

## PROMOZIONE FINO AL 31 DICEMBRE

Per gli acquirenti C8 Citroën film, tv, giochi e musica gratis

Saranno felici i passeggeri della C8, la grande monovolume alto di gamma della Citroën. Per chi stipula un contratto d'acquisto, fino al 31 dicembre 2002, la Citroën Italia ha deciso di integrare nel già completo equipaggiamento della vettura un allestimento multimediale denominato «Car Theatre». E lo fa del tutto gratuitamente! Sebbene nel listino accessori sia presente (per chiunque lo voglia comprare in after market) al prezzo di 2.700 euro. Come si evince dal nome, si tratta di un sistema di intrattenimento comprensivo di monitor da 7 pollici, che viene posizionato al centro del padiglione (nella foto) così da essere ben visibile dalla seconda e terza fila di sedili; di sintonizzatore Tv con possibile aggancio di



consolle giochi alimentate a 12V; antenna tv a 4 poli; lettore DVD-CD-MP3; due cuffie a infrarossi; telecomando; e montaggio del tutto. L'iniziativa, spiega

una nota di Citroën Italia, segue la constatazione che i clienti di questa fascia di mercato è molto attenta alle innovazioni che migliorano la qualità della vita a bordo.

## VENDITE IN CRESCITA DEL GRANDE SUV

Jeep Grand Cherokee 2.7 CRD si veste del lusso Overland

Jeep Grand Cherokee super-lusso. Dopo la 4.7 V8 ora l'esclusivo allestimento Overland «veste» anche la versione 2.7 CRD, quella con il turbodiesel common rail di derivazione Mercedes Benz: 163 CV, 200 Nm di coppia massima a 2000 giri, 190 km/h la velocità di punta, 9,7 litri per 100 km il consumo medio nel ciclo combinato. Questo brillante motore è abbinato a un cambio automatico a cinque rapporti gestito

elettronicamente. A ciò si aggiungono tutti i più avanzati dispositivi di controllo elettronico, i 4 freni a disco e il sistema di trazione Quadra Drive a tre

differenziali a slittamento limitato. Ma torniamo all'allestimento Overland. In pratica, anche la 2.7 CRD come la «sorellona» a benzina ora dispone di



interni di gran lusso. I sedili sono rivestiti in pelle con esclusivi inserti in camoscio e sono regolabili elettricamente in dieci posizioni; su plancia, cruscotto, volante e portiere sono presenti inserti in vera radica Redwood Burl. La versione Overland è inoltre dotata di cerchi in lega a cinque razze da 17 pollici e del rivestimento Driftwood nella parte interna della griglia a sette feritoie. Completano le dotazioni di serie, il caricatore CD per 10 dischi con telecomando e il tetto apribile ad azionamento elettrico. A richiesta è inoltre disponibile, insieme al navigatore satellitare Alpine, il dispositivo per l'attivazione automatica del tergicristallo in caso di pioggia. La 2.7 CRD Overland si aggiunge dunque a una gamma che ha già ottenuto un notevole successo: sono oltre 25 mila le Grand Cherokee vendute in Italia dal 1993 a oggi, di cui 3850 nei primi 10 mesi di quest'anno, con un incremento del 23% rispetto allo stesso periodo del 2001.

# motori

## Doppio debutto nella famiglia Fiesta

In gennaio parte la commercializzazione della versione 3 porte e del nuovo motore 1.2 16v

Rossella Dallò

ROMA Doppio esordio in casa Ford. Fra meno di un mese, esattamente nel fine settimana dell'11 e 12 gennaio, esordiscono sul nostro mercato la Fiesta 3 porte e il motore più piccolo della gamma: 1.2 litri 16 valvole da 75 cavalli. Questo farà parte integrante di tutta la famiglia Fiesta, sia della 5 sia della 3 porte.

Basata ovviamente sullo stesso pianale e mantenendo inalterato il frontale della «sorella», la tre porte ha subito qualche piccolo ritocco anche all'estetica, a parte naturalmente la maggior dimensione delle porte stesse che grazie a un angolo di apertura molto ampio rendono facile l'accesso ai tre posti posteriori. La linea di cintura è più bassa per conferire a questa Fiesta un look un filo più sportivo (generalmente le berline 3 porte si rivolgono a un pubblico giovane, di single e femmine). Inoltre, il lunotto è stato spostato in avanti di 75 mm e molto più inclinato. Il che, però, non toglie spazio alla testa dei passeggeri posteriori in quanto un perfetto studio degli interni ha contenuto la riduzione in altezza a soli 8 mm.

