

## SI AMPLIA LA GAMMA COMMERCIALI

### Ecco il Kia K2500 «base» È il Cabina Singola Telaio

Kia Motors Italia amplia e completa, almeno per quest'anno, la sua offerta di veicoli commerciali leggeri. Fedele al programma annunciato con l'introduzione sul nostro mercato prima del «Pregio» e, lo scorso febbraio, dell'autocarro K2500, lancia ora la versione più semplice ed essenziale di quest'ultimo modello: la cosiddetta Cabina Singola «Telaio» (nella foto) destinata ad allestimenti particolari. Con un prezzo di listino di soli 11.471,67 euro IVA esclusa (13.766 euro se compresa), 500 euro (600 con l'IVA) meno dell'equivalente versione cassonata, il K2500 Telaio diventa dunque il modello di accesso a tutta la famiglia dei commerciali Kia. Spinto da un quattro cilindri turbodiesel con intercooler, di 2476 cc, che eroga 94 CV e si fa forte di una coppia di 220 Nm (22,3 kgm) a soli 2000 giri, il K2500 Cabina Singola «Telaio» è uno dei mezzi più economici e brillanti della sua categoria.



Omologato per il trasporto di 3 persone, offre di serie, tra l'altro, il servosterzo, la predisposizione autoradio e il differenziale a slittamento limitato. L'impianto frenante propone sulle ruote anteriori dischi autoventilanti e su quelle posteriori freni a tamburo

servoassistiti. Fra i vantaggi da non sottovalutare, anzi che lo rendono ancora più conveniente, anche questo K2500, così come tutti i prodotti della Casa coreana, dispone della garanzia di tre anni a chilometraggio illimitato.

## PREMIATI BOSCH, BBS, FIAT E TRW

### Si chiamerà «Enzo Ferrari» la nuova supercar di Maranello

La Ferrari premia i fornitori eccellenti e svela in anteprima ai partner tecnici la «Enzo Ferrari», il nuovo modello, finora noto con la sigla di progetto FX, con cui la Casa di Maranello intende fare al fondatore in un momento particolarmente felice della sua storia sportiva e aziendale. La «Enzo Ferrari» verrà mostrata per la prima volta al pubblico in settembre al Salone di Parigi (26 settembre - 13 ottobre) e, a quanto è stato annunciato, verrà prodotta in soli 349 esemplari. Si tratta di una vettura completamente nuova, che sfrutta l'esperienza maturata in



Formula Uno per raggiungere prestazioni di assoluta eccellenza: il V12 da 5.998 cc eroga una potenza di oltre 650 CV e permette una velocità massima superiore a 350 km/h. Il doppio evento è avvenuto pochi giorni fa a Maranello in occasione, appunto, della seconda

edizione del «Podio Ferrari», l'appuntamento annuale del «Cavallino rampante» con i fornitori di Ferrari e Maserati. Per la cronaca, il «Premio del Presidente» e il «Ferrari Innovation Award» sono stati assegnati rispettivamente alle aziende tedesche Bosch e BBS, mentre il «Ferrari

Technology Award» istituito quest'anno è andato pari merito alla americana TRW e al Centro Ricerche Fiat (da sinistra nella foto Benvenuti/Ansa, i presidenti delle aziende premiate: Giancarlo Michellone, Centro ricerche Fiat, Heinrich Baumgartner, gruppo BBS, Giorgio Marsiaj di Trw, e Massimo Guarini di Bosch Italia). A proposito del rapporto fra Bosch e Ferrari, la storia è ricca di aneddoti. Intanto c'è da dire che inizia sin dai primi decenni del Novecento per le vetture preparate, da competizione, mentre la partnership per lo sviluppo di componenti per i modelli stradali data dal 1968. Nel Registro Storico Bosch è custodita gelosamente la copia del telegramma che Enzo Ferrari inviò all'azienda tedesca per ringraziarla del «valido apporto et collaborazione Bosch iniezione diretta» nel successo al GP di Germania del 1963. Fari Bosch compagno nel 1940 sulla prima vettura costruita da Ferrari: la Auto Avio Costruzioni 815. Ma già nel 1923 una pubblicità invitava a provare l'Alfa Romeo RL con impianto Bosch presso l'officina di Enzo Ferrari a Modena.

