

POCHI GIORNI FA A MLADA BOLES LAV Festa con tutte le maestranze per la Skoda Fabia n. 750.000

Festa a Mlada Boleslav, nella fabbrica della Skoda per l'uscita dalle linee di produzione della Fabia numero 750.000. Per l'esattezza, la vettura che ha segnato questo obiettivo è una Fabia Wagon 1.4 75 CV di colore grigio metallizzato e in allestimento Comfort, destinata a un cliente ceco. La compatta di casa Skoda ha fatto il suo debutto nel 1999 al Salone di Francoforte, mentre la versione Wagon ha esordito un anno dopo al Salone di Parigi. Come ovvio, il maggior favore della clientela le è tributato sul mercato casalingo. Un successo sottolineato, in occasione della cerimonia presso la linea produttiva della Fabia, dal presidente di Skoda Auto, Vratislav Kulánek (ritratto nella foto con Karl-Gunter Busching, responsabile produzione e logistica), che ne ha messo



in evidenza i buoni risultati raggiunti in diversi mercati europei «occidentali» dove nel 2002 sono stati venduti 264.641 esemplari. Da notare che la Fabia è

risultata una delle compatte più sicure (4 stelle nei crash-test EuroNCap) ed è stata insignita del titolo di «Auto dell'Anno» in sei diversi Paesi.

MOTORIZZATA CON IL 1.3 DA 82 CV Con la Sedan quattro porte la Kia Rio arriva a sei versioni

Fin dal suo arrivo sul nostro mercato la coreana Kia Rio ha avuto dalla sua due fattori determinanti: la notevole spaziosità a disposizione di passeggeri e bagagli, nonché un listino fra i più favorevoli. Ovvero un elevato controvalore per una vettura, per famiglia, «onesta», gradevole e piacevole nella guida. Le stesse caratteristiche segnano ora l'ingresso nella famiglia Rio della classica versione berlina a quattro porte, la cosiddetta Sedan, con



la quale si amplia la gamma. In totale, con la già nota due volumi, sono sei le opzioni di carrozzeria, allestimenti e motori oggi disponibili in Italia. La Sedan conserva le stesse

dimensioni esterne della due volumi (a cavallo tra i segmenti B e C, è lunga 4,24 metri, larga 1,68 e alta 1,42) e lo stesso abitacolo spazioso per cinque persone. Il bagagliaio si

ridimensiona un poco partendo da una capacità minima di 292 litri aumentabile ribaltando in avanti lo schienale posteriore frazionato secondo il tipico schema 60/40. La Rio Sedan è mossa dal motore di 1.3 litri da 82 CV (175 km/h di velocità di punta) che già equipaggia la «sorella» e che si caratterizza per la elasticità di marcia favorita da una coppia massima di 113 Nm a 3000 giri, e per i bassi consumi che le consentono di percorrere di media 15 km con un litro di benzina. Come per la «hatchback» (la due volumi 5 porte), anche la Sedan è offerta in due allestimenti e, come si diceva, a prezzi decisamente contenuti: la versione base Sedan costa 9.400 euro e offre di serie due airbag, cinture di sicurezza e volante regolabili in altezza, servosterzo, alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata, cerchi da 14". La RS Comfort, con in più il climatizzatore manuale, costa 10.200 euro. E per entrambe è disponibile in opzione (per 1136 euro) la trasmissione automatica a 4 rapporti.

motori

Il Diesel ha il vento in poppa

Verso il 50% delle immatricolazioni. Le novità a gasolio di Nissan e MG

Rossella Dallò

SIENA Quando un paio di mesi fa il presidente di Nissan Italia, Giuliano Musumeci Greco, annunciava la «strategia Diesel Power» non scherzava affatto. Ogni modello della Casa giapponese avrebbe avuto presto in gamma almeno due motori a gasolio. Detto e fatto. Dopo la Almera, con il brillante 1.5 dCi 82 CV, ecco già il secondo passo «strategico»: il 2.2 dCi da 136 CV. Che da questo mese equipaggia la Almera, e la sua rinnovata versione monovolume Tino, e che, infine, dall'«open weekend» dell'11 e 12 maggio entra nell'offerta della Primera (cui si aggiunge anche la versione due volumi 5 porte in alternativa alla berlina e allo stesso prezzo di questa).

