

## NUOVO MOTORE 2.5 TURBO DA 210 CV Sull'ammiraglia Volvo S80 l'opzionale assetto «variabile»

Alcuni dettagli di stile e di raffinata eleganza sia nella carrozzeria e sia negli interni dicono subito che la Volvo S80 si aggiorna. Ma la più importante innovazione sull'ammiraglia delle berline svedesi è la disponibilità, in opzione, della stessa tecnologia di controllo attivo del telaio introdotta sulla sportiva S60 R ad altissime prestazioni. Ovviamente, tale tecnologia, denominata Four-C, è stata ottimizzata in funzione della trazione anteriore e per aumentare il comfort di guida, specie su strade in cattive condizioni, ma anche quando si voglia «forzare» l'andatura. Il sistema, azionabile tramite il pulsante sulla plancia, regola costantemente (in meno di un 25° di secondo) la risposta degli ammortizzatori e tutti i parametri dell'assetto. Così, ad esempio, quando la guida si fa sportiva, il Four-C migliora anche la reattività



dello sterzo e la tenuta di strada. Senza contare tutto il possibile «corredo» elettronico. Infine, sulla S80 esce di scena il motore sovralimentato 2.4 T,

sostituito dal nuovo 5 cilindri 2.5 T, a fasatura variabile ovviamente di maggior potenza (210 CV a 5000 giri) e coppia massima (320 Nm da 1500 a 4000 giri).

## ANTEPRIMA SALONE DI GINEVRA Seat anticipa la Ibiza Cupra R prima sportiva anche turbodiesel

Nuova vita per la Seat Ibiza Cupra R. Al Salone di Ginevra sarà infatti presentato il prototipo che ne anticipa le linee e le caratteristiche principali. In particolare - anticipa un comunicato di Autogerma, distributore italiano della Marca spagnola - la Ibiza Cupra R sarà il primo modello della potente gamma sportiva Cupra ad essere proposto anche con motore turbodiesel, oltre al già noto 1.8 quattro cilindri

turbo 20 valvole. Sviluppata e prodotta da Seat Sport in collaborazione con il Centro tecnico Seat, la nuova Ibiza Cupra R sottolinea a prima vista la sua vocazione

corsaiola. Esternamente risaltano infatti i paraurti ridisegnati e più muscolosi, l'ampia calandra con la sottostante griglia a nido d'ape, il



terminale di scarico ovale cromato, il pronunciato spoiler a fine tetto e i cerchi in lega da 17" a cinque razze sdoppiate. Di pari passo gli elementi distintivi degli interni, che presentano volante e sedili caratterizzati in chiave sportiva. La nota stampa ci svela inoltre che la nuova Ibiza Cupra R (la prima è stata presentata a Birmingham nel 2000) «è equipaggiata con autotelaio sviluppato in base all'apprezzato concetto "Agile Chassis" (DSR: Dynamic Steering Response) che garantisce alla vettura una eccellente guidabilità anche in condizioni di guida molto sportiva». Per una vettura ad alte prestazioni è d'obbligo l'adozione di dispositivi di sicurezza davvero completi: airbag frontali e laterali, Abs e Tcs (controllo della trazione). Dalla lista dei sistemi elettronici per la sicurezza attiva resta fuori solo l'Esp (controllo della stabilità), disponibile su richiesta.

# motori

## Poker d'assi italiano a Ginevra

Quattro prime mondiali firmate Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Eccole in sintesi

Rossella Dallò

**MILANO** Fiat Auto va a Ginevra lancia in resta. Ben quattro prime mondiali! È quasi inutile ricordare che sui nuovi prodotti il gruppo torinese si gioca una fetta del suo futuro. E allora, questa volta, gioca addirittura un poker di novità con le quali non si limita più a dire «ci siamo, i programmi varino avanti». Vuole dimostrare che il rilancio è possibile e in tempi relativamente brevi. Per questo punta deciso sui settori più consoni ai marchi Fiat e Lancia, ovvero alle compatte. Ma apre anche una finestra sui piccoli MPV. E non dimentica la sportività di Alfa Romeo, con la grintosa e elegante GT Coupé (in vendita a fine anno) disegnata dalla Bertone e derivata dalla 156 da cui prende i tre motori 1.8 T, Spark 140 CV, 2.0 JTS 165 CV e 1.9 JTD Multijet 16v 140 CV.

