimenti non finiscono qui. La Zafira 1.8 16v si è qualificata come «migliore della categoria» nei test di durata di 100.000 km condotto dalla nota rivista tedesca «Auto Motor und Sport».

**TRA CONTINENTAL E BRIDGESTONE**  
Accordo tecnologico per studiare  
un nuovo pneumatico run-flat



La Continental AG e la Bridgestone Corp. (fornitore delle gomme per le Ferrari di F.1, nella foto) hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per lo studio di un sistema standard di pneumatico run-flat (marcia anche sgonfio) da montare su cerchi di normale produzione. Entrambi i produttori, che già realizzano gomme run-flat, si scambieranno i propri know-how e svilupperanno il nuovo standard separatamente, per proporlo un domani sul mercato in regime di concorrenza.



## Fiesta di maggio per la Ford, ma... prima c'è il Festival di Sanremo

Massimo Burzio

**ESTEPONA** Una cosa è certa: per le sue avversarie, lottare con lei sul mercato, non sarà una... Fiesta. Quando la quarta generazione della compatta Ford sarà commercializzata e cioè in maggio, infatti, anche le concorrenti migliori e più gettonate troveranno in questa vettura un'avversaria temibile. Si tratta, infatti, di un'auto, in sintesi, molto piacevole da guidare, dalla linea gradevole e dall'ottima abitabilità e capacità di carico. Tutti elementi che chi cerca un'auto compatta tiene in gran conto. E che sono sempre sinonimo di ottimi risultati nelle vendite, che Ford Italia stima saranno 50mila nel 2002 e il doppio in un anno «pieno» di commercializzazione. Per dare un giudizio definitivo mancano ancora i prezzi che la Ford, però, promette «aggressivo» ma che saranno resi noti solo in aprile, dopo un lungo tour promozionale che porterà la Fiesta in giro per le piazze italiane e alla ribalta del Festival di Sanremo.

Linea Si percepisce chiaramente che la Ford ha, ancora una volta, riproposto i temi stilistici del «New Edge Design». Lo stesso della Focus, del monovolume Galaxy e della gamma della Mondeo. E cioè, gruppi ottici di dimensioni generose, passaruota scolpiti, parti vetrate abbondanti e un giusto mix di linee acute e curve. Sulla Fiesta, inoltre, gli stilisti Ford hanno dato un «messaggio» importante: con quel suo look a metà tra una due volumi e una station wagon, la Fiesta fa, infatti, intuire anche grande abitabilità. Il tutto, però, in 3,91 metri di lunghezza e 1,68 di larghezza.

**Interni** Elemento distintivo del progetto, l'ottimizzazione dello spazio a bordo è stata, infatti, un obiettivo primario per la Ford e la missione sembra riuscita sia, ad esempio, per i sedili anteriori sia per il divano posteriore. In più raggiungiamo un accesso facilitato all'abitacolo grazie all'ampio angolo di apertura delle quattro porte (le uniche disponibili al lancio oltre, ovviamente, al portellone del bagagliaio, che

contiene di norma 248 litri in un vano molto regolare ma ulteriormente ampliabile sino a 947 litri ribaltando lo schienale dei sedili posteriori).

**Plancia** È un mix tra le linee tonde delle bocchette d'aria e della cornice della strumentazione principale e quelle geometriche dei pulsanti centrali. Questi ci hanno convinto pochissimo, perché se sono facilmente azionabili, così come quelli di radio e CD, sembrano però stonare con il design complessivo della plancia. Criticabile, anche, il piccolo display digitale centrale che dovrebbe fornire informazioni sulle percorrenze chilometriche ed altre funzioni ma che è, invece, sempre invisibile.

**Motori** Sono, per ora e visto che ne arriveranno altri, due 1.400 cc. Uno è il bialbero benzina 16 valvole da 80 CV, Euro IV, sviluppato inizialmente per la Focus. Dotato di acceleratore elettronico, è tutto in alluminio e porta la Fiesta a 168 km/h e promette consumi, nel ciclo misto, di 6,4 litri/100 km. È abbastanza brillante, ma forse necessiterebbe di maggiore sprint per chi vuole una guida più sportiva. A questo, però, penserà il benzina 1.6 da 100 CV che arriverà nel 2003. L'altro motore della Fiesta è, invece, un interessantissimo turbodiesel 1.4 da 68 CV, 164 km/h e 4,3 litri/100 km, nato dalla collaborazione Ford-Peugeot.

