

auto-flash

GINEVRA/1 ESPOSTA IN PRIMA MONDIALE
Con la monovolume Getz Hyundai attacca il segmento B

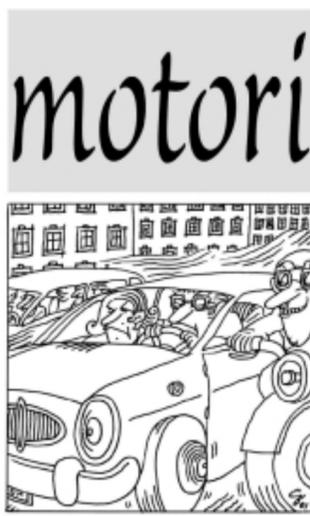


Con la prima mondiale della Hyundai Getz al Salone di Ginevra, la Casa coreana entra con una importante proposta nel segmento B europeo cui destina il 70% delle 120mila unità annue che verranno prodotte inizialmente. La Getz, a 3 o 5 porte, è una monovolume compatta lunga 381 cm, larga 166,5 e alta 149. Il passo è di 245,5 cm, sinonimo di grande abitabilità. Arriverà in Italia entro l'estate con quattro diversi motori: tre a benzina e uno diesel common rail.

GINEVRA/2 ESPOSTA IN PRIMA EUROPEA
In vendita entro l'anno la nuova Suzuki Alto



Presentata in prima europea al Salone di Ginevra (conclusosi ieri), la Suzuki Alto è la vettura ideale per chi ama la praticità e la comodità. Il nuovo motore è un quattro cilindri in linea da 1061 cc 46 kW a 6000 giri/min e una coppia di 85 Nm a 3200 giri/min vanta consumi particolarmente contenuti (4,9 litri di benzina ogni 100 km) e una notevole agilità, grazie anche a un raggio di sterzata di soli 4,6 metri. La Alto sarà messa in vendita in Italia entro l'anno.



INAUGURATO A PORT ELISABETH
Impianto Visteon in Sudafrica per componenti della Fiesta



Visteon Corporation ha inaugurato il 27 febbraio il suo primo impianto di produzione e assemblaggio in Sudafrica, a Port Elizabeth. Questa nuova struttura produrrà sistemi di aspirazione aria e carburante per il motore RoCam da 1.3 litri montato sui modelli Ford Ikon e Ford Fiesta. La fabbrica (2.300 mq) ha una capacità produttiva annua di 240.000 unità. Il lavoro è organizzato su due turni con l'impiego di 50 addetti. I prodotti sono destinati allo stabilimento motori Ford situato a pochi chilometri di distanza.

DAL 2 MARZO L'INIZIATIVA ITINERANTE
Road Show della Mini 21 tappe in giro per l'Italia



È iniziato lo scorso 2 marzo e si concluderà alla fine di maggio il Road Show della Mini in 21 città italiane. Dopo Milano e Bari che hanno aperto il tour, questo weekend le prove su strada hanno interessato i cittadini di Varese e Napoli. Le prossime tappe: Bergamo e Palermo (23 e 24 marzo), Genova e Catania (6-7/4), Vicenza (13-14/4), Torino e Firenze (20-21/4), Padova e Roma (27-28/4), Udine e Perugia (4-5/5), Modena e Bologna (11-12/5), Mestre e Cagliari (18-19/5), Pavia e Sassari (25-26/5).



Rossella Dallò

Questa Citroën C3 fa subito simpatia

Arriva il 12 maggio, a partire da 10.300 euro

CHANTILLY Al primo impatto la C3 è davvero accattivante e simpatica. Sarà per quel suo tetto alto e curvilineo, la nuova «piccola» della Citroën, per ora solo a 5 porte, sembra molto più grande di quanto sia in realtà. Infatti le sue dimensioni esterne (è lunga 3,85 metri, larga 1,67 e alta 1,52, una misura davvero insolita) la collocano, seppure al vertice, nel segmento B. E nella gamma della Casa transalpina sta tra la Saxo (che «continuerà ad essere prodotta fino a che se ne venderanno») e la Xsara. Insomma, per dirla con le parole di Olivier Francois, presidente di Citroën Italia, è la vettura ideale per la città, agile nel traffico e facile da parcheggiare. Anche grazie al nuovo servocomando elettrico dello sterzo ad azione progressiva.

