

**SARÀ MESSA IN VENDITA A FINE MESE VW Golf R32, una bomba con la febbre da cavalli: 241**

È il momento delle super potenze. E da questa «febbre da cavalli» non sono esenti neppure modelli di segmento medio. Lo dimostra la Volkswagen che nel tourbillon di novità sfornate in questi ultimi mesi ha trovato il modo di costruire anche la versione di serie più potente della Golf. Si tratta della R32, presentata in prima mondiale al Salone di Madrid appena conclusosi. In pratica, la Golf R32 - che sarà in vendita in Italia a fine mese a un prezzo di circa 33.000 euro - monta lo stesso motore V6 di 3.2 litri 24 valvole che equipaggia la nuova ammiraglia Phaeton. Accreditato di ben 241 CV a 6250 giri e di una coppia massima di 320 Nm a 2800 giri, questo sei cilindri a V si distingue per la distribuzione con fasatura variabile delle valvole e per il collettore di aspirazione a geometria variabile. Così la Golf R32 raggiunge i 245 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in soli 6,4 secondi. Al



compatto V6 è abbinato al cambio meccanico a 6 rapporti. La trazione sulle quattro ruote, il controllo elettronico di stabilità e l'assetto ribassato di 30 mm garantiscono il massimo della sicurezza dinamica. Inoltre, a tanta sportività fanno riscontro i cerchi in

lega da 18" con pneumatici ultraribassati 225/40 ZR 18, due terminali di scarico separati, minigonne, pinze freni verniciate di blu (l'impianto frenante è a 4 dischi autoventilanti), ampie prese d'aria nel paraurti anteriore per un più efficace raffreddamento del motore..

**SVELATI ALCUNI CONTENUTI TECNICI La Porsche si converte al SUV Lo fa da par suo con la Cayenne**

Entro qualche mese la Porsche sarà in grado di mettere sul mercato la sua terza linea di prodotto. Con la quale, tra l'altro, esce dalla tradizione di Costruttore di supercar per avventurarsi in quel segmento dei SUV che si sta via via imponendo anche in Europa. La sport utility della Casa di Stoccarda si chiama Cayenne. Ovvio che Porsche non può dimenticare la sua vocazione alla sportività totale, così anche la Cayenne sarà molto speciale, decisamente performante. In sintesi, una



vettura ad altissime prestazioni. Infatti sarà equipaggiata con un inedito motore a otto cilindri a V di 4511 cc in due diverse versioni. Quello che verrà montato sulla Cayenne S sprigiona una potenza di 340 cavalli con cui la vettura raggiunge i 242 km l'ora di

velocità massima e i 100 orari con partenza da fermo in 7,2 secondi. Ancora più potente e veloce è la versione sovralimentata che batte sotto il cofano della Cayenne Turbo. Grazie ai due turbocompressori, con intercooler, tocca i 266 km l'ora e passa da 0 a 100

km/h in 5,6 secondi. Per garantire alla Cayenne livelli di eccellenza sia nella guida su strada asfaltata sia nel fuoristrada, la Porsche inaugura anche una serie di innovazioni tecniche, a partire dalle nuove sospensioni e da una nuova gestione della trazione integrale permanente, denominata PTM (Porsche Traction Management) adottata di serie. In condizioni normali, il 62% della potenza viene scaricata sulle ruote posteriori, ma in caso di necessità, a seconda delle condizioni di guida, una sofisticata frizione multidisco azionata da un motore elettrico e controllata elettronicamente interviene a variare la ripartizione della coppia motrice fino al 100% sulle ruote posteriori o anteriori. Assicurando così una sempre ottimale aderenza al terreno. A questo sistema è abbinato il controllo Porsche della stabilità PSM che dialoga costantemente col PTM e interviene solo in condizioni limite. In tal caso «chiede» al PTM di aprire i blocchi del differenziale e aumentare la pressione di frenata su questa o quella ruota.

