

QUATTORUOTE

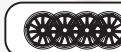
PROVE SU STRADA

EditorialeDomus

© Copyright 2002, Editoriale Domus S.p.A.

Tutti i diritti riservati, a norma della Legge sul Diritto d'Autore e le sue successive modificazioni.
Ogni utilizzo di quest'opera per usi diversi da quello personale e privato è tassativamente vietato.

Editoriale Domus S.p.A. non potrà comunque essere ritenuta responsabile
per eventuali malfunzionamenti e/o danni di qualsiasi natura connessi all'uso dell'opera.



PROVE SU STRADA

FORD «FIESTA 1.2 16V 3 PORTE ZETEC»

Lo sguardo di «Focus»

Non sarà una novità assoluta, d'accordo, ma quella del prezzo conveniente è sempre stata un'arma efficace. Così, la Ford torna alla carica e rilancia la sua piccola con un frontale che s'ispira al design «New Edge» della sorella maggiore. Con una politica di vendita particolarmente interessante: la «Fiesta Zetec», allestimento intermedio dal tono sportiveggiante, con dotazione di bordo piuttosto completa, costa poco più di 18 milioni e mezzo.

Ve le siete già dimenticate le utilitarie di venti o anche quindici anni fa? Scomode, rumorose, poco sicure: andavano bene giusto per portare i figli a scuola e filare dritti al lavoro. E quando arrivavano le vacanze, quella volta o due all'anno, con la stessa vetturessa si partiva per una sorta di Mille Miglia, dopo aver messo scrupolosamente in pratica i consigli di «Quattroruote», sperando che tutto andasse per il verso giusto. Altri tempi: oggi le utilitarie così non ci sono più, ci sono automobili compatte, sempre economiche nei costi di acquisto e di gestione, più comode e soprattutto più sicure, affidabili, concrete. Macchine complete, insomma, progettate per un utilizzo a 360°, senza limitazioni o complessi d'inferiorità rispetto alle auto di categoria superiore, nei confronti delle

quali, anzi, queste piccole sono cresciute in proporzione molto di più.

Un contributo, in questo senso, l'ha dato certamente anche la Ford con la «Fiesta», che quattro anni fa veniva rilanciata (vi ricordate lo slogan «Finisce l'era delle utilitarie»?) con dotazioni particolarmente ricche e finiture di classe. Le stesse che si ritrovano oggi sulla «Fiesta» quarta generazione, come la definiscono alla Ford, anche se in realtà si tratta di un face lifting in attesa del modello completamente nuovo, per il quale si dovrà attendere ancora qualche anno.

La nuova «Fiesta», intanto, eccola qui: ora assomiglia alla «Focus» e non è un caso, visto che i vertici Ford si augurano che gli automobilisti guardino alla «Fiesta» come a una piccola «Focus». In effetti, al di là degli aggiornamenti estetici



Carica come tutte

La capacità di carico, a filo della cappelliera, è di 261 litri, in linea con la concorrenza. L'auto in prova montava i poggiatesta posteriori, che non saranno disponibili sulle «Zetec» commercializzate in Italia.



(frontale, paraurti, cerchi), il lavoro svolto sulla nuova «Fiesta» lo si apprezza più su strada che nei saloni dei concessionari, fatta eccezione per la politica di vendita che è decisamente aggressiva. Il ruolo di «price leader» della «Fiesta» è stato rafforzato ulteriormente, al punto che il nuovo modello costa mediamente un milione e mezzo in meno della generazione precedente. Una «Fiesta 1.2 16V Zetec», come quella della nostra prova, con servosterzo e doppio airbag, costa 18.742.000 di lire, ai quali vanno sicuramente aggiunti un milione per il condizionatore d'aria, un altro milione per l'ABS e, se volete, un milione ancora per le cinque porte. Il prezzo sale, è vero, ma resta sempre abbondantemente al di sotto di quello della concorrenza.

Scegliere una «Fiesta» - è bene precisarlo, perché il prezzo basso potrebbe far credere che siano state fatte economie - non significa rinunciare a qualcosa, se non a un design moderno e a qualche centimetro in abitabilità (la scocca, d'altra parte, è ancora quella di dieci anni fa). Quasi tutto è all'altezza della migliore concorrenza, a cominciare dalla dotazione di sicurezza, che prevede gli airbag per guidatore e passeggero, le cinture



Cornice di classe

L'elegante plancia della serie precedente è rimasta pressoché immutata. L'allestimento «Zetec» prevede il fondo degli indicatori bianco e la finitura simil-alluminio per la cornice del quadro strumenti.