# motori

## Riparte oggi la sfida della Fiat Ulysse

Arriva nelle concessionarie la grande monovolume tagliata su misura per la famiglia

Rossella Dalò

**VIARIGI (Asti)** Oggi nelle concessionarie Fiat fa la sua apparizione la nuova generazione della grande monovolume Ulysse. Come la «sorella» Lancia Phedra e le «cugine» francesi Peugeot 807 e Citroën C8 (provata anch'essa in questi giorni, ma ne parleremo sulla prossima pagina, ndr) la Fiat Ulysse è stata liberata dai vincoli dettati da possibili derivazioni commerciali, sicché il suo stile e in generale la sua concezione di base sono oggi molto più automobilistici rispetto al modello precedente.

I designer hanno dunque avuto modo di esprimersi al meglio sia per quanto riguarda la carrozzeria sia soprattutto negli interni, dove l'imperativo del comfort di viaggio si realizza nel controllo separato, anche posteriormente, dell'impianto di condizionamento dell'aria, e nei sedili modulabili a proprio piacimento, reclinabili, spostabili sulle guide e anche ruotabili di 180 gradi, nonché dotati di tavolini stile aereo o trasformabili, una volta abbassati gli schienali, in attrezzati piani d'appoggio con portallattine.

Fra le tante attenzioni profuse nell'abitacolo segnaliamo l'esistenza di uno specchietto supplementare a scomparsa che permette al guidatore o a chi gli sta accanto di tenere



sempre sott'occhio i bambini sui sedili posteriori. E poi una profusione di scomparti e di portaoggetti vari.

Costruita negli stabilimenti della Sevel Nord a Valenciennes, in Francia, la Fiat Ulysse è concepita soprattutto in funzione di un uso «famigliare». Per questo, a differenza della Lancia Phedra più vocata a una clientela che privilegia il lusso e la

raffinatezza della vita a bordo, la monovolume Fiat bada più al «sodo», alla funzionalità d'uso senza comunque scendere nel banale o nel «povero». Plastiche, tessuti di rivestimento sono più che buoni e le dotazioni di serie sono all'altezza della concorrenza.

In sostanza, la Ulysse offre una gamma abbastanza ampia per pe-



Nelle foto, tre aspetti del nuovo Fiat Ulysse: il gradevole look esterno; la plancia con i tre strumenti circolari al centro; la disposizione dei sedili nella configurazione standard a sette posti



mettere a chiunque di trovare la propria versione ideale. Si può scegliere tra quattro configurazioni di interni: standard a 5 e 7 posti e opzionali «di fabbrica» a 6 e 8 posti (anche se alla bisogna i sedili in più si possono «impacchettare» a due a due sulla stessa guida ricavando così ampi spazi liberi); tra tre allestimenti: quello d'accesso Ulysse, Dynamic e Emotion; e, infine, tra tre differenti motori: il 2.0 litri 16v a benzina da 136 CV e i turbodiesel a iniezione diretta common rail di seconda generazione rispettivamente di 2.0 litri da 109 CV e il nuovo 2.2 da 128 cavalli (ci sarebbe anche un 3.0 V6 da 204 CV riservato però ai mercati esteri).

L'avevamo già constatato nella prova della Peugeot 807 (pagina Motori di lunedì scorso, ndr) e ancora più in questa prova dell'Ulysse sulle strade tortuose del Monferrato, questa monovolume frutto della rinnovata collaborazione tra Fiat Auto e gruppo PSA, convince particolarmente quando ci si mette al volante. La posizione di guida è perfetta, con tutti i comandi e strumenti di controllo a portata di mano e di occhio. La maneggevolezza, la tenuta di strada sono da manuale. E le prestazioni non sono da meno.