**Mecanica** Il cambio è preciso negli innesti. I freni sono a disco con ABS e EBD. Le sospensioni sono una sorpresa piacevolissima (McPherson anteriori e a doppio asse torcente posteriori) e tengono la Fiesta davvero incollata al terreno. Ne consegue un comportamento stradale sorprendentemente sicuro, onesto nelle reazioni; e nella guidabilità in virtù, anche, di uno sterzo finalmente non «ballerino».

**Sicurezza** Di serie ci saranno dai 4 ai 6 airbag. Inoltre, la Fiesta è stata progettata per superare i crash test più severi.

**La gamma** Per rendere la propria offerta ancora più appetibile, la Ford, poi, ha programmato una gamma Fiesta che, dopo la 5 porte conterà sulla 3 porte su una monovolume e su una coupé sportiva.

# La 156 riparte dalle GTA

Nella rinnovata gamma un motore a iniezione diretta di benzina



Rossella Dallò

**PALERMO** Auto che piace non si tocca! È quanto hanno deciso a Torino, con tutte le ragioni della loro, per l'aggiornamento dell'Alfa 156 dopo quattro anni di successi che, insieme alla 147, hanno portato il marchio sportivo di Fiat Auto a raddoppiare le vendite (202.100 unità totali nel 2001). Ma, attenzione, a restare inalterati sono solo l'aspetto esteriore e lo stile di guida di berlina e Sportwagon. Perché, per il resto, novità, affinamenti e modifiche sono stati apportati in tutti i comparti così da rendere la «portabandiera» della rinascita Alfa Romeo ancora più sicura, prestantive, confortevole e più ricca nelle dotazioni di serie con l'adozione di tutti i più aggiornati sistemi elettro-



La nuova console hi-tech della 156 è in alluminio satinato. In alto, la potente GTA Sportwagon

nici, di sicurezza (4-6 airbag) e di info-mobilità.

Prima di tutto, però, il rinnovamento della 156 parte dai motori: con il debutto del nuovo propulsore JTS, il primo di Fiat Auto a iniezione diretta di benzina: con l'evoluzione del 2.4 JDT potenziato da 140 a 150 CV; e con il ritorno, dopo 37 anni, della mitica sigla GTA sulle 156 e tutti gli altri modelli che seguiranno (per inciso, si promettono «7 importanti novità nei prossimi 24 mesi» e nella prima metà del 2005 il ritorno negli Usa con le eredi di Spider e Gtv).

Il JTS sviluppato dai tecnici Alfa Romeo partendo dal sistema Bosch utilizza la forza dell'iniezione diretta in camera di combustione anziché nel condotto. In questo modo, e grazie a un rapporto di compressione maggiorato del 13% rispetto a quello del 2.0 Twin Spark che va a sostituire, il quattro cilindri

di 1970 cc a fronte di minori consumi (8,6 litri/100 km) eroga una potenza di 165 CV (121 kW), ovvero la più alta potenza specifica della categoria con 60 kW/litro, 21 kgm di coppia massima e spinge la 156 a 220 km/h accelerando da 0 a 100 km/h in 8,2 secondi. Basterebbero queste cifre per dire quanto questa 156 JTS (anche con cambio Selespeed) sia un'autentica Alfa Romeo, non fosse che a tutto ciò bisogna aggiungere una maneggevolezza straordinaria data dallo sterzo più diretto, una notevole sicurezza di marcia aiutata (di serie) da un efficace dispositivo elettronico (Vdc) per il controllo della stabilità dinamica che interviene con piccole correzioni continue su acceleratore e freni (con Abd, Ebd e Brake Assist) e una invidiabile silenziosità in abitacolo.