QUALITÀ

Un diploma di piena maturità

La «Fiesta» si caratterizza per il grado di maturità ormai raggiunto: non offre molti spunti innovativi, ma una grande omogeneità di contenuti. I pannelli delle porte, per esempio, risultano molto curati a livello di realizzazione e di assemblaggio. I materiali della plancia sembrano di un livello qualitativo superiore rispetto al passato e crediamo che tale risultato sia dovuto al definitivo consolidamento della catena produttiva. Il vano motore si caratterizza per l'integrazione dei diversi elementi grazie a coperchi di polimero ben realizzati. Per gli urti di piccola e media entità viene in soccorso, davanti, una traversa di lamiera saldata alla scocca, mentre dietro troviamo una protezione di polimero, integrata nel paraurti.

con pretensionatore, l'interruttore inerziale, i sedili anteriori «anti-submarining» (cioè che impediscono al corpo di scivolare, in caso d'urto, sotto la cintura) ed elementi di assorbimento degli urti laterali; a richiesta, poi, è possibile avere gli airbag laterali e l'ABS, entrambi accessori offerti a un prezzo contenuto.

Nell'abitacolo sono state operate soltanto modifiche lievi, visto che l'insieme era già piuttosto gradevole: l'elegante plancia è rimasta sostanzialmente immutata, eccezion fatta per la colorazione più scura, che elimina i fastidiosi riflessi sul parabrezza, e per il quadro strumenti, che si arricchisce di un contachilometri digitale. Nuovi pure i tessuti dei rivestimenti, la conformazione dei sedili (comoda la maniglia per ribaltare lo schienale), l'opzione gratuita per i non fumatori che consta di un vano portaoggetti al posto del posacenere. L'occasione del restyling non è servita, però, per trovare una collocazione migliore al comando dell'hazard, che è ancora sul piantone dello sterzo, nonostante ci sia sulla console centrale un interruttore libero; un peccato, visto che gli altri comandi sono disposti correttamente e facilmente raggiungibili anche al buio, perché sono tutti illuminati.

Invita a viaggiare

Le sette di sera, sulle spalle tutta una giornata cominciata la mattina presto, davanti le solite colonne di pendolari che rientrano. Il Grande Raccordo Anulare è afflitto dai cantieri che provocano lunghe file. Cerchiamo l'azard per avvisare chi segue e, accidenti, lo troviamo sul piantone dello sterzo, il che ci costringe, per azionarlo, a infilare le mani tra le razze del volante (eppure sulla plancia il posto per mettercelo c'è). Comincia così il primo test di guida: la frizione (a comando idraulico) della nostra Ford «Fiesta Zetec» è leggera e ci consente di sopportare quasi venti chilometri di coda. Fortunatamente, lasciando Roma, il traffico diventa più scorrevole. Il tempo, però, passa e si fanno un po' di calcoli: si potrebbe fare sosta dalle parti di Chiusi per l'ora di cena, trascorrere la notte in un albergo appena fuori l'autostrada e l'indomani mattina rimettersi in viaggio verso Milano. Man mano che ci si allontana da Roma, però, prende sempre più corpo l'idea di fare tutta una tirata. Perché no, del resto si viaggia bene su questa «Fiesta», è confortevole, silenziosa, svelta. Ci basta un'aggiustatina allo schienale (ottima la regolazio-

ne micrometrica) e all'inclinazione della seduta per trovare una posizione di guida più corretta e ci si rammarica soltanto del fatto che i poggiatesta anteriori non siano regolabili in inclinazione. Il resto conferma i giudizi espressi quattro anni prima: volante in linea con la pedaliera, buon appoggio per il piede sinistro, comandi principali tutti illuminati e a portata di mano, tanto che ne approfittiamo subito per spegnere il condizionatore. Ormai non serve più e penalizza un poco le prestazioni. Il viaggio è appena cominciato, l'ago del tachimetro è fermo sui 135 (così si ruba qualche chilometro orario alle tolleranze dello strumento e degli autovelox), quello del contagiri è prossimo ai 4000. Siamo a Orte in meno di un'ora.

Fa già buio per apprezzare l'efficacia dei nuovi fari, del tipo a superficie complessa col trasparente senza prismatura: sono ottimizzati per funzionare bene in posizione anabbagliante, il fascio di luce è largo, chiaro, profondo. L'autostrada deserta ci convince a disegnare qualche traiettoria, mantenendo l'andatura costante nei primi veloci curvoni che ci vengono incontro. La «Fiesta» risponde bene, dà l'impressione



Più comoda di prima

La nuova «Fiesta» ha messo in luce qualità stradali superiori a quelle della versione precedente, specie per quanto riguarda il confort di marcia.



