

IN VENDITA A PARTIRE DA 9.980 EURO
Nasce «Feel», la Fiat Punto con le dotazioni più richieste

Equipaggiamento ricco e listino davvero competitivo sono i punti di forza della Punto Feel, nome che distingue il nuovo allestimento della famiglia Fiat Punto, in vendita dalla fine di ottobre. La dotazione di serie comprende i contenuti più richiesti in questa fascia di mercato: climatizzatore, airbag frontali, servosterzo elettrico Dualdrive, chiusura centralizzata e alzacristalli elettrici. Esternamente nulla è cambiato a parte la scritta Feel sul portellone posteriore (nella foto). Questa Punto è disponibile con i motori di maggior successo del modello: i due a benzina di 1.2 litri a otto e sedici valvole, rispettivamente di 60 e 80 CV, e il diesel a iniezione diretta 1.9 JTD da 85 CV. Nelle versioni tre porte la Feel costa, nell'ordine, 9.980, 10.380 e 12.340 euro. Per le versioni a 5 porte



bisogna aggiungere a ciascun prezzo, 540 euro. La Punto Feel è destinata a quei clienti che desiderano una vettura meglio dotata della EL e che non sono

interessati agli ecoincentivi che Fiat offre per l'acquisto di una nuova vettura in cambio di quella da permutare o rottamare, ovvero 1.476 euro più finanziamento agevolato.

LAND ROVER RIPOSIZIONA LA GAMMA
Per la Freelander M.Y. 2003
4 ricchi livelli di allestimento

Freelander, la bestseller dei Suv firmati Land Rover, propone con il Model Year 2003 una gamma rivoluzionata negli allestimenti, definiti sulla linea della nuova Discovery in quattro livelli: E, S, SE, HSE, ma quest'ultimo riservato solo alle versioni 5 porte o SW. Secondo una nota di Land Rover Italia, essi sono stati «concepiti per offrire al cliente una più ampia possibilità di scelta, con una ricchezza sempre maggiore di dotazioni

di serie e un vantaggio economico nella configurazione dei vari allestimenti pari a circa il 15% di sconto sul valore dei singoli opzionali». La Freelander

2003 ha dunque come versione di accesso la versione E che offre: doppio airbag, i controlli elettronici Abs, Ebd, Hdc e Etc, radio con cassetta impianto a sei



altoparlanti, cerchi in acciaio da 15", interni in tessuto, specchietti elettrici riscaldati, chiusura centralizzata, pannelli tetto in vetro tipo Targa (solo per le 3 porte), sedile guida con regolazione lombare, alzacristalli elettrici. Un gradino più su, il livello S aggiunge tra l'altro il climatizzatore, i cerchi in lega e l'autoradio Visteon con Cd. Salendo ancora, l'SE ha gli interni parzialmente in pelle o Alcantara, cerchi in lega da 16", comandi al volante per l'autoradio, caricatore CD, specchietti ripiegabili elettricamente. Per l'HSE ecco i sedili anatomici, cerchi in lega da 17", impianto Hi-Fi con 8 altoparlanti e subwoofer, portalattine anche posteriore e barre sul tetto. Motorizzata con i propulsori a benzina quattro cilindri di 1.8 litri e sei cilindri a V di 2.5 litri e con il turbodiesel 2.4 TD4, la Land Rover Freelander presenta ora un listino che parte dai 22.710 euro della 1.8 E 3 porte per arrivare ai 37.000 euro della 2.5 V6 SW automatica in allestimento HSE. r.d.

motori

l'opinione

Fari e dialetto non riducono gli incidenti

Franco Assante

Di recente il ministro Lunardi ha annunciato che dal giugno 2003 entrerà in vigore il nuovo codice della strada, che prevede fra l'altro le seguenti modifiche: i limiti di velocità sulle autostrade a tre corsie passeranno da 130 a 150 km/h; la segnaletica stradale sarà anche in dialetto (lo propone la Lega Nord); tutti i veicoli, camion compresi, dovranno tenere accesi i fari di giorno anche in città; sulle autostrade occupare la corsia di sinistra, mentre le altre sono libere, costerà al conducente la pena pecuniaria di 250 euro.