Un rombo pieno, tenuto volutamente smorzato, caratterizza al giro di chiave di accensione la 156 GTA berlina e Sportwagon. È un «rumore» piacevole che non lascia dubbi sulla vocazione sportiva delle nuove GTA, equipaggiate con un potente (250 CV) 3.2 V6 derivato dai tre litri 24 valvole montato su 166 e Gtv, e abbinato a un cambio a 6 marce o a un Selespeed tipo Formula Uno. Esuberante anche nella coppia (30,6 kgm), la GTA sfrutta al massimo gli interventi apportati su tutti gli elementi che agiscono sulla dinamica, quali l'assetto più basso, la carrozzeria allargata, le sospensioni modificate (anteriori a quadrilatero, posteriori McPherson con barre stabilizzatrici e nuove tarature di ammortizzatori e molle), le ruote ribassate su cerchi da 17". Ma soprattutto fa leva su uno specifico controllo di trazione che evita i pattinamenti e facilita il riallineamento della vettura, specie nei percorsi tutto-curva dove si evidenziano il sovrasterzo in ingresso e il sottosterzo in uscita. Insomma, un vero gioiello. Purtroppo destinato a pochi: dal 23 marzo (data di lancio di tutte le «nuove» 156) a fine anno se ne venderanno 2000, in Italia 400, a un prezzo intorno ai 45mila euro.

### GTA Story: due modelli per una leggenda

**GIULIA COUPE' 1600 SPRINT GTA**  
Versione alleggerita della GT disegnata da Bertone e lanciata ufficialmente prima a Arese e poi a Francoforte nel 1963. La GTA esordisce due anni dopo, nel 1965, ai Saloni dell'auto di Amsterdam e Ginevra. Per contenerne il peso, sono alleggeriti i pannelli esterni della carrozzeria. Il motore sviluppa 115 CV (contro i 103 della GT). Velocità massima 185 km/h, con un consumo medio di 13,6 litri/100 km. Costa 2.995.000 lire. Resta in produzione fino al 1969 per un totale di circa 500 esemplari.

**GIULIA COUPE' 1300 GTA JUNIOR**  
Presentata nel 1968, monta il motore «Superquadro» (78x67,5 mm) e l'accensione a due candele per cilindro. La carrozzeria fa largo uso di lamine leggere e adotta prevalentemente il colore rosso con quadri foglio, striscia bianca sulla fiancata e grosso «biscione» bianco sul cofano. Il motore eroga 96 CV. Viene prodotta in 493 esemplari. L'Autodelta ne elabora una versione per le competizioni con motore potenziato a 160 CV, a due carburatori a doppio corpo e iniezione indiretta. Nel 1971 e 1972 vince l'Europeo Turismo. **m.p.**

Con il nuovo mezzo Iveco completa il rinnovamento dei «pesanti» avviato nel 1998. Due serie di motori con potenze da 400 a 540 CV

## Stralis porta in cabina il comfort da grand hotel

Marcello Pirovano

**TORINO** «Un investimento di 170 milioni di Euro e un nuovo autocarro pesante che ci darà quello che sostanzialmente ci mancava. Una gamma completa di veicoli industriali e una specializzazione almeno pari a quella di altri Costruttori che producono solamente questo tipo di veicolo». Con queste parole l'ing. Michel de Lambert, l'uomo che ha raccolto in Iveco la pesante eredità di Giancarlo Boschetti, passato alla guida di Fiat Auto, ha presentato il nuovo Stralis, il mezzo che effettivamente mancava a Iveco per essere considerata a tutti gli effetti un produttore «Full line» nel senso più completo del termine, con tutto quello che questo comporta sul piano dell'immagine, di vantaggi per la clientela, per la rete commerciale e di assistenza e, in definitiva, per la redditività a tutti i livelli.

Con Stralis Iveco completa il rinnovamento della gamma dei veicoli pesanti avviato nel 1998 e focalizza ora i suoi radicali interventi su elementi di sempre crescente importanza: la cabina intesa come luogo da vivere nel mas-

simo comfort e lo stile studiato come elemento di immagine e di importante funzione aerodinamica. Ecco allora il nuovo veicolo pesante presentarsi con un'estetica non solo di grande appeal e modernità di disegno, ma anche finalizzata al risparmio di carburante. Si caratterizza per l'ariosa mascherina frontale, per i grandi deflettori laterali che canalizzano i flussi, per i paraurti più arrotondati e per gruppi ottici di eccellente disegno e resa luminosa.