Sullo stand Fiat debutteranno il 4 marzo, nella prima delle giornate-stampa (il Salone apre al pubblico dal 6 al 16 marzo), due modelli i cui nomi verranno svelati solo a Ginevra. Per ora si chiamano «Progetto 169» e «Progetto 350».

Il primo è la city-car che sostituisce Panda e Seicento. È una piccola monovolume a cinque porte e 5 posti, dall'aspetto simpatico, lunga 3,54 metri, larga 1,58 e alta 1,53. Vanta uno dei più capienti bagagliai del segmento: oltre 200 litri. Dispone, di serie o in opzione, di: cambio al centro della plancia, servosterzo elettrico Dualdrive, fino a 6 airbag, controlli elettronici Abs+ Ebd, Esp, tetto trasparente «Skydome», climatizzatore anche automatico. Inizialmente sarà equipaggiata con i motori a benzina 1.1 litri 55 CV e 1.2 8v da 60 CV. A questi si aggiungerà poi il nuovissimo common rail 1.3 16v Multijet da 70 CV. Dietro al «Progetto 350» si nasconde il nuovo, originale Mpv compatto (lungo poco meno di 4 metri per 1,70 di larghezza e 1,66 di altezza; 2,51 m il passo). Grazie alla sua versatilità e modularità - data, per esempio, dal sedile posteriore scorrevole e con gli schienali inclinabili all'indietro di 45° - è adatto per qualsiasi utilizzo e soprattutto allestito al «top». Fra dotazioni standard e a richiesta offre tutto il meglio per la sicurezza (Abs+Ebd+ Brake Assist di serie, in opzione Esp completo di Hill Holder per le partenze in salita, fino a sei airbag) e per il comfort di guida e di viaggio: climatizzatore bi-zona, cambio manuale o automatico-sequenziale robotizzato. Questi ultimi si abbinano al motore a benzina 1.4 16v e al 1.3 16v Multijet disponibili dal lancio commerciale (in autunno), cui seguiranno i propulsori 1.2 16v e 1.9 JTD Multijet.

Per la Lancia, finalmente arriva l'attesa erede della «Y» che si chiamerà, per esteso, «Ypsilon». Per linea e allestimenti la piccola della Lancia (3,76x1,69x1,52) tiene fede al prestigio della Marca, rifacendosi in buona parte ai tratti distintivi di Thesis e Phedra. In linea con la sua fama di «piccola ammiraglia» del gruppo, la Lancia Ypsilon offre da subito una «chicca»: il 1.3 Multijet abbinato al cambio robotizzato.



### Phedra V6 3.0 top di gamma con il cambio autoadattativo

La bella monovolume della Lancia, la Phedra, si è arricchita di due importanti novità: una nuova versione mossa dai sei cilindri a V di 3 litri 24 valvole da 204 CV (oltre 200 km/h la velocità massima) abbinato al cambio automatico «autoadattativo», provvisto di tre logiche di funzionamento. Si tratta di un cambio a gestione elettronica capace di «leggere» lo stile di guida, il profilo della strada e il carico della vettura e di adeguarsi di conseguenza. In caso di fondo a scarsa aderenza, il guidatore può inserire il programma «neve». Infine, è provvisto di funzione sequenziale. Al top della gamma, la Phedra 3.0 16v C.A. Executive costa 37.500 euro, 39.100 la Emblemata. Questa trasmissione è offerta anche per le versioni 2.0 16v da 136 CV a 32.400 e 34.000 euro.