Su tutto ciò si impone un listino davvero interessante: parte dai 24.800 euro della 2.0 16v Ulysse per arrivare ai 30.400 della completissima e brillante 2.2 JTD Emotion.

## accade nel mondo

— **BATTERIE AL CARREFOUR**, ovvero vendita della nuova e recupero controllato della vecchia, tutto nel supermercato, per combattere l'inquinamento da batterie d'automobile, disperse ogni anno nell'ambiente. Grazie a un accordo tra il gruppo di Iper e supermercati Carrefour e il Cobat, il consorzio obbligatorio per il recupero delle batterie esauste, si stima di poter recuperare 700 mila kg di batterie l'anno da avviare allo smaltimento.

— **GM AUTONOMY MOTORE DELL'ANNO** è il prestigioso riconoscimento per l'innovativo modello della General Motors assegnatogli dalla rivista specializzata inglese «Engine Technology International». Votata da 41 giornalisti di tutto il mondo, la GM AUTONOMY è il primo veicolo al mondo progettato attorno ad un sistema di propulsione a pila a combustibile e il primo ad abbinare la fuel cell a sistemi drive-by-wire.

— **WEEKEND CON LA 4X4 FEST** a Marina di Carrara. I fuoristrada sopravvivono alla crisi e faranno bella mostra di sé al prossimo 4x4Fest, il Salone nazionale del fuoristrada, del SUV e dell'auto a trazione integrale, giunto alla terza edizione. Fra le attrattive del Salone, un'ampia sezione riservata ai veicoli militari e ai 4x4 storici.

## Medico a bordo... d.ssa Gaetana Cali

### TROPPI DECIBEL GUIDA STRESSATA

È buona norma quando si è alla guida di un'automobile evitare l'ascolto dello stereo ad alto volume, perché ciò finisce inevitabilmente per procurare nel conducente una sensazione sgradevole e stressante, che lo induce a commettere errori e a non prevenire quelli degli altri.

Un brano musicale ascoltato a un giusto volume servirà, invece, a creare un sottofondo di calma e a consentire una guida sicura e serena. Non va dimenticato che la musica viene ad aggiungersi a rumori e suoni di diversa intensità e tono, di cui è ricca la fenomenica stradale, e che l'udito deve non solo percepire ma selezionare e identificare. Tutto questo provoca nell'automobilista una sorta di stress acustico, il quale si manifesta come alterazione psicomotricia con interferenza sugli apparati cardio-circolatorio e digestivo, sul ritmo sonno-veglia e sull'umore, causando un deterioramento dei rapporti sociali, che spesso nella guida si traduce in atti di vera e propria inciviltà stradale. Inoltre, quando il traffico è intenso e il suono dello stereo è piuttosto elevato si viene a creare, assieme ai rumori intrinseci della vettura, un rumore di fondo che assorda il guidatore e lo rende come se fosse debole

di udito. Secondo alcuni studiosi (Arelan e Porta) questo tipo di sordità indotta, pone il conducente nelle medesime condizioni di un grave apocustico: anzi crea una situazione nella quale un sordo per cause patologiche è disturbato dai rumori stradali, del traffico e della radio meno di quanto lo sia un soggetto con udito sano, e inoltre è in grado di comprendere meglio la fenomenica stradale.

I rumori del traffico stradale pongono problemi non sempre di facile soluzione per quanto concerne la quantificazione dei decibel, cui è costantemente sottoposto l'automobilista nel corso della guida. È necessario pertanto adottare una razionale utilizzazione dello stereo, affinché, i decibel da questo prodotti e quelli della fenomenica stradale, non finiscano per creare un alto tasso di inquinamento acustico, che si rivela dannoso per la guida oltre che per la salute. A questo proposito va ricordato che un'eccessiva rumorosità può produrre sull'organismo effetti generali, i quali consistono soprattutto in reazioni soggettive e in alterazioni circolatorie.