STABILITÀ

Veloce senza problemi



Le buone impressioni riscontrate nell'utilizzo su strada sono state confermate anche in pista: la nuova Ford «Fiesta Zetec» ha confermato il giudizio positivo che avevamo espresso in precedenza, quando provammo la «Fiesta» terza serie. Nel test di stabilità in rettilineo, eseguito a una velocità di 140 km/h, la piccola Ford ha mostrato prontezza e una buona progressione nei cambi di direzione e non ha impegnato il guidatore nella successiva fase di riallineamento. Anche il comportamento in curva è risultato omogeneo: in fase di rilascio, per esempio, ha manifestato una perdita di aderenza del retrotreno molto progressiva e correggibile facilmente grazie alle buone qualità dello sterzo. L'assetto, pur morbido, non ha creato problemi nella fase di recupero. Il nostro consueto test di evitamento di un ostacolo in curva (nelle foto, la «Fiesta» impegnata oltre il limite) è stato superato alla velocità di 104,8 km/h, un valore tra i più elevati della categoria.

AFFIDABILITÀ

Gioventù sfrenata

La storia della «Fiesta» terza serie è stata caratterizzata principalmente dalle anomalie che hanno interessato gli impianti idraulici della frizione e dei freni, alle quali la Ford ha posto rimedio richiamando, per gli interventi di modifica, le vetture già in circolazione. Gli utenti hanno pure lamentato la rapida usura delle pastiglie dei freni, problema poi risolto sempre grazie all'intervento della Casa. Gli altri organi della «Fiesta» che hanno raccolto le critiche più diffuse sono le sospensioni (rumorosità), gli alzacristalli elettrici (malfunzionamenti), il climatizzatore (funzionamento irregolare e sporadici casi di perdita di condensa nell'abitacolo).



di essere ben piantata per terra, invita a osare di più. Noi decliniamo, per adesso, rimandando le prove più impegnative a Vairano, in pista. Intanto, ci siamo fatti un'idea dello sterzo (servoassistito), che ci è parso abbastanza preciso, rapido, sensibile in velocità. E Chiusi, senza accorgersene, l'abbiamo passata da un pezzo e siamo già sul tratto appenninico. La marcia giusta è la quarta, perché in salita la «Fiesta» fatica un po' a tenere la quinta: i rapporti lunghi, del resto, privilegiano silenziosità e consumo. Già, il consumo, ce n'eravamo quasi scordati: a Sasso Marconi facciamo l'unica sosta per un panino e il pieno di verde: 32 litri o giù di lì per fare più di 400 chilometri, quasi tredici con un litro andando pure spediti. Bologna, poi Modena e Parma, a mezzanotte meno dieci siamo a casa, in meno di cinque ore dall'Urbe a Milano, contando pure il «pit stop»: l'era delle utilitarie è proprio finita.

Marca e modello	Anno di immatricolazione	Motore	Trasmissione	Sterzo e sospensioni	Freni	Impianti elettrico	Carrozzeria	Indice affidabilità		
								A	B	C
FIESTA 1.2	96-97	●	●	●	●	●	●	106	7,0	6,5
	98-99	●	●	●	●	●	●	1330	6,7	5,6

Se un restyling vi sembra poco...

Non avrà vita facile la «Fiesta», non questa volta, visto che nel segmento B la concorrenza è molto forte. Dieci anni fa, la categoria era composta da poco più di una quindicina di modelli, oggi invece sono più del doppio. Non tutti, comunque, sono in grado di impensierire la piccola Ford, ma ve ne sono alcuni, appena arrivati sul mercato, davvero agguerriti. Come la nuova Fiat «Punto» oppure la Peugeot «206».

La Casa torinese ha in listino la «Punto 1.2 16V ELX», che costa, nella versione tre porte, 22.442.000 lire. La non trascurabile differenza di prezzo rispetto alla «Fiesta» in parte va ascritta a un equipaggiamento più ricco (il climatizzatore e il computer di bordo, per esempio, sono di serie) e in parte al fatto che si tratta di un'automobile del tutto nuova. Le differenze con la piccola tedesca si attenuano alzando il cofano, perché pure la «Punto» è mossa da un «1200» a sedici valvole, più potente (59 kW anziché 55), anche se su strada non sembra, e lievemente più parco e silenzioso. In effetti, più che le prestazioni assolute, sull'italiana si apprezzano la gradevolezza di guida e il confort, influenzati in positivo da una «chicca» tecnologica: il servosterzo elettrico a due livelli di taratura, uno normale e uno che riduce ulteriormente lo sforzo, utile in città e nelle manovre. Chi non guida, invece, è gratificato dallo spazio a disposizione, pure se gli è toccato di salire dietro insieme ad altri due passeggeri.



Vuole batterle sul prezzo

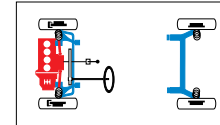
La «Fiesta» dovrà vedersela con le recentissime «Punto» e «206», rispetto alle quali vanta un prezzo d'acquisto, a parità di allestimento, inferiore.

