



Disponibilità in concessionaria e prezzi dal prossimo giugno



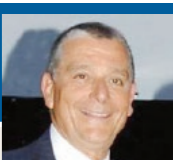
La nuova Fiesta si sviluppa su sette centimetri in più di lunghezza



Ford Fiesta propone sui nuovi modelli sette motorizzazioni tra EcoBoost, benzina e diesel: potenze da 70 a 140 cavalli

OSSERVATORIO
MOBILITÀ

di Massimo Ghenzer *



L'automobile torna alleata dell'uomo?



La diffusione dell'auto sostenibile ridurrà stress e incidenti

C'era una volta il mondo dell'Auto. Veniva accusato di avere un rapporto muscolare con l'ambiente e con la strada. Si diceva che era il nemico numero uno che provocava inquinamento. Le auto venivano accusate di pensare soltanto alla velocità, all'accelerazione e non a tutto il resto. Soltanto qualche voce isolata, ma non sufficiente a riabilitare il settore industriale, parlava di sicurezza e di valori qualitativi. Non erano tutte accuse fondate ma qualcosa di vero c'era. Ora il mondo si è capovolto e l'auto sta conoscendo un secondo Rinascimento da quando è stata inventata. L'industria si è tirata su le maniche e ha cominciato a investire nella progettazione di propulsori a emissioni sempre più basse e che consumano sempre meno carburante e durano di più.

Poi si è sviluppato tutto il settore delle motorizzazioni ibride ed elettriche, ed è in corso un virtuoso processo di lancio di nuovi prodotti sia ibridi sia elettrici e si è passati alla seconda se non alla terza e alla quarta generazione di queste tecnologie. Gli incidenti stradali e il loro doloroso costo sociale stanno ricevendo una risposta non soltanto da legislazioni più precise e restrittive, ma anche dalle Case. Ormai l'auto a guida sostenibile o autonoma è una realtà. La condivisione dello spazio sociale che l'automobile occupa è un tema acquisito culturalmente dagli strateghi e

dai progettisti e alcune città al mondo si stanno organizzando per adattare legislazione e segnaletica in grado di accogliere l'auto a guida sostenibile, che non provoca incidenti e riduce lo stress di guida. Incontri, convegni, dibattiti su questi temi si susseguono a ritmo continuo e alimentano un nuovo rapporto positivo tra l'auto e il mondo. Il tema dell'auto sempre connessa riceve grande attenzione dai progettisti. La

Ibrido, elettrico, guida sostenibile o autonoma: l'auto verso il suo secondo Rinascimento

continua evoluzione tecnologica viene applicata all'auto, ormai in soluzione di continuità con l'ambiente di lavoro e con la propria casa. L'auto è tornata protagonista primaria non solo di sviluppo tecnologico ma ha utilizzato le tecnologie più avanzate per indicare il percorso di una mobilità avanzata e socialmente sostenibile, offrendo anche nuove tipologie di acquisto e possesso flessibili e su misura alle nuove esigenze e possibilità economiche. Questo nuovo modo di porsi dell'auto è auspicabile che trovi, nei mezzi di comunicazione specializzati, sempre più i suoi interpreti che ne raccontino l'evoluzione, non parlando soltanto di elementi tecnici ma anche di tutto il resto.

* Presidente di Areté Methods

FORD

Poker di modelli ed è Fiesta per tutti

Varata la settima generazione: gran design, tecnologia e versatilità

di Pasquale Di Santillo
INVIATO A COLONIA

Passano gli anni ma c'è sempre una Fiesta per ogni tentazione. Solo che la fortunata pubblicità cui si associava lo stesso nome non riguardava una macchina e si fermava a tre. Il mondo dell'auto, come sempre, non si limita e va oltre, "Go Further" come recita l'eterno slogan di Ford e quarant'anni dopo la nascita della prima generazione, ecco che per lanciare l'erede di settima generazione Ford Fiesta si moltiplica sfornando, "pronti via" quattro modelli-versioni.

Che già prefigurano il claim del futuro: è Fiesta per tutti. Perché fedele alle ultime tendenze e allineata a quello che ormai propone la concorrenza, sulla sua piccola grande icona Ford - capace di vende-

re in quarant'anni di storia oltre diciassette milioni di esemplari - ha messo il possibile di tecnologia e connettività, ormai non più patrimonio esclusivo di marchi e segmenti premium, ma resa accessibile alla massa.