La Lancia Ypsilon, qui sopra, rinfresca il successo della Y. Al debutto per Fiat il marchio erede di Panda e Seicento (in alto a destra) e il nuovo Mpv realizzato su base Punto (a sinistra)



## Nissan all'attacco sui Diesel Due motori per ogni modello a partire da Almera 1.5 dCi

**ROMA** È il momento dei Diesel a iniezione diretta, anche di piccola cilindrata. E la Nissan Italia non sta a guardare. Anzi, attacca. L'aggressivo programma «Diesel Power» prevede una nuova gamma di motori a gasolio e almeno due scelte per ogni modello a partire già da quest'anno. Primo fra tutti il propulsore 1.5 dCi common rail 82 CV che da questi giorni equipaggia la Almera, tre e cinque porte (prezzo base per tutta la fase di lancio 14mila euro). Un motore molto «rotondo», silenzioso, pronto a salire di giri così come a «tenere» la quinta a bassissimo regime. E risparmioso: 25 km con un litro. A questo si affiancherà in aprile il potente 2.2 dCi 136 CV, lo stesso previsto per lo stesso mese su Tino (anche in versione depotenziata a 112 CV) e Primera (oltre a un 1.9 120 CV). Per la neonata Nuova Micra, sulla quale fioccano ordini (già 10mila in 20 giorni) tanto da far salire da 37mila a 50mila l'obiettivo di vendita 2003 - c'è il 1500 da 65 e 82 CV.

Con l'arrivo del propulsore 1.5 tutta la famiglia Almera è stata rivista e aggiornata. Il «Model Year 2003» si presenta con un look più moderno, contrassegnato nel frontale dai nuovi gruppi ottici a doppi proiettori circolari. In abitacolo il cambiamento più vistoso riguarda la consolle centrale N-Form, ripresa dalla Primera, che integra su un solo schermo i comandi di impianto audio, navigatore, trip computer e sistemi di ventilazione e riscaldamento. Nuovi i rivestimenti e il volante a quattro razze. Proposta in tre allestimenti - Visia, Acenta e Tekna - ha di serie su tutta la gamma 4 airbag, Abs+Ebd, sistema Nissan di assistenza alla frenata, poggiatesta anteriori attivi e, solo su Tekna, l'Esp. Anche i due motori a benzina 16v «crescono»: l'1.5 passa da 90 a 98 CV e il motore 1.8 sale a 118 CV. Con quest'ultimo è prevista anche una versione automatica. Il listino della 3 porte va da 13.100 a 16.250 euro. Il differenziale per la 5 porte è di 550 euro. **r.d.**

Alla rassegna «Progetto Città» che si chiude oggi alla Fiera di Milano due esponenti di vertice del gruppo francese Psa gelano gli ottimismo

## L'auto a idrogeno solo nel 2017... salvo miracoli

**MILANO** Auto a idrogeno? Nel 2017. Se tutto va bene. Eravamo stati persino ottimisti quando un anno fa indicammo il 2015 come data possibile per una produzione in serie. A gelare ancora le aspettative (in primis del governatore lombardo Formigoni che era arrivato a prospettare «solo» auto di questo tipo a partire dal 2005) per quella che viene indicata come la soluzione a tutti gli inquinamenti è stato il gruppo PSA nelle persone di Marc Bocqué, portavoce del «numero uno» Jean Martin Folz, e Christian Géroud, presidente di Peugeot Italia. Nell'ambito della rassegna «Progetto Città», settore Mobilità sostenibile, che si chiude oggi alla Fiera di Milano, i due personaggi non hanno lasciato spiragli. Per Bocqué sulla tecnologia termica, cioè i motori a combustione, nei «prossimi 15-20 anni gli scenari non cambieranno. A meno di un miracolo...». Ancora più esplicito Géroud: «costi troppo alti rispetto a quanto si considera "accettabile"» e per questo non è pensabile una vendita di serie «prima di 15 anni».