Per questo gioiellino, infatti, alla Citroën non hanno certo lesinato. A cominciare dall'investimento di 633 milioni di euro tra progetto e sviluppo (289 mln) e industrializzazione (344) per finire all'equipaggiamento degno di una categoria superiore e anche «ricca». A seconda delle versioni la C3 adotta, di serie o in opzione, persino i sensori di parcheggio. Per non dire di tanti altri congegni elettronici e non che facilitano notevolmente la guida, come i tergicristallo ad azionamento automatico o il «black panel» che di notte oscura tutti gli strumenti non essenziali per non offendere la vista e permettere una migliore concentrazione sulla strada. O ancora l'accensione automatica delle luci di emergenza in caso di frenata brusca, e via elencando gli immancabili Abs con Ebd e Brake assist, l'Esp e l'antislittamento, quattro airbag di se-

Due parole con... Donato Coco

IL FUTURO DELLA MARCA? PIÙ MODELLI ORIGINALI

La Citroën torna ad essere quella Casa capace di concepire modelli dalle forme originali e inconfondibili. Almeno è quanto sta cercando di attuare il giovane capo del Centro stile, Donato Coco. Originario di Rodi Garganico, emigrato a soli due anni con i genitori in Francia e poi, diventato grande, un periodo da giramondo che l'ha portato in Inghilterra e persino in Cina prima di tornare nel Paese transalpino e partecipare a un concorso di design lanciato da PSA alla ricerca di nuovi talenti. Quel concorso, Coco lo vinse a pieni voti e oggi, alla guida del Centro Stile Citroën di Aulnay può vantare la paternità del-

la Picasso, della Pluriel che vedremo più avanti e ora della C3.

Signor Coco, da dove originano queste forme tonde della C3?

«Innanzitutto, dovendo rispettare dei limiti di lunghezza e larghezza imposti - in pratica le dimensioni lineari della Peugeot 206 - non potevo che sviluppare il modello in altezza».

Sì, ma queste linee tonde in un momento in cui il design automobilistico esalta muscoli e nervature...

«Io credo che queste linee curve abbinate ad altre linee tese e pulite siano il futuro dell'auto».

Quando ha concepito la C3 ha forse pensato a una vettura che piacesse alla clientela femminile?

«Non è la prima volta che me lo chiedono. L'hanno già fatto per la Xsara Picasso e la Pluriel. Mah, sarà perché (scherza Donato Coco, ndr) nella mia infanzia in famiglia sono stato circondato da tante donne. Comunque no, non ho pensato a un pubblico in particolare».

Molti vedono nella C3 una reinterpretazione della mitica «2 cavalli». È così?

«Sì, è vero che tanti pensano alla 2 Cv. Ma non è stato così per me. Io ho voluto disegnare un'auto del futuro. Questa è la C3».

Significa che la Citroën tornerà, come un tempo, a proporre vetture originali?

«Proprio così». r.d.

rie su tutte le versioni più le protezioni a tendina in opzione, e tutto quanto - e anche di più - serve a rendere confortevole la vita a bordo. Che si avvale di una buona distribuzione dello spazio interno e di una notevole luminosità, anche senza il tetto panoramico in vetro, disponibile in opzione fra qualche mese.

Ma è mettendosi al volante (tra l'altro regolabile in altezza e profondità) che la C3 convince davvero e mostra la sua molta sostanza. La nuova «piccola» Citroën viene offerta con quattro differenti motori, tre a benzina di 1100, 1400 e 1600 cc 16 valvole con potenze di 61, 75 e 110 CV, e un 1400 HDi 8 valvole (il motore diesel a iniezione diretta common rail frutto della collaborazione tra PSA e Ford) da 70 cavalli.

Ebbene, a parte il 1100 che non ci è stato dato di provare, confessiamo la nostra difficoltà a scegliere tra le diverse versioni. Forse, e senza nulla togliere agli altri due motori, brillanti e ben equilibrati (non osiamo pensare cosa sarà il 1400 HDi 16v che arriverà a fine anno), e al cambio manuale molto preciso negli innesti e veloce nelle risposte, propenderemo per il 1400 a benzina abbinato al nuovo cambio automatico autoadattativo. Divertente e pronto quando si usa la funzione sequenziale, più tranquillo in modalità automatica, a meno che non si attivi la modalità «sports» col pulsante posto sul tunnel centrale.