Alle obiezioni ambientalisti e consumatori secondo le quali i fari accesi non hanno ridotto la sinistrosità, il ministro risponde che in «agosto, mese dei grandi esodi, gli incidenti mortali sulle autostrade sono diminuiti del 16%» e che l'85% si è verificato su strade urbane e extraurbane dove non è obbligatorio l'uso dei fari accesi.

Osservo: invece di preoccuparsi di spendere denaro per installare la segnaletica in dialetto, sarebbe molto utile apporre i presignali. Oggi, infatti, in una strada in cui la velocità ha un limite più alto capita di imbattersi improvvisamente in un segnale che abbassa i limiti, con gravi rischi per chi circola e che dovrà adeguarsi magari frenando bruscamente; e capita talvolta di trovare, proprio all'inizio del nuovo limite, la pattuglia di agenti che ti contesta di averlo superato perché non sei riuscito a ridurre drasticamente e improvvisamente la velocità.

I dati sulla sinistrosità dovrebbero essere comparati strada per strada e forse si capirebbe che il calo degli incidenti gravi sulle autostrade è dovuto non alla norma dei fari accesi, ma alla maggiore prudenza degli automobilisti che hanno compreso che non vale la pena mettere a repentaglio la propria vita per guadagnare pochi minuti e che la rete stradale ha spesso problemi di ammodernamento. Chi viaggia in un giorno di sole sulle autostrade si renderà conto di come i fari accesi, in piena luce, non si avvertono nemmeno. Il paragone con altri Paesi europei, che hanno climi diversi, non è pertinente.

Il ministro dovrebbe sapere che i fari accesi comportano maggior consumo di carburante valutato attorno al 2%, oltre a i costi di lampade e batterie che si usureranno con maggiore frequenza. Un costo che graverà sui cittadini, ma anche sulla bilancia dei pagamenti dello Stato essendo importatore del costoso liquido.

Il problema reale è e rimane quello di una più rigorosa vigilanza sulle strade da parte delle forze dell'ordine, di una più seria educazione stradale e di un sollecito ammodernamento della rete viaria a fronte di una circolazione continuamente in crescita.

La riscossa della Daewoo

Dopo la Kalos è l'ora della Leganza. Molte novità in arrivo

Rossella Dallò

ROMA Non c'è dubbio. La chiusura definitiva dell'accordo con il colosso americano di Detroit, da cui è nata la nuova società GM-Daewoo divenuta finalmente operativa lunedì scorso, ha impresso un'accelerazione alle attività della Marca coreana. In meno di due mesi ha infatti immesso sul mercato la nuova Kalos, la più piccola della famiglia Daewoo, e ora si appresta al lancio della erede della Leganza, modello al vertice della gamma. Il suo nome: Evanda. Una trasposizione, che si ritiene meglio pronunciabile ovunque, di Evander, equivalente in inglese di Evandro, il personaggio della mitologia greca fondatore, insieme a un gruppo di Arcadi, della città laziale di Palansea e a cui si deve l'introduzione in Italia dell'alfabeto greco. Secondo la leggenda per questi suoi meriti, alla morte fu venerato come un dio e gli venne dedicato un altare sul colle Aventino di Roma. E dunque proprio a Roma che Daewoo Motor Italia ha presentato alla stampa la sua «ammiraglia» Evanda, in commercio proprio in questi giorni nell'unico allestimento CDX, decisamente molto «dotato», e soprattutto assai aggressivo nel prezzo: 20.900 euronella versione con cambio meccanico e 100 euro in più per quella con l'automatico a quattro rapporti.

Ma andiamo con ordine. Anche Evanda, come tutti i modelli Daewoo visti finora, porta la firma dell'Italdesign di Giugiaro Giugiaro. Uno stile inconfondibile, una berlina dalle forme ben armonizzate e, cosa abbastanza difficile in una tre volumi di grandi dimensioni (misura 4,77 metri, 10 cm più della Leganza), ben caratterizzata nella



parte posteriore importante ma non «pesante» che racchiude un bagagliaio capiente (420 litri). Internamente, la Evanda è spaziosa e molto confortevole, con materiali di buona qualità (a parte la profusione di finta radica) e un accessoriamto davvero completo. Unico optional, infatti, è la vernice metallizzata.