In attesa che l'industria automobilistica mondiale risolva i mille problemi a monte e a valle (produzione dell'idrogeno, stoccaggio, distribuzione e realizzazione delle fuel cell alla giusta compatibilità economica), la lotta all'inquinamento da traffico si orienta soprattutto sulle tecnologie ibride e sull'uso di gas naturali, metano in testa, disponibili in gran quantità.



Per quanto tutti stiano sperimentando a 360 gradi, l'ibrido è la nuova frontiera immediatamente sposata da gran parte dei Costruttori: dalla Fiat alla Opel, da Peugeot e Citroen fino al giovane gruppo inglese MG Rover, a quello coreano Hyundai, ad alcune Case giapponesi. Di auto elettrica quasi non si parla più - sempre problemi con gli accumulatori - se non per quel fenomeno che è la Toyota Prius, però ibrida benzina-elettricità, e per esperimenti di succes-

sportati avanti in alcune città da Fiat e da Citroen. Interessante il «caso Brescia», dove le 20 Saxo Electriche a noleggio nel parcheggio di interscambio (nella foto) vicino alla stazione, dall'ottobre 2001 a oggi non hanno quasi conosciuto soste.

Ma siamo sempre nell'ordine di volumi relativamente piccoli. Migliori le performance dei veicoli a gas, bifuel e non. Decisamente più redditizio, e sempre più destinato ai grandi nu-

meri, il ricorso ai motori Diesel a iniezione diretta, ormai giunti a un ottimo stadio di sviluppo in tema di riduzione degli inquinanti a fronte di prestazioni simili a quelle dei propulsori a benzina. Valga come esempio il nuovissimo piccolo Multijet della Fiat. Resta il problema delle «polveri fini». Ma già in gran misura provvede ad abbatte il sistema FAP, il filtro anti-particolato brevettato da Peugeot-Citroen: 0,004 grammi/km, 10mila volte meno della quantità prodotta da un motore Euro3, assicurano. E già stato adottato su 300mila veicoli venduti dalla Peugeot. E «entro il 2005 tutti i Diesel HDI (per i modelli di PSA, Ford e presto Toyota) saranno provvisti di FAP», promettono Bocqué e Géroud.

La mobilità «sostenibile», secondo loro, è questa. È un buon passo avanti, ma risolve solo uno (lo smog) e non completamente dei tantissimi fattori che compongono la mobilità. Per questa ci vogliono una viabilità a prova di ingorgo, piani del traffico corretti, parcheggi in quantità, trasporti urbani efficienti. E poi, perché no, anche le innovazioni dell'elettronica e della telematica. Come il Connect di Fiat Auto e il Connected Drive di Bmw che, facendo interagire il veicolo, il guidatore e l'ambiente esterno aiutano a rendere più fluida la circolazione sulle strade. E, per quanto possibile, più sicura. Ma di questo avremo modo di riparlarne. **r.d.**

### accade nel mondo

— **LEXUS DEBUTTA IN «CASA»** ovvero in Giappone. Già perché il marchio di lusso della Toyota finora è commercializzato in Usa e Europa. Per l'ingresso nel mercato casalingo previsto a metà del 2005 la Toyota provvederà a costituire una divisione Lexus distinta dalla Marca principale.

— **LA 307 IN ARGENTINA** a partire dal prossimo anno. Peugeot ha infatti deciso di produrla nell'impianto di Buenos Aires (1560 addetti) dove già costruisce la 206 e il commerciale Partner e la Citroen Berlingo. Nel 2004 conta di produrre 16mila 307, per il 60% destinate all'esportazione in America Latina. Per la nuova piattaforma «media» sono stati stanziati 50 milioni di euro.

— **TROFEO MASERATI AL VIA** oggi e domani sul circuito di Vallelunga. Alla prima sessione di prove che riporta il Triente in pista sono iscritti ventisei piloti di quattro nazioni.