Uno dei punti di cui la Ford va fiera è il livello di sicurezza dei suoi modelli, tutti dotati del sistema di protezione IPS, che comprende, tra l'altro, fino a sei airbag. Anche la nuova Fiesta ne beneficia e in più, a dispetto dell'impressione di essere un po' «leggerina», si è guadagnata la bellezza di quattro stelle nei crash test dell'Adac e EuroNcap oltre al titolo di auto più

sicura del segmento B, insieme alla Seat Ibiza, in caso di incidente con un pedone.

Gradevole nell'aspetto, anche se oggi fra le compatte ci sono sul mercato modelli più moderni e originali, alla prova dei fatti la Fiesta 3 porte è assai convincente. Unici difetti: la mancanza di uno spazio apposito dove poggiare il piede sinistro (ma questo è un vizio d'origine della Fiesta) che inevitabilmente finisce sotto il pedale della frizione; e la plastica dura e un po' «teutonica» delle bocchette dell'aria.

Al di là di ciò, alla prova su strada, che abbiamo effettuato con la nuova versione 1.2 16v, la Fiesta dimostra un discreto piglio sportivo. Il suo motore da 75 CV a 5700 giri ben supportato da una coppia di 110 Nm a 4000 giri, sale facilmente e prontamente fino alla velocità di 140 km/h (peraltro già oltre il limite di legge), dopo di che fatica a raggiungere i 163 km/h di velocità massima dichiarata dalla Casa. Del resto non è questo l'obiettivo principale del Duratec 1.2 16v, che si concentra invece nei bassi consumi (6,2 litri/100 km nel ciclo misto) e nelle ridotte emissioni (Fiesta è omologata Euro4) nonostante un maggior peso del motore di 150 kg.

Le versioni 3 porte costano 500 euro meno delle corrispondenti 5 porte. La nuova 1.2 16v «base» è in listino a 10.750 euro (11.250 la 5 porte), ma per la fase di lancio (e forse anche oltre) grazie alla promozione Ford per chi cambia l'auto da rottamare o una catalizzata immatricolata entro il '97, costerà 10.500 euro avendo in più il climatizzatore e gli airbag laterali.



## Per la compatta Ford tre motori e tre allestimenti e in primavera arriva anche il cambio robotizzato

La gamma della Fiesta 3 porte si articola sugli stessi tre allestimenti della «sorella», ovvero Ambiente, Zetec e Ghia, e su tre differenti motori. Oltre al nuovo 1.2 16v, ci sono i due propulsori di 1.4 litri: il 16v 80 CV a benzina e il turbodiesel common rail TDCi da 68 CV. Con l'introduzione sul nostro mercato della 3 porte praticamente all'inizio di gennaio, Ford Italia si pone l'obiettivo di vendere complessivamente 74 mila Fiesta nel 2003. A dare manforte alle 3 e 5 porte così articolate, la prossima primavera si renderà disponibile il

nuovo cambio Durashift a cinque rapporti. In pratica si tratta di una trasmissione robotizzata (ovvero senza l'uso della frizione). Basata sul cambio manuale a 5 marce, abina le funzioni di un classico cambio automatico a quelle del meccanico, mediante la modalità sequenziale. Secondo quanto dichiara la Casa, il Durashift garantisce le stesse prestazioni della trasmissione manuale. Non è ancora precisato a quale motore sarà abbinato, ovvero se sarà disponibile anche per il 1200. Di certo si sa che costerà 1000 euro. r.d.