Di questa vettura si potrebbero citare molte altre soluzioni innovative, per esempio il divisorio del bagagliaio a filo carrozzeria. Ci limiteremo a segnalare i prezzi, che vanno dall'eccellente 10.300 euro previsto in fase di lancio (che avverrà il 12 maggio) per la versione d'accesso 1100 Classique fino ai 15.000 euro della 1400 HDi Exclusive.

La Opel Astra si scopre e dà il meglio di sé in 10'' La capote via in un amen

ROMA In Opel hanno promesso un nuovo modello o versione ogni sei mesi per i prossimi 5 anni e per questo hanno investito la ben 10 miliardi di euro. Promessa più che mantenuta. Appena presentata la nuova Vectra ecco che - a prescindere dal prototipo Concept M esposto a Ginevra - arrivano già altre due novità pronte per il mercato: la nuova Astra Cabrio e la nuova versione 2.2 DTI, turbodiesel a iniezione diretta, della monovolume Zafira (offerta in allestimento Elegance a 23.300 euro). Un motore, già impiegato su Vectra e Omega, di una brillantezza davvero inusitata che si potrebbe guidare anche solo sfruttando la generosa coppia massima di 28,6 kgm disponibile già a 1500 giri.

La Cabrio, in realtà, è già stata lanciata lo scorso anno in alcuni Paesi europei. Da noi arriva solo ora perché, si sa, la primavera è il momento giusto per pensare a un'auto scoperta. E questa Astra - come la precedente e l'antesignana Kadett cabriolet disegnata e costruita dalla Bertone - ha tutte le carte in regola per appassionare gli amanti della guida a cielo aperto.

Ha un aspetto gradevole, un' aerodinamica di tutto rispetto visto che vanta un coefficiente di penetrazione (Cx 0,30) di cui possono fregiarsi le berline più sportive e le

coupé, e infine tre motori tutti bialbero 16 valvole della famiglia Ecotec (omologati Euro4) che abbinano eccellenti prestazioni a consumi contenuti: crescendo di cilindrata, rispettivamente 7 - 8 e 9,1 litri di benzina per 100 km.

Al top, la versione 2.0 Turbo ottiene performance davvero notevoli (242 km/h, 10,5 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h) quasi senza darne l'impressione grazie a un'erogazione molto fluida dei suoi 192 CV di potenza e soprattutto grazie a una coppia di 25,5 kgm che si mantiene costante da 1950 fino a 5400 giri/min. Molto simili le prestazioni del 1800 che con 125 CV segna lo stesso tempo di accelerazione della Turbo e raggiunge i 207 km l'ora. I più tranquilli, si fa per dire, possono scegliere la 1600 da 101 CV che tocca «solo» i 190 orari.

Per questa Astra Cabrio la Opel Italia ha scelto di offrire un unico allestimento dotato di molti dispositivi elettronici, compresi i controlli di frenata, trazione e stabilità (ESP optional sulla 1.6), e di tutto il meglio per la sicurezza e il comfort. A iniziare dalla capote elettrica che si apre, o chiude, in soli 30'' e che i possessori della Turbo potranno azionare anche a distanza con il pulsante sul telecomando. I prezzi: 21.500, 22.500 e 25.900 euro. r.d.

Test Drive Provata in tutte le condizioni, anche sulle strade delle Dolomiti, la off-road della Casa coreana mostra qualche pecca e molte qualità Kia Sportage Wagon, una capacità di carico da Tir

Lodovico Basalù

BOLOGNA Oltre 12.000 esemplari venduti in Italia dall'inizio della commercializzazione. Questo off-road coreano è riuscito dunque a crearsi una propria nicchia su un mercato non certo facile e piuttosto propenso alle mode. Lo Sportage non vuole essere assolutamente uno sport utility «in», stile Toyota Rav-4 per intenderci, ma piuttosto badare al pratico. E al portafoglio, con un prezzo su strada inferiore ai 40 milioni (circa 20.600 Euro) per la versione Wagon oggetto di questo test. Un test in lungo e in largo, compresa una puntatina a Madonna di Campiglio, sulle montagne del Brenta. A trovare il «Re» della F.1. Schumacher, andato in Trentino per la solita e rituale settimana bianca della Ferrari.