Costruita in Corea, la Evanda mostra il meglio di sé in marcia, quando il suo inedito motore bialbero, plurivalvole di 2 litri per 130 CV gira silenzioso e ben rotondo, spingendo la vettura fino ai 200 km/h e accelera da 0 a 100 in 10,7 secondi. Tra i meriti di questa Daewoo, supportati da una serie di congegni elettronici, una tenuta

di strada eccellente e una grande maneggevolezza anche nel traffico urbano.

Daewoo, che ha appena festeggiato la milionesima vettura prodotta in soli 7 anni («più in fretta di qualsiasi altro marchio asiatico», commenta orgoglioso il presidente della filiale italiana, mister Choi), ha comunque in serbo molte altre novità che si susseguiranno a raffica. Nel 2003, a inizio anno, arriva una Matiz alto di gamma equipaggiata con motore da 1 litro (contro gli attuali 796 cc); in primavera seguiranno l'erede 3 volumi della Nubira nel segmento D (cui si aggiungerà in autunno la versione due volumi) e nuovi motori 1.2 e 1.4 16v per la Kalos.



Per i 40 anni della Lamborghini la «piccola» e il Centro Stile

La Lamborghini si sta preparando per festeggiare alla grande, il prossimo anno, i 40 anni di esistenza del mitico marchio del Toro, fondato da Ferruccio Lamborghini nel 1963. Rivitalizzata dall'entrata nell'olimpo Audi (anno 1998), dopo la Murciélago dalla fabbrica di Sant'Agata Bolognese uscirà nel 2003 la «piccola» Lamborghini che, nelle previsioni, dovrà più che triplicare la presenza della Casa sui maggiori mercati mondiali. Per questo e per far fronte all'attesa crescita, il quartier generale di Sant'Agata, uffici, museo e stabilimento stanno subendo una vera rivoluzione, in particolare per far posto alla nuova linea produttiva. Ma soprattutto - la notizia è di questi giorni - qui nascerà anche il nuovo Centro Stile Lamborghini che verrà inaugurato ufficialmente nella tarda primavera. Fortemente voluto da Walter de' Silva, responsabile dello stile di Audi, Seat e Lamborghini (nella foto a sinistra della Murciélago), il Centro stile sarà affidato al trentasettenne Luc Donckerwolke (a destra), che ha già lavorato con i tecnici Lamborghini allo sviluppo della Murciélago. Creatori e stilisti occuperanno un'ala riservata del nuovo edificio accanto al Centro assistenza clienti, al nuovo Centro restauro vetture storiche e alle attività del settore Motori marini. Principio ispiratore dichiarato, quello che «predilige un'attività di tipo artigianale», come nella tradizione del Toro, seppure supportata dai più innovativi mezzi tecnici oggi disponibili. r.d.

Test Drive Ottima prova della 406 SW con il motore a iniezione diretta di benzina, efficiente e poco inquinante
Il Peugeot HPi anticipa la F.1 del 2003

La Peugeot 406 SW 2.0 HPi (qui fotografata in Alta Val Badia), funziona con una miscela magra di benzina e aria. Le emissioni sono inferiori del 14,5% rispetto a un tradizionale motore a benzina



Lodovico Basili

COLFOSCO Qualche giorno sulle Dolomiti, così battezzate da un appassionato francese, di cognome Dolomieu, con una francesina di sostanza, come si può definire la Peugeot 406 2.0 HPi SW. Se l'auto è da tempo sul mercato (dall'ottobre del 1995) altrettanto non si può dire del suo motore, un moderno 2 litri 16 valvole dotato di iniezione diretta di benzina. Ovvero il futuro tecnologico di quasi tutti i Costruttori. Sull'iniezione diretta applicata ai propulsori a benzina si fa affidamento per ridurre i consumi, limitare ancora di più l'inquinamento, senza però perdere in prestazioni. Anzi. Al punto che persino nel sofisticato mondo della F.1, già dal 2003, molti propulsori adotteranno

questa soluzione. Con la 406 HPi utilizzata sulle strade dell'Alto Adige non abbiamo cercato di imitare Schumacher e compagnia, trovando però in compenso il terreno ideale per saggiare le doti di elasticità e di prontezza del 4 cilindri transalpino. Nonostante questo motore funzioni con una miscela povera a carica stratificata, non ha infatti mai mostrato momenti di incertezza in termini di erogazione della potenza. Un certo «buco» è stato talvolta avvertibile, per la verità, poco oltre i 2000 giri/min, ma va tenuto presente che fino a 3500 giri funziona appunto con una miscela estremamente magra. Oltre questo regime tutto torna normale, ovvero con rapporto stechiometrico aria/benzina di 14,7/1. Ma, specie in città, è facile utilizzare la vettura a regimi moderati: con conseguente riduzione delle emissioni che, secondo la