## Bologna si conferma capitale del motorismo storico

D'accordo che a pochi chilometri ci sono la Ferrari e la Lamborghini e che in città troneggia la Ducati, però Bologna continua fare incetta di premi per il rispetto e la tutela mostrati nei confronti del motorismo storico. Ancora una volta grazie al Cameo (Club Auto e Moto d'Epoca) gestito da un brillante imprenditore locale, Francesco Amante. Il club in questione, infatti, per la quinta volta in cinque anni ha ricevuto il massimo riconoscimento (La Manovella d'oro) dall'ASI (Automotoclub storico italiano). Superando così ogni altro sodalizio presente sul territorio nazionale. In particolare, il Cameo si è distinto per l'evento «Arte e motori - 1° concorso di eleganza in piazza Maggiore». Lo scorso mese di settembre ben 25 auto d'epoca - tra le quali pezzi di assoluto valore costruiti negli anni Venti - sfilarono nella piazza più bella di Bologna. La manifestazione è stata appoggiata dalla Galleria d'Arte Moderna del capoluogo emiliano che ha capito la profonda attinenza tra arte e motorismo storico. Quasi a ricordare un capitolo del Manifesto Futurista (Parigi, 1909) in cui Filippo Tommaso Marinetti, esaltando la macchina, le attribuiva il ruolo di spirito guida della nuova arte, celebrandone «la geometrica metallica e la scattante bellezza». Per la cronaca ricordiamo che il Cameo, nel corso del 2002, ha anche contribuito all'organizzazione della Mille Miglia rievocativa, della Bologna-Passo della Raticosa, mitica corsa in salita la cui ultima edizione si disputò nel 1969, della Bologna-S.Luca, corsa motociclistica che vide a cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta la partecipazione di piloti celebri come Renzo Pasolini, Roberto Gallina e Walter Villa. l.b.

## accade nel mondo

IL MOTORE NISSAN VQ 6 per il nono anno consecutivo ha vinto il premio «Ward's Ten Best Engines» istituito dalla Ward's Communications Inc, azienda globale leader per la consulenza, dati, ricerche per l'industria dell'auto. Nel 2003 il raffinato propulsore Nissan da 3.5 litri sarà disponibile su 8 differenti modelli per il mercato nordamericano. In base al modello equipaggiato, il VQ produce 7 diversi valori di potenza e coppia.

PIÙ POTENTI I DIESEL MG ROVER che da gennaio equipaggeranno, in Inghilterra e via via negli altri mercati, le MG ZR e ZS e le Rover 25 e 45. I propulsori turbodiesel della serie L costruiti a Longbridge grazie al lavoro degli ingegneri, incrementano la potenza da 101 a 113 CV e la coppia massima da 240 a 260 Nm, senza aumentare le emissioni di CO2.

HYUNDAI SPONSOR DEI MONDIALI di calcio 2006 in Germania. È la logica conseguenza della notorietà ottenuta con la sponsorizzazione del Mondiale di quest'anno in Corea e Giappone. Volendo mantenere la sua presenza ai massimi livelli calcistici, in base a un accordo siglato con la Fifa, Hyundai Motor Company sarà sponsor anche di tutti gli altri eventi organizzati dalla Fifa fra il 2003 e il 2006, a cominciare dal Campionato del mondo giovanile, in programma il prossimo anno.

In vendita al prezzo di 18.650 euro una versione ancora più ricca di dotazioni standard

## Classic, l'intramontabile Sportage

È l'antesignana dei Suv compatti e nonostante l'ingresso di una concorrente in famiglia - la Sorento commercializzata da questa estate e già consegnata a circa duemila clienti italiani - la Kia Sportage continua a trovare estimatori convinti. Introdotta sul nostro mercato nel 1996, la Sportage ha conquistato il cuore di 16.592 italiani, 1489 nei primi dieci mesi di quest'anno. Una cifra, se si vuole piccola, ma decisamente indicativa della presenza di un pubblico affezionato alla «vecchia» Sportage. E proprio per questo, nonostante appunto l'arrivo della più moderna Sorento che avrebbe potuto mandarla in pensione, la Kia Motors Italia (gruppo Koelliker) ha deciso di perpetuarne le vendite introducendo una nuova versione ancora più conveniente per completezza di dotazioni.

Visto che per cause di forza maggiore usciranno di scena la wagon (in concorrenza con la Sorento) e la turbodiesel per raggiunti limiti di omologazione, ecco dunque arrivare la «Classic» - nome dato in omaggio al suo sempreverde appeal - motorizzata con il collaudato e affidabile propulsore di 2.0 litri a benzina da 119 CV che le permette di raggiungere



(ove consentito) la velocità massima di 172 km/h.