Le strade intorno a Madonna di Campiglio ci hanno permesso di apprezzare le buone qualità dello Sportage Wagon. A cominciare dalla capacità di carico, che varia da circa 600 litri a ben 2220. Quasi quasi si può mettere su una impresa di traslochi! Il rovescio della medaglia è rappresentato da un rollio



molto più pronunciato rispetto alle versioni standard. Soprattutto il «dialogo» tra avantreno e retrotreno è alquanto scarso, con la coda che tende ad andarsene un po' per conto suo. Nulla di preoccupante, beninteso. Basta semplicemente usare lo Sportage per l'uso per il quale è stato concepito. Che non è quello di una Gran turismo ad alte prestazioni

leggibile. Lo spazio per i passeggeri è abbondante, così come il confort. Dimensionati al peso e alle prestazioni i freni, dotati ovviamente di dispositivo Abs. E veniamo alla parte più tecnica e interessante dello Sportage Wagon, il cambio e la trasmissione. Come ogni buon fuoristrada dispone infatti di una sorta di rapporti del cam-

bio ridotti, oltre che del differenziale posteriore autobloccante. La piccola leva posta vicino alla cloche permette infatti di inserire sia la trazione integrale anche in marcia (fino a 60 km/h), sia, appunto, un rapporto più corto che permette di avere più trazione su terreni impervi. In condizioni di aderenza normali si può invece marciare tranquillamente con la sola trazione posteriore.

Una nota abbastanza dolente, se non si sta attenti con l'acceleratore, è rappresentata dal consumo, che può anche essere di 7-8 km/litro, specie nell'uso cittadino. In autostrada, a velocità codice, si riescono a fare anche 10 km/litro. Sono valori comunque abbastanza normali per un mezzo di questo tipo, come dimostrano anche altri modelli della concorrenza.

Da aggiungere che l'allestimento «top» prevede anche i cerchi in lega, le barre portapacchi sul tetto e gli inserti tipo radica all'interno. Oltre, ovviamente, al climatizzatore e al doppio airbag. A dimostrazione della fiducia che i coreani della Kia hanno nei propri mezzi c'è anche una rassicurante garanzia di 3 anni o centomila chilometri.

accade nel mondo

NUOVO IMPIANTO MOTORI PSA IN BRASILE è stato inaugurato il 7 marzo a Porto Real (Stato di Rio del Janeiro) dal presidente del gruppo francese, Jean-Martin Folz. Esteso su 4300 mq, per un investimento di 21,5 milioni di euro, l'impianto, che ha una capacità produttiva annua di 50mila unità, ha già iniziato a produrre il motore 1.6 16v lanciato in Europa lo scorso anno e destinato ad equipaggiare le Peugeot 206 e Partner e la Citroën Berlingo prodotte o assemblate negli stabilimenti PSA del Mercosur e del Cile.

SUZUKI INTERNATIONAL EUROPE è da poco stata fondata, in Germania, a Bensheim, nelle vicinanze di Francoforte. Con un capitale sociale di 27 milioni di euro, questa nuova realtà ha il compito di promuovere, gestire e coordinare lo

scambio di informazioni e materiali in ambito europeo per aumentare la competitività di Suzuki nei settori auto, moto e fuoristrada. Presidente è Peter A. Verloop, Takashi Iwatsuki, già a capo di Suzuki Italia, fino allo scorso dicembre, e il vice presidente esecutivo.

A GINEVRA UN COMPATTO 6 CILINDRI IN LINEA sviluppato da Daewoo Motor e denominato XK-6. Il motore, 24 valvole, da 2 e 2,5 litri è stato concepito per l'installazione anteriore trasversale, grazie alla sua estrema compattezza, addirittura più corto di alcuni 4 cilindri di pari cilindrata. A questa caratteristica, ed alla raffinatezza della distribuzione bialbero, l'XK-6 associa una costruzione che fa uso di lega leggera per monoblocco, testa e per il rivestimento delle canne dei cilindri.