È stata anche segnalata vasocostrizione dei vasi periferici, soprattutto cutanei, in seguito a esposizione costante ai rumori già a partire da 60-70 decibel, che permane per tutta la durata dell'esposizione e persiste oltre. È certo che essa non è dovuta ad effetto psichico, perché si verifica anche durante il sonno.

Altri effetti come astenia, difficoltà di coordinazione, disattenzione sarebbero causati dalla fatica dell'apparato vestibolare.

Saranno commercializzate a settembre la 1.4 HDi da 92 cavalli e la 1.6 16v con l'innovativo cambio meccanico robotizzato

## Citroën C3, due versioni fatte per divertirsi



La plancia della C3 1.6 16v SensoDrive. Da dietro le razze del volante spuntano le due leve del cambio robotizzato

**VERSAILLES** La Citroën ha programmi ambiziosi per la sua nuova C3: 160 mila esemplari venduti quest'anno. E ci arriverà facilmente. Dopo due mesi dal lancio è infatti a quota 45.000 pur offrendo un solo motore a gasolio (che anche in questa categoria di vetture sta andando fortissimo): il quattro cilindri a iniezione diretta 1400 HDi otto valvole da 70 CV. Il mix attuale è dunque favorevole alle versioni a benzina (1.1 61 Cv; 1.4 75 CV anche con cambio automatico-sequenziale autoadattativo; 1.6 16 v da 110 CV) per il 65%. Ma le preferenze sono destinate a ribaltarsi presto con l'arrivo, in Francia subito e in Italia in settembre, della versione più aggiornata del Diesel Common Rail di seconda

generazione; quello, per intenderci, frutto della collaborazione fra il gruppo francese PSA e Ford e che equipaggia la Peugeot 206 SW e la Fiesta. Il nuovo 1.4 HDi che eroga ben 92 cavalli di potenza e ha una coppia massima di 200 Nm a soli 1750 giri è un motore sofisticato: si tratta infatti di un quattro cilindri con distribuzione a quattro valvole per cilindro, sovralimentato con turbina a geometria variabile e intercooler. Pronto e scattante come pochi, specie su questa vettura compatta e leggera (1072 kg), è davvero il motore ideale della gamma. Oltre a consentire una velocità massima di 180 km/h, che per un segmento B e per questa cilindrata non è poco, riprende con gran piglio dai bassissi-

mi regimi e in più, secondo i dati di omologazione, consuma in media solo 4,3 litri in 100 km.

Sempre in settembre l'offerta della C3 aumenta con quella che a nostro avviso è una vera «chicca» per gli amanti della guida senza frizione. La 1.6 16v 110 CV adotta un divertentissimo cambio meccanico robotizzato. Si chiama SensoDrive e può essere manovrato sia attraverso la leva del cambio - che però ha solo le posizioni «+» e «-» per salire di marcia o scendere e a destra le funzioni neutro (il folle) e retromarcia - o con le due leve a farfalla (il meno a sinistra e il più a destra) poste sul piantone dello sterzo dietro al volante, così da essere sempre nella stessa posizione. È un po' come guidare un'auto da corsa: una leggera pressione sulla leva o le leve e la marcia superiore o più bassa si innesta in un amen. Ma se non si vuole fare neppure questa minima fatica, c'è la modalità Auto (un pulsante alla base della leva del cambio) che pensa al posto nostro adattando l'andatura della C3 al nostro stile di guida, alla marcia in discesa o salita, alla presenza di curve e persino alla scarsa aderenza del terreno (in caso di neve parte direttamente in seconda per evitare il pattinamento). Un ulteriore vantaggio, non trascurabile, di questo cambio è il controllo costante dei consumi: risparmia 0,3 litri di benzina ogni 100 km.

I prezzi di queste nuove versioni? La C3 HDi 16v costa 14.850 euro nell'allestimento Elegance e 15.700 in quello Exclusive (700 euro in più rispetto alle analoghe versioni HDi 70 CV). La 1.6 16v SensoDrive, solo Exclusive (ha di serie anche il controllo elettronico della stabilità) costa 15.200 euro (più 500). r.d.