# motori

## Rilancio Fiat Auto, la Lancia in prima linea

Nei prossimi tre anni 20 nuove proposte e il ritorno delle 4x4. Si comincia subito con Thesis e Phedra

Rossella Dallò

**TORINO** Il 21 è il giorno dell'ammiraglia Thesis, preceduta questo venerdì dalla monovolume Phedra (si veda il riquadro accanto). Finalmente arriva il momento delle novità anche per il marchio Lancia. Dopo una lunga e difficile gestazione durata un anno (è stata presentata per la prima volta nel giugno del 2001 alla Convention milanese sul valore dei Marchi, ndr) la Thesis affronta ora il mercato italiano e sette giorni più tardi quello di Germania e Austria, poi a seguire gli altri mercati europei. In realtà potremmo dire che per la nuova berlina alto di gamma si tratta più di un test di vendita che di una vera e propria commercializzazione. Infatti, le prime consegne sono previste per settembre. Tradotto in parole povere, si avvia la produzione in base alla raccolta di ordini. Per assicurarne «la qualità e la personalizzazione», spiegano in Fiat Auto.

Rispetto a quanto già definito - e da noi riportato - lo scorso autunno in occasione della prova su strada c'è poco di nuovo, tranne che abbiamo avuto la possibilità di provare anche l'unico dei quattro motori a gasolio previsto nella gamma: il 2.4 JTD turbodiesel a iniezione diretta common rail, particolarmente silenzioso e fluido nell'erogazione di potenza (150 CV) e coppia (305 Nm, o se preferite 31 kgm, a 1800 giri/min), e ben supportato da un ottimo cambio meccanico a sei marce. Per la cronaca, i tre motori a benzina sono il 2.0 20v Turbo Soft da 185 CV, il 2.4 20v da 170 CV e il 3.0 V6 24v da 215 CV. Due gli allestimenti, Executive e Emblema - gli stessi con

vista da vicino

**Su Phedra lusso palpabile E a bordo si sta anche in 7**

**Benvenuti a bordo dell'ammiraglia vestita da monovolume. È la nuova Lancia Phedra che volutamente si ispira alla Thesis non solo nella linea ma anche nel comfort e nelle dotazioni. «Arte italiana di vivere»: così definiscono alla Lancia questa operazione di contaminazione, positività, tra due modelli. E questa strategia è ancora più apprezzabile nei suoi risultati finali, perché Phedra è, in realtà, l'interpretazione Lancia di un modello comune a Fiat (Ulysse), Peugeot (807) e Citroën (C8). Non era facile, insomma, darle una connotazione così particolare semplicemente agendo sul design, sugli interni e sulla gamma dei contenuti di serie e non. Segno che l'ossatura base è molto buona, ma che con un po' di gusto e fantasia è possibile offrire di più elitario. Valori, questi, che dovrebbero riproporsi anche nei prezzi che partiranno da 30.400 euro ma che saranno comunicati nei dettagli soltanto questo giovedì, vigilia del debutto sul mercato. Imponente ma non massiccia, più riuscita nel frontale dove spiccano la «calandrona» Lancia style e i due fari molto grandi, la Phedra è lunga 4,75 metri, larga 1,87. È quindi più grande di 28 e di 3,1 cm, rispetto alla precedente Z, anch'essa figlia dell'accordo Fiat Auto/PSA. L'abitabilità è quindi decisamente maggiore. Il vano bagagli, non granché se si viaggia a pieno «carico» di 6 o 7 passeggeri, ha una capacità che va da 324 a 2948 litri. L'arredamento interno, poi, è davvero ai massimi livelli:**



**pelle o Alcantara, legno pregiato e buone finiture. Un lusso palpabile ma non ostentato grazie anche ai due allestimenti: il completissimo Executive e il già «ricco» Emblema. Tre i motori: due benzina (2 litri 136 CV e, dal 2003, un 3 litri da 204 CV) e un diesel common rail 2.2 da 128 CV e 182 km/h. E questo è quello che abbiamo provato su strada, dove si è dimostrato silenzioso e con un preciso cambio a 5 rapporti. Stabile e piacevole da guidare, la Phedra tende soltanto a un contenuto coricamento laterale. Ma, diamine, è un'ammiraglia monovolume e non una sportiva...**

Massimo Burzio

cuì è offerta la monovolume Phedra - mentre per i prezzi, ancora non precisati nel dettaglio, il range va da 37.500 a 45.000 euro.