La Sportage Classic, che conserva ovviamente tutte le caratteristiche tecniche del modello dalla trazione integrale inseribile anche in marcia (fino a 60 km/h) al differenziale posteriore autobloccante e al riduttore di marce, è offerta a un «prezzo chiaro» di 18.650 euro, e con la «solita» garan-

zia di 3 anni a chilometraggio illimitato. In questa cifra rientra il ricco equipaggiamento di serie, che comprende, fra l'altro: Abs, doppio airbag, servosterzo, volante regolabile in altezza, climatizzatore manuale, cerchi in lega, 4 alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata. Unico optional disponibile, la vernice metallizzata o nera, offerta a 387 euro. r.d.

Test Drive Provata a lungo, la versione 1.7 CDTi, motore Isuzu-Honda a iniezione diretta, risulta assai valida

## La Civic a gasolio merita più attenzione

Lodovico Basalù

BOLAGNA Una strana storia quella della Civic. Strana a tal punto che l'idea di avere una versione di questa nipponica in prova per un mese intero si è rivelata vincente. Per cercare di capire perché a volte il mercato reagisce in modo strano di fronte a ciò che propongono Case pur illustri come la Honda.

La Civic in questione è l'attesa versione a gasolio, ovvero la 1.7 CDTi da 100 cavalli, capace di una velocità massima di 182 km/h. Spaziosa, comoda, pratica, come le corrispondenti versioni a benzina a 3 e 5 porte. Ed è proprio già valutando queste tre caratteristiche che non si comprende perché la Civic viaggi sulle 5-600 unità al mese contro numeri ben più impressionanti fatti registrare da Ford Focus, Fiat Stilo, Peugeot 307 o la sempre eterna Golf. A differenza di questi «calibri» rimane insomma un prodotto di nicchia.

Eppure, anche il motore di origine Isuzu (ma con testata riprogettata dalla Honda) con distribuzione bialbero e iniezione diretta common rail, è molto valido. Mediamente abbiamo percorso 16 km/litro mantenendo in souplesse ottime medie autostradali (traffico permettendo). In particolare sulla congestionata Bologna-Firenze, sul tratto appenninico e con la vettura a pieno carico, non è mai stato necessario scalare rapporti: sempre in quinta, da 30 a 130



km/h, quasi si trattasse di un propulsore elettrico. Il servosterzo, invece, è davvero elettrico e, a differenza di un recente passato, fa in pieno il suo dovere. Solo in fase di manovra, quando si passa bruscamente da destra a sinistra o viceversa, è un tantino lento nella risposta.

La Civic, in ogni caso, non vuole più essere una vettura prettamente sportiva (anche se questo compito se lo riserva la versione Type R da 200 cavalli, regolarmente in listino). E lo dimo-

stra anche la tendenza al rollio con un sottosterzo piuttosto marcato. La Honda, del resto, ha voltato pagina, pensando di più alla schiena degli eventuali occupanti della sua vettura più conosciuta che a smanie schumacheriane.

La storia era ben diversa fino al 1995, quando invece Civic era sinonimo di sportività pura condita con un design certo più originale. Ecco, forse la chiave di lettura, la risposta che cercavamo, sta proprio qui. Anche se un design classico, senza eccessive ricercatezze, ha pur sempre i suoi estimatori. Che sono davvero tanti quando si parla del cambio della Civic del terzo millennio e della posizione della cloche, posta nel bel mezzo della plancia, davvero a portata di mano: un altro esempio della pragmaticità della nuova Civic. Caratteristica che arriva anche dal bagagliaio, ampio, sfruttabile.

La cocciataggine giapponese, quel loro modo di ragionare a scomparti, la si nota invece nella dotazione di serie: in un mese intero non siamo riusciti a capire perché una berlina che costa 20.000 euro - centesimo più centesimo meno, incentivi e sconti a parte - non disponga, nemmeno a richiesta, del controllo di stabilità o del computer di bordo. Sì, ci sono il sacrosanto Abs, il climatizzatore semiautomatico e quattro airbag. Ma gli italiani - e questo forse nel Paese del Sol Levante non l'hanno davvero capito - amano tutto e anche di più. Specie quando si parla di automobili, a qualsiasi segmento appartengano.