Proprio il nuovo motore 2.2 dCi è stato il protagonista di una due giorni di prove sulle strade tra Firenze e Siena. Brillante è l'aggettivo giusto per questo turbodiesel common rail derivato dal Renault da 126 CV. Grazie ad interventi sul sistema di iniezione e sull'intercooler, all'incremento di potenza, che per la Primera sale a 138 CV, corrisponde anche la crescita della coppia massima ora di 314 Nm (era di 280). Il risultato si compendia in prestazioni davvero notevoli: 203 km/h, da 0 a 100 in 9,8 secondi pur mantenendo i consumi medi nell'ordine di 6,1 litri ogni 100 km nel ciclo misto. Certo bisogna andarci col piede leggero, se non si vuole che «beva» più del dovuto, perché il 2.2 dCi si presta volentieri alla guida sportiveggiante. Non per niente tali doti di prestanza si accompagnano a un assetto sempre perfetto anche nel misto tutto curve, e a una fluidità dell'erogazione che invoglia a spingere sull'acceleratore.

Lo stesso potremmo dire per la Tino (nella foto sopra), sulla quale però le dimensioni, la massa e soprattutto la sua naturale vocazione all'uso

La strepitosa carica del Diesel. Da quando la tecnologia si è evoluta nei common rail (i JTD inventati dalla Fiat e poi continuamente sviluppati dalla Bosch) e negli iniettore-pompa (gruppo Volkswagen) l'ascesa dei motori a gasolio non conosce impasse. In Italia, dove la prima «svolta» è coincisa con la fine della sovrattassa, il «fenomeno Diesel» ha avuto un timido avvio per poi crescere senza soste. Basti dire che dal 33,7% segnato nel 2000, le vendite di vetture a gasolio sul totale del mercato è

passato al 36,5% nel 2001 per poi fare un balzo più deciso: 42,8% nel 2002 e per quest'anno si stima di andare vicino alla metà delle immatricolazioni. Merito dell'evoluzione della ricerca, ma soprattutto dell'ampliamento «in basso» dell'offerta. Sia con l'adozione su modelli di segmento B e C (ne vedremo parecchi nelle prossime settimane), sia attraverso motori di piccola cilindrata, dai 1400 PSA-Ford agli evoluti 1.3 Multijet della Fiat che presto equipaggeranno le novità della Casa torinese.

neutro in curva. A uno sterzo molto preciso e diretto. E grazie, appunto, al nuovo turbodiesel da 113 CV, la cui presenza sulle due berline viene però indicata con la cifra 115, meglio memorizzabile.

In realtà si tratta sempre dello stesso motore 2.0 litri common rail 101 CV, sul quale i tecnici della Powertrain (la divisione motori del Gruppo Phoenix proprietario di MG Rover) hanno fatto un gran lavoro. E i miglioramenti si sentono, eccome, non appena si gira la chiave di accensione. Intanto è meno rumoroso del predecessore - che per inciso resta in gamma fino ad esaurimento - e subito scattante. Con gli incrementi di potenza e di coppia massima, portata da 240 a 260 Nm, e mantenendo gli stessi regimi massimi, rispettivamente, a 4200 e a 2000 giri, le prestazioni della due volumi compatta ZR e della berlina 4 porte ZS migliorano sensibilmente. Basti dire che per raggiungere i 100 km/h da fermo ora la ZR impiega 9,7 secondi contro i precedenti 10,4. E i consumi restano contenuti in 5,5 litri ogni 100 km nel ciclo misto (7,7 in città).

Non ci resta altro da dire che, come prima, le TD 115 ora offrono di serie anche sulla ZR l'impianto Abs (già presente su ZS) a migliorare l'efficacia dei freni a disco (anteriori ventilati) su ruote da 16" nell'allestimento base e da 17" in quello Plus, che aggiunge alle già importanti dotazioni standard anche i fendinebbia e i retrovisori a comando elettrico sulle ZR, mentre sulla ZS gli airbag laterali, i sensori di parcheggio, le minigonne e lo spoiler anteriore in colore carrozzeria. Quanto ai prezzi, le ZR tre porte costano 17.990 e 19.490 euro; la 5 porte, solo in allestimento base, 18.790 euro. Per la ZS si pagano 18.490 e 19.990 euro. r.d.



FIRENZE Se l'attuale Diesel montato sulle berline MG ci ha convinto poco fin dal suo debutto, il turbodiesel che in questi giorni lo sostituisce sulle ZR (nella foto qui sotto) e ZS è davvero all'altezza della tradizione sportiva MG. Veloce, scattante. Insomma, pieno di brio. Tanto da far diventare un vero divertimento la guida sul tortuoso percorso che da Firenze porta, oltre tre passi montani sopra quota mille, fino alla abbazia di Vallombrosa e alla vicina villa Donnini. Per di più sotto una pioggia torrenziale, di cui la nostra ZR si è fatta sberleffi. Imperturbabile, grazie a una struttura molto rigida, e a un comportamento assolutamente

con famiglia inducono a una guida più rilassata: 187 km/h e da 0 a 100 km/h in 10,6 secondi i dati del 2.2 dCi abbinato di serie a un cambio a sei marce.

Con l'ingresso del nuovo motore, dicevamo, la Tino si rifà un po' il look esterno (gruppi ottici, cerchi a scelta da 15" o 16") e ridisegna gli interni, in particolare la consolle centrale che integra tutti i comandi principali per il comfort e un display a colori. Come prima, la Tino restyling è offerta in tre allestimenti superaccessoriati fin da quello base. Il prezzo della nuova 2.2 dCi parte da 19.600 euro. Lo stesso motore sulla Primera va da 22.400 a 26.900 euro, mille euro in meno se si sceglie il 1.9 dCi da 120 CV.



Anche una sola gomma sottogonfiata o usurata aumenta i rischi di incidente

VARANO DE' MELEGARI In questi giorni di grandi esodi e controesodi, ma in generale sempre, è davvero indispensabile controllare la pressione e lo stato di usura delle gomme. Un abbassamento del livello di gonfiaggio dei pneumatici, anche di uno solo, può compromettere seriamente la sicurezza della guida. L'incolumità dei passeggeri e degli altri utenti della strada. E un comune vizio quello di non occuparsi dei pneumatici. Sondaggi europei ci dicono che in Francia un incidente su 15 in autostrada è determinato da cattiva manutenzione delle gomme; in Germania il 41% degli incidenti con feriti è legato a problemi dei pneumatici; in Italia sul totale dei sinistri per panne o difetti costruttivi, il 26% si deve allo scoppio e all'usura dei pneumatici. E quanto alla sola pressione è un disastro.

La Michelin in particolare ma tutti i soci dell'Assogomme da un paio di anni promuovono il controllo gratuito dei pneumatici. Approfittatene. Tanto più se, come in questo periodo, le auto viaggiano a pieno carico. Quando le gomme avrebbero bisogno di un bel pieno d'aria. Invece sono spesso sottogonfiate o vicine al limite minimo di battistrada (1,6 mm), fattori per i quali

i rischi aumentano a dismisura.

Per darcene una dimostrazione convincente, la Michelin ha organizzato con la scuola di Guida sicura di Andrea De Adamich una serie di test sul circuito di Varano de' Melegari. Stesse vetture (le Alfa 147 o 156), ma con differenti pressioni e usura di una gomma, alternativamente sull'avantreno e sul retrotreno, a confronto con una equipaggiata con pneumatici perfettamente gonfiati. Prove di guida riscontrabili ogni giorno: tenuta delle traiettorie, frenata su bagnato, ostacolo imprevisto, e infine la prova del «tombino» (simula il marciapiede) passando sul quale la ruota sottogonfiata scoppia in un amen. In tutti i casi abbiamo constatato che una sola gomma sgonfia, anche di poco, o usurata determina, a seconda della sua posizione, un forte sottosterzo o sovrasterzo difficili da controllare in velocità, un notevole allungamento dello spazio di frenata e il peggioramento della manovrabilità dell'auto. Il consiglio dei tecnici Michelin e degli istruttori di Varano è quello, se proprio non si vogliono cambiare i pneumatici, di mettere i migliori sempre dietro! E di controllare la pressione al massimo ogni due mesi. r.d.

Con i nuovi modelli di carrozzeria la gamma della media Renault arriva a sei in soli dieci mesi. Da noi saranno in vendita da settembre

Quattro porte e Grandtour, le Mégane più classiche

BARCELLONA Sei versioni in dieci mesi. Un bel record per la famiglia Mégane e per la Renault. Al Salone di Barcellona, che si inaugura oggi, il presidente Louis Schweitzer stesso ha svelato le due ultime due «sorelle» della originale vettura: la berlina quattro porte e la Grandtour (la station wagon). Che da noi verranno messe in vendita a partire dal prossimo settembre. A fine anno, poi, la gamma verrà completata dall'inedita Scenic a sette posti, che chiude il cerchio delle sette carrozzerie programmate fin dall'origine del progetto di questa seconda generazione.

Diciamo subito che rispetto alla Mégane II le due «new entry» perdono quel «che» di originalità dato dall'insolito lunotto semicircolare. Sono un po' più tradizionali, anche se il risultato ci pare assai gradevole per entrambi i modelli. Inutile dire che tutte e due le vetture si riconoscono nella famiglia Mégane grazie all'inconfondibile parte frontale, alla linea «a scendere» verso la coda delle vetture laterali, che differiscono per il terzo finestrino sulla Grandtour. Da segnalare, sempre ri-



spetto alla Mégane II, l'allungamento del passo (più 61 mm) a tutto vantaggio dello spazio a disposizione dei passeggeri dei sedili posteriori, e quello delle portiere posteriori che

facilitano l'accesso all'abitacolo.

A bordo si ritrova la stessa qualità di finiture già applicate ai modelli a tre e cinque porte, alla nuova Scenic (l'unica che riprende

il «posteriore» delle berline due volumi) e alla coupé-cabriolet presentata in marzo al Salone di Ginevra.

Per quanto è dato sapere ad oggi (la definizione della gamma che arriverà in Italia non è ancora stata resa nota) anche per la quattro porte e la Grandtour sono previsti tre livelli di allestimento - Authentique, Dynamique e Privilege -, tre motori a benzina plurivalvole di 1.4 litri 98 CV, 1.6 litri 115 CV e 2.0 litri 136 CV, e altrettanti turbodiesel common rail di 1.5 litri nelle potenze di 80 e 100 CV e 1.9 da 120 CV dalla generosa coppia massima di 300 Nm. Ad essi sono abbinati i cambi manuali a 5 e 6 rapporti, mentre per i motori a benzina di 1.6 e 2.0 litri e per l'1.5 dCi più potente è disponibile anche la trasmissione automatica Proactive con comandi a impulso. Infine, godranno delle innovazioni dedicate alla facilità di guida e al comfort di viaggio introdotte dalle Mégane II, tra le quali la card elettronica per l'accesso e l'avviamento. A questo punto non ci resta che attendere la prova su strada. r.d.

accade nel mondo

— **NUOVA SEAT CUPRA GT** per le competizioni fa il suo debutto mondiale al Salone di Barcellona. Il prototipo, sviluppato da Seat Sport con il nuovo Centro Design di Sitges, ed equipaggiato con un V6 biturbo da oltre 500 CV, potrebbe esordire, nella sua veste definitiva, già quest'anno nel campionato GT spagnolo.

— **RECORD DI BREVETTI BOSCH** nel 2002 con oltre 2622 domande sottoposte all'Ufficio Brevetti. La maggior parte, l'80%, è stata presentata dalla Divisione Tecnica per Autoveicoli e riguarda, in modo particolare, i settori dei sistemi di iniezione Diesel, benzina, i dispositivi di sicurezza e l'elettronica in genere.

— **RITOCCHI AL LISTINO MINI** sono stati apportati, su decisione della Casa madre, per allineare i prezzi in tutta Euro-

pa. L'aumento avviene contestualmente all'arricchimento del modello base. Alla Mini One si aggiunge nelle dotazioni di serie la radio Wave. Questi i nuovi prezzi: Mini One 15.750 euro; One di lusso 16.800; One D (Diesel) 17.300; One D de luxe 18.200; Mini Cooper 17.800; Cooper S 21.800 euro.

— **LAND ROVER CRESCE** in marzo a livello mondiale del 20% rispetto a marzo del 2002. A questo positivo risultato fa riscontro il più 13% totalizzato nel primo trimestre sui 143 mercati in cui è presente.

— **PININFARINA IN CINA** con il suo ultimo prototipo, Enjoy, presentato al Salone di Ginevra. La Enjoy è il fulcro dello stand della società cinese Haifei, con la quale la Carrozzeria torinese collabora da qualche anno, al Salone di Shanghai.