Peugeot, possono essere inferiori del 14,5% rispetto al 2 litri tradizionale a iniezione indiretta. Che, è bene ricordarlo, dispone di iniettori che non spruzzano direttamente la benzina nella camera di combustione, come avviene invece nel caso del motore HPi. Motore che è anche dotato di distribuzione a fasatura variabile dell'albero a camme. Se vogliamo, l'iniezione diretta è un'ulteriore testimonianza dello sforzo operato da alcuni Costruttori. Anche se il traguardo delle emissioni zero appare molto lontano con il tipo attuale di combustibile. Ovvero benzina verde, che il motore HPi non ha per nulla divorato nel nostro peregrinare dal passo Gardena al Falzarego, da Selva a Colfosco, da Arabba al passo Pordoi. Strade che mettono a dura prova telaio, freni, sospensioni, cambio e che impongono auto equilibrate e facili da guidare. La 406 SW, anche a pieno carico (la capacità del bagagliaio varia da 526 a 1741 litri) non mostra i suoi anni, tanto che la produzione continuerà fino alle fine del 2003 quando vedrà la luce un modello rivisto e aggiornato. La vettura è apparsa infatti sincera, con una smaccata tendenza al sottosterzo (sempre controllabile) nelle curve prese troppo allegramente. I cavalli sotto il cofano sono sufficienti (come amavano dire alla Rolls Royce) e cioè 143. Potenza che permetterebbe di raggiungere i 205 km/h accelerando da 0 a 100 km/h in 10,6 secondi e consumando, in media, 7,5 litri ogni 100 km. Eccellente il comfort a bordo, completissime le dotazioni di sicurezza, discreta l'insonorizzazione. Il tutto a 24.600 euro, cifra che però si riduce parecchio con gli sconti praticati dai concessionari. Non è davvero molto per un'auto di questo tipo, che ha conosciuto un buon successo in molti Paesi europei e il cui unico «difetto» può essere un design sin troppo classico, sobrio. Pur se la Peugeot, con le ultime realizzazioni (vedi le 307 berlina e station wagon) ha già mostrato di saper guardare molto avanti anche in questo campo.

Casalini Ydea, non le manca proprio nulla a parte la patente



Ydea, la simpatica vetturessa non targata - quindi guidabile senza patente - prodotta dalla Casalini di Piacenza, al suo quarto anno di vita continua ad aggiornarsi e ad assomigliare sempre di più a una «vera» city-car. A parte alcuni ritocchi estetici, come il nuovo disegno del cofano anteriore e gli specchietti in tinta carrozzeria, o funzionali come gli strumenti circolari a fondo chiaro per una migliore leggibilità, la novità tecnica di maggiore portata riguarda l'impianto frenante che ora è costituito da quattro freni a disco per una frenata più efficace e meglio modulata. Certo gli affinamenti non le potranno togliere la sua natura di quadriciclo (mosso dal Diesel bicilindrico Mitsubishi di 539 cc), ma anche in fatto di comfort acustico e di vibrazioni è decisamente migliorata grazie all'adozione di nuovi silent block e all'incapsulamento del motore. È comunque sul piano degli allestimenti che Ydea mostra di seguire con grande attenzione il trend del mercato. È infatti l'unico quadriciclo ad offrire il climatizzatore, la radio con Rds, l'ultima generazione del navigatore satellitare Magneti Marelli con telecomando, i sedili in pelle e i sensori di ostacolo per aiutare nelle manovre di parcheggio in retromarcia. Proprio come una berlina «blasonata», il cui unico «difetto» è quello di non potere ancora - manca la legislazione in proposito - trasportare il passeggero sul secondo sedile. Per andare incontro alla sua clientela (1900 nel 2001, anche all'estero) la Casalini ha allestito una nuova versione di accesso, la Ydea Classic, in vendita al prezzo di 9.690 euro. r.d.