La Peugeot che più somiglia alla «Fiesta» per dotazioni e kilowatt è la «206 1.4 3 porte XR»: la si compera sborsando 20.242.000 lire, cioè un milione e mezzo circa più che per la Ford. Poi, però, almeno il condizionatore va messo in conto e sono altre 1.800.000 lire che se ne vanno (il climatizzatore della «Fiesta», però, vale un milione tondo): si paga la novità, d'accordo, ma il divario di prezzo aumenta ancora. Del resto, contro i listini Ford c'è poco da fare, meglio battersi sul piano dello stile, della qualità, del piacere di guida. In questo, la Peugeot teme poche rivali: il motore «1400», realizzato tutto di alluminio come quello della «Fiesta», non ha una potenza sconvolgente (55 kW), ma stacca le concorrenti in elasticità, come provano i tempi di ripresa in quinta. Su strada, quindi, il cambio lo si usa poco ed è quasi un peccato, visto che la leva si manovra con grande dolcezza. A bordo, infine, si sta comodi da soli come in quattro; il quinto, se c'è, deve stringersi un po'.

CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

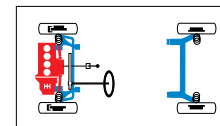
Fiat «Punto 1.2 16V 3 porte ELX»

Motore: ant. trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 70,8 mm - Corsa 78,86 mm - Cilindrata 1242 cm³ - Rapporto di compressione 10,6:1 - Potenza max 59 kW a 5000 giri/min - Coppia max 114 Nm a 4000 giri/min. **Tassa di possesso:** 295.000 lire. **Trasmissione:** trazione anteriore - Cambio a 5 rapporti. **Pneumatici:** 165/70R14 81T, cerchi 5,5x14 (vettura provata con Michelin «Energy») - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. **Corpo vettura:** berlina 2 volumi, 3 porte, 5 posti - Scocca portante in lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse, braccio longitudinale, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni ant. a disco, post. a tamburo - Scatola guida a cremagliera, servocomando elettrico - Capacità serbatoio 47 litri. **Dimensioni e massa:** passo 2,460 m - Carreggiata ant. 1,398 m - Carreggiata post. 1,392 m - Lung. 3,800 m - Larg. 1,660 m (esclusi specchi retrovisori) - Alt. 1,480 m - Diametro di sterzata 10,5 m (tra marciapiedi) - Massa a vuoto in ordine di marcia 920 kg, rimorchiabile 1000 kg - Capacità bagagliaio da 264 a 1080 dm³.



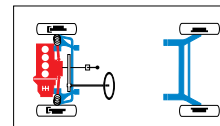
Ford «Fiesta 1.2 16V 3 porte Zetec»

Motore: ant. trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 71,9 mm - Corsa 76,5 mm - Cilindrata 1242 cm³ - Rapporto di compressione 10:1 - Potenza max 55 kW a 5200 giri/min - Coppia max 110 Nm a 4000 giri/min. **Tassa di possesso:** 275.000 lire. **Trasmissione:** trazione anteriore - Cambio a 5 rapporti. **Pneumatici:** 185/55R14H, cerchi 5,5x14 (vettura provata con Pirelli «P6000»). **Corpo vettura:** berlina 2 volumi, 3 porte, 5 posti - Scocca portante di lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse, braccio longitudinale, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo - Scatola guida a cremagliera, servocomando - Capacità serbatoio carburante 40 litri. **Dimensioni e massa:** passo 2,446 m - Carreggiata ant. 1,429 m - Carreggiata post. 1,384 m - Lunghezza 3,828 m - Larghezza 1,634 m (esclusi specchi retrovisori) - Altezza 1,320 m - Diametro di sterzata 9,9 m (tra marciapiedi) - Massa a vuoto in ordine di marcia 922 kg, rimorchiabile 900 kg - Capacità bagagliaio da 250 a 929 dm³.



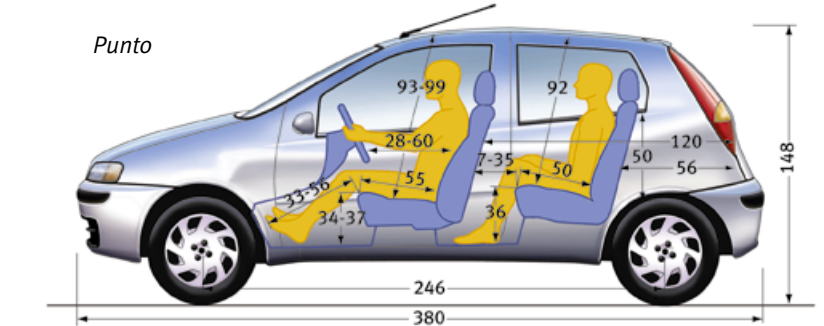
Peugeot «206 1.4 3