Il prodotto, per un'industria automobilistica, rappresenta la parte primaria del suo successo e della sua immagine. E ben sappiamo quanto, in questo momento, Fiat Auto ne abbia bisogno. Non lo ha nascosto il neo amministratore delegato Giancarlo Boschetti, alla sua prima uscita ufficiale con la stampa di settore proprio per la presentazione dei due nuovi modelli Lancia. Boschetti ha promesso grande impegno per migliorare i prodotti, insieme al modo di venderli e ai servizi post-vendita per tutte e tre le marche del gruppo. Nei prossimi tre anni, di pari passo con la ristrutturazione e riorganizzazione aziendale, e allargando le sinergie con GM (piattaforme comuni), Alfa Romeo, Fiat e Lancia porteranno sul mercato 20 nuove proposte tra modelli e versioni, nonché motori inediti e il ritorno alle vetture a trazione integrale, fiore all'occhiello per decenni delle auto torinesi e in particolare della Lancia.

Nel calendario delle novità, in casa Fiat già a fine mese arriva la gemella della Phedra, la nuova Ulysse, seguita in autunno dalla Stilo S.W. e nel 2003 dalla piccola, la cosiddetta «Small», dal restyling della Punto, da una inedita MPV e da nuove versioni a basso impatto ambientale per Ducato, Doblò e Punto Van. Ancora Lancia sarà protagonista il prossimo anno con la nuova Y. E per l'Alfa Romeo si parla di nuova 156, di una «crossover» e di altre innovazioni. Boschetti si propone di «ridare valore a Fiat Auto, ovvero che abbia processi e prodotti competitivi». Noi abbiamo già incominciato a incrociare le dita.

accade nel mondo

— **CENTOMILA MINI** è il traguardo raggiunto dallo stabilimento di Oxford dove viene prodotta la bella compatta «by Bmw». Per la cronaca, la Mini numero 100.000 è una Cooper S (in vendita anche da noi da giovedì scorso) di colore blu elettrico.

— **LE MG DEBUTTANO A SPA** come vetture di sicurezza. L'Autodromo belga ha infatti scelto per questa funzione quattro MG ZS che saranno posizionate all'interno del circuito nei giorni del GP di Formula 1, e una MG ZT-C come vettura di primo soccorso.

— **TOYOTA EUROPE PREMIA VISTEON CORP** per la qualità dei moduli elettronici antifurto della Yaris prodotti nello stabilimento di Cadice (Spagna) del gruppo americano. Si tratta del Superior Performance Award e dell'Achievement Award, due prestigiosi riconoscimenti che la Casa giapponese assegna ai fornitori per le prestazioni, la qualità e l'affidabilità.

**Sul mercato/1** Da settembre la monovolume compatta della Kia seconda generazione

## Carens2, finalmente il Diesel

Giunta alla seconda generazione, presentata in Europa pochi giorni fa al Salone di Madrid, la monovolume compatta Carens della coreana Kia (gruppo Hyundai) si appresta a proporsi anche sul mercato italiano, dove giungerà ai primi di settembre. Già nota per la sua versatilità e economicità di esercizio, la Carens 2 è caratterizzata, oltre che da una significativa evoluzione stilistica, dal debutto dell'attesa versione Diesel common rail e da un abitacolo profondamente rivisitato.

Verrà commercializzata nel nostro Paese solo nella versione a 5 posti, con tre differenti motori e altrettanti livelli di allestimento. All'unità a benzina di 1,8 litri, analoga a quella della precedente generazione nella cilindrata, ma evoluta e potenziata a 126 CV con cui la Carens raggiunge i 177 km/h, si affiancano due nuovi propulsori: un 1,600 a benzina da 105 CV (170 km/h) e, appunto, il quattro cilindri turbodiesel common rail di due litri, 112 CV, 172 km/h e 0-100 km/h in 13,5 secondi. Secondo dati ancora non ufficiali, la Carens così equipaggiata



con un litro di gasolio può percorrere fino a 18,5 km nel ciclo extraurbano, e più di 14 nel ciclo combinato.