La vera rivoluzione, concettuale prima ancora che estetica, si scopre però salendo a bordo per accedere a quel vero e proprio «monocellolare arredato ed attrezzato» che è la nuova cabina. Qui si sono davvero fatti passi da gigante per mettere il pilota e il passeggero (eventuale) nelle migliori condizioni di comfort, sicurezza e controllo del mezzo. Tutto è stato ridisegnato (anche con la consulenza di esperti progettisti di camper) e riprogettato nell'ottica di migliorare le condizioni di lavoro, accrescere il comfort, facilitare la vita a bordo e fornire una modularità finora inaspettata. La cabina merita davvero l'appellativo di «Active Space» e, grazie anche al pianale piatto, alla leva del cambio «girevole», al tetto



Sullo Stralis tutto è stato riprogettato e ridisegnato (anche con progettisti di camper) per migliorare le condizioni di lavoro e il comfort di viaggio

rialzato e all'attenta ergonomia di tutti i comandi, realizza un ambiente accogliente e personalizzabile nel migliore dei modi.

Ma non sono solo queste le conquiste dello Stralis: offre anche una maggior capacità di raffreddamento del motore con conseguente beneficio sui consumi, una nuova sospensione pneumatica a quattro punti con ammortizzatori e barra antirullo che migliora il comfort e la sicurezza, e un innovativo sistema di informazioni sul funzionamento del veicolo (tramite un grande display) che con-

sente al conducente di ottimizzare la guida sfruttando anche il raggruppamento dei comandi intorno al volante (regolatore della velocità, rallentatore, gruppi ottici) e sul volante stesso (comandi del menu scorrevole, della radio e del telefono). Quanto ai motori, i trattori e i carri Stralis sono equipaggiati con i motori Cursor 10 in due livelli di potenza, 400 e 430 CV e Cursor 13 da 480 e 540 CV, entrambi provvisti di iniezione diretta ad altissima pressione, turbocompressore a geometria variabile e gestione totalmente elettronica.

**Smog/2** Via le auto dalla strada per ridurre il traffico e i gas di scarico

## Parola d'ordine: parcheggi

Nelle città americane è praticamente impossibile parcheggiare per strada. Ti fermi un attimo accanto al marciapiede mentre l'amico fa una commissione di pochi minuti nel negozio lì davanti e già una pattuglia del Police Department che ti intima di spostare la macchina. Meglio, non ha neppure bisogno di dirtelo, perché basta il primo squillo della sirena per indurti a mettere la prima e schizzare via. Potere della «tolleranza zero» di Rudolph Giuliani? Nossignori. È che lì, a Manhattan come a Los Angeles, Chicago o Boston, uno spositivo di auto della polizia girano in continuazione, sempre vigili a impedire la trasgressione. Da noi, invece, i sindaci hanno scelto, nella quasi totalità, di lasciarti trasgredire per poi multarti. Per le casse comunali è molto più remunerativo e meno dispendioso.

Perché parliamo di questo in tema di smog? È presto detto: i parcheggi la esistono e sono «obbligatorii». Si devono usare, si devono costruire in contemporanea con l'edificazione di palazzi di abitazione, di uffici, fabbriche, alberghi e centri commerciali. Se non si prevedono sufficienti posti macchina non si rilascia la licenza di costruzione. Quando, come nel cuore di New York non c'è spazio a terra, i parcheggi occupa-

no i sotterranei o i primi piani dell'edificio. Ha ragione, dunque, il ministro Matteoli a inserire questo punto nel suo programma antimog.

Con questa soluzione, non solo si facilita la circolazione urbana, ma si riduce enormemente la quantità di emissioni inquinanti prodotte dal traffico. In una città come Milano ci vogliono mediamente dai 20 ai 40 minuti (dipende dalla fascia oraria) per percorrere 7 km e altrettanto per trovare un parcheggio lungo le strade. Eliminando questo secondo periodo durante il quale le auto girano a vuoto, si dimezza grosso modo il consumo di carburante e non si producono i relativi gas di scarico. Se si tiene conto che oltre alle auto dei residenti, ogni giorno nel capoluogo lombardo entrano circa 900mila vetture di pendolari del lavoro, si fa presto il conto del risparmio energetico e ancor più dell'abbattimento degli elementi nocivi che inquinano l'atmosfera.

Certo, meglio sarebbe poter fermare alla periferia le auto in ingresso, nei parcheggi di scambio (che lo ribadiamo, dovrebbero essere «custoditi»). Ma per questo ci vogliono servizi pubblici efficienti e frequenti. Un altro capitolo dell'odissea delle città. **r.d.**