Lusso sulla Vignale, sportività sulla ST Line, soluzioni avveniristiche sulla Titanium

ADUNATA OCEANICA. A Casa Ford, a Colonia, sede del quartier generale europeo e dello stabilimento di Niehl (18.500 dipendenti, 4.000 lavorano solo sulla Fiesta sfornandone una ogni 86 secondi) a qualche chilometro dal delizioso

capoluogo della Renania martedì c'era tutto il mondo dell'automotive europeo, oltre quattromila tra giornalisti e concessionari per un'anteprima mondiale voluta fortemente a Colonia invece che al Salone di Parigi, dove Ford non ha partecipato forse proprio per dedicarsi a Fiesta. Scenografia imponente alla W-Halle, una parte dello stabilimento trasformata in set cinematografico post industriale con video lungo tutto l'infinito perimetro rettangolare della sala.

BELLA E TRASVERSALE. E poi finalmente lei, la nuova Fiesta. Il primo impatto, quello estetico, molto più importante di quello che si pensa, è positivo. L'hanno disegnata proprio bene. E grazie a quei sette centimetri in più rispetto al modello precedente - da 397 a 404

centimetri e uno in più di larghezza - si ha la sensazione, al di là della visione quadrimensionale del poker di versioni, di avere di fronte una macchina poliedrica.

C'è la Fiesta Vignale, la più elegante con interni in pelle su sedili, plancia e pannelli porta: è il lusso per tutti. La Fiesta ST Line, quella più sportiva con kit aerodinamico, volante e sedili sportivi, poi la Fiesta Titanium, il regno della tecnologia, e infine la versione Active, quella che forse insieme alla Titanium è il manifesto di nuova Fiesta: assetto rialzato ispirato ai crossover, proprio per dare la sensazione al cliente di avere a che fare non solo con una city car.

Il tetto spiovente sul posteriore ormai è un must e termina con uno spoiler sul posteriore molto importante che completa la sensazione di

macchina trasversale mentre la doppia linea di taglio sulle fiancate gli regala un aspetto muscoloso e un look sportivo.

TECNOLOGICA. Ma se la Fiesta riuscirà a ibernarsi nell'eternità

Ma il forte spirito della nuova Fiesta è nella Active, con assetto ispirato ai crossover

del successo, lo dovrà al pieno di tecnologia che la Ford le ha messo nel... serbatoio per trasformarla nella vettura più evoluta del segmento. Due telecamere, tre radar e dodici sensori per un totale di quindici sistemi di assistenza alla guida, compreso quello del-

la nuova frenata automatica che vede e protegge i passanti fino a centotrenta metri anche di notte e che in caso di mancata risposta del conducente è in grado, appunto, di fermare completamente la macchina. La connettività? Il sistema SYNC3 è attivo sul display da 6,5 a 8 pollici ed è integrato all'impianto audio Bang & Olufsen Play (10 diffusori e 675 watt).

Per vederla in concessionaria con tanto di prezzo bisognerà aspettare giugno. Si sa solo che i motori base saranno l'EcoBoost 1.0 da 100, 125 e 140 cavalli con cambio manuale a sei marce (automatico solo sulla versione 100 cavalli), il benzina 1.1 da 70 e 85 cavalli e il diesel 1.5 TDCi da 85 e 120 cavalli.

Così si moltiplicano le tentazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GRUPPO PSA

Peugeot, Citroën e DS un tuffo nel passato



Alcune delle vetture storiche del Gruppo PSA

di Paolo Altieri

La tradizione è un valore strategico per PSA Groupe. Nonostante abbia oggi una grande rilevanza - è infatti il secondo costruttore europeo - il gigante francese mantiene un forte legame con la propria storia, fatta da ben tre brand, Peugeot, Ci-

troën e il "giovannissimo" DS, nato in seno a Citroën omaggiando la mitica DS 19 del 1955 e divenuto autonomo nel 2014. È questo il senso della full immersion targata PSA & Friends, la due giorni che ha offerto ai giornalisti del settore la ghiotta opportunità di mettersi al volante di alcuni dei modelli che

hanno fatto la storia di Peugeot e Citroën, affiancati dai rappresentanti delle tre gamme attuali. Teatro dell'evento la suggestiva campagna toscana, percorsa in lungo e in largo al volante di vere e proprie icone dell'automobilismo del XX secolo, dalla popolarissima Citroën 2CV alla lussuosa e avveniristica

DS, dalla Peugeot 106 Rally del 1991 alla 205 GTi, testimone del cuore sportivo del Leone. Proprio in Toscana hanno sede due iniziative che fanno dell'Italia un paese di punta nella conservazione dell'heritage PSA: la Galerie Peugeot di San Geminiano e il Centro Documentazione Storica Citroën e DS di Sinalunga, entrambi in provincia di Siena. Galerie Peugeot è la prima mostra al di fuori della Francia dedicata al marchio e ai suoi prodotti più significativi, come la 604 Limousine Heuliez utilizzata da Papa Giovanni Paolo II nel 1980 e la 202 "Canadienne" del 1948, con le fiancate in legno in sostituzione della lamiera di difficile reperimento nell'immediato dopoguerra. Il Centro Documentazione Storica Citroën e DS affronta l'heritage dal punto di vista della ricerca, classificazione e digitalizzazione del materiale storico relativo al Double Chevron. Un lavoro prezioso, oggi più che mai necessario per conservare e valorizzare la memoria storica in un'epoca che corre sempre più veloce.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RENAULT

Twingo, con un kit è perfetta per il rally

di Bruno de Prato

La terza edizione della Renault Twingo ha sconvolto le regole con un progetto che rompe con la tecnica generalizzata del "tutto avanti" e riscopre le piacevolzze del "tutto dietro", motore e trazione, debitamente reinterpretato e razionalizzato per massima abitabilità e comfort. Da Twingo Energy TCe 90, equipaggiata del nuovo tre cilindri 900 cc turbo da 90 cv, Renault Italia, alla fine del 2015, ha deciso di trarre una speciale edizione destinata alle competizioni rallyistiche. Twingo R1A ha esordito nelle competizioni nell'aprile 2016, e ha partecipato a 21 gare, inclusa la Targa Florio, riportando 6 vittorie e confermando di rispondere pienamente alla missione per la quale è stata concepita: offrire agli appassionati, e soprattutto



Nel 2016 la Twingo R1A ha disputato anche la Targa Florio

ai giovani, una vettura da competizione molto accessibile, affidabile, sicura e dai costi di esercizio estremamente contenuti. Basta disporre di una Twingo TCe 90 su cui applicare il kit rally che è di altissimo livello ed è completo: roll-cage, ruote da 16", centralina, scari, e tutto il resto. Twingo R1A ha esordito con un primo step

di sviluppo che, rigorosamente a norma di regolamento, ha comportato solo interventi minimi, mirati soprattutto alla sicurezza. In questo caso, il generoso 900cc tre cilindri turbo Renault è passato dai 90 cv di serie a 103, ma soprattutto ha incrementato la coppia massima da 135 Nm a 185 Nm. Su un tratto di percorso rally stra-

LA SCHEDA

Modello: Renault Twingo R1A Evo
Motore: 3 cilindri 900 turbo ECU Mektronic
Potenza: 128 cv a 5.500 giri
Coppia: 215 Nm a 3.150 giri
Cambio: manuale a 5 marce, rapporto finale corto
Velocità massima: 160 km/h
Accelerazione 0-100 km/h: 7"
Dimensioni: lunghezza 3.595 m; larghezza 1.646 m; altezza 1.450 m
Prezzo: 9.793 euro + Iva - sconto 1.370; + kit rally completo 29.500 € + Iva - 2.000 € promolancio
Commercializzazione: fine 2016

dale, abbiamo avuto modo di provarla nella evoluzione R1A Evo predisposta per la stagione 2017. La potenza è salita a 128 cv e la coppia a 215 Nm, grazie all'utilizzo di una centralina Mektronic, più performante di quella Bosch Motronic di serie. Un'esperienza elettrizzante, divertentissima perché Twingo R1A Evo è una ideale vettura da competizione, ma anche incredibilmente facile e sicura. Grazie alla sua formula "tutto dietro" è esente da sottosterzo, agilità, precisa in inserimento, rapidissima nelle variazioni di traiettoria e immune da sbavature.

© RIPRODUZIONE RISERVATA