Oltre ai numerosi interventi sulla meccanica, un sensibile miglioramento alle qualità dinamiche di questa monovolume viene garantito dalla decisione di aumentare le dimensioni delle ruote a 15" (in luogo degli attuali 14") e conseguentemente dei pneumatici che passano dalla misura 185 a 195 o 205 a se-

conda delle versioni. Cambiano dunque un poco gli ingombri dei passaruote che comunque non inficiano una delle doti di questa vettura: la straordinaria capacità di carico del bagagliaio che, a divano posteriore ribaltato, garantisce una lunghezza utilizzabile, fra il portellone e lo schienale dei sedili anteriori, di ben 1587 mm, per 896 di altezza di 896 e 1346 di larghezza sopra i passaruota posteriori. r.d.

**Sul mercato/2** Poco nota al grande pubblico ma apprezzata dai fan dell'off road, ecco la nuova vettura della SsangYong

## Rexton, una fuoristrada vestita da SUV



Lodovico Basali

**TAVERNELLE (PG)** La SsangYong forse non la conoscono tutti. Però l'azienda coreana è ben nota nel mondo degli amanti del fuoristrada e ora anche dei SUV per riuscire a produrre mezzi, con meccanica Mercedes, che hanno il vantaggio - non trascurabile - di costare meno degli altri. Nel 2000 il matrimonio con Daewoo è finito. Ora una piccola

parte delle azioni è in mano della Mercedes e delle banche. In attesa di ulteriori sviluppi la SsangYong dichiara per il 2001 un utile di 11 milioni di dollari e tanti progetti nel cassetto, dimostrando di essere viva e piena di buone intenzioni.

A Tavernelle, nel cuore dell'Umbria, si è intanto avuta la prova tangibile della voglia di crescita. Con la nuova Rexton («Re della musica», dal latino ndr) «un fuoristrada tradizionale trave-

stato da SUV», come hanno spiegato i responsabili di SsangYong Italia, per designare il quale si è scomodato Giugiaro.

Due le versioni per un mezzo che misura 4,7 metri e pesa oltre 1900 chili: la 2.9 TD da 120 cavalli (consumo medio di 9,3 l/100 km) e la 3.2 a benzina (sei cilindri in linea) da 220 CV. Il primo è il vecchio 5 cilindri Mercedes a iniezione indiretta: un motore robusto ma che mostra i suoi limiti rispetto a un moderno common-rail. Che arriverà entro i primi mesi del 2003, nelle versioni 220 CDI e 270 CDI. Intanto, con un prezzo d'attacco di 31.000 euro, il mercato si deve accontentare di quel che c'è. Che non è davvero male, tutto sommato.

Nel percorso di prova la Rexton equipaggiata con il propulsore a gasolio si è dimostrata molto a suo agio anche tra sterrati e dossi. Maneggevole, nonostante la mole, dispone di trazione integrale inseribile tramite un pulsante sul cruscotto (anche in marcia, fino a 80 km/h) e delle classiche ridotte, per disinserire le quali occorre poi innestare la retromarcia, come sui vecchi fuoristrada. Due le opzioni per il cambio: manuale a 5 marce o automatico a 4. Molto

valido è apparso soprattutto il telaio, a longeroni e con una formidabile resistenza alla torsione. A dar man forte in situazioni critiche un giunto viscoso controllato elettronicamente e un angolo di attacco di 29° (mentre quello di uscita è di 25°) con una pendenza massima superabile pari a 48°.

La carta di identità della Rexton (disponibile sia a 5 sia a 7 posti) si completa con un Cx di 0,39 (discreto per la categoria) e con gradevoli «chicche» come il lunotto apribile separatamente dal portellone. Nella versione più potente e accessoriata (la 3.2 a benzina a 41.000 euro) ci sono anche i sedili in pelle regolabili elettronicamente, il sensore pioggia, l'accensione automatica delle luci, i sensori di parcheggio, il filtro antipolline, lo specchietto retrovisore interno con fotocellula. Gli airbag sono solo due, per ora. Presto ci sarà anche un modello d'attacco (sempre con il vecchio turbodiesel) a 28.000 euro. Ovvio che il 3.2 sia più piacevole ed esaltante (con velocità auto-limitata a 190 km/h contro i 160 della 2.9 TD) ma costituirà solo una piccolissima parte delle 1500 vetture (tra tutta la produzione) che intendono vendere nel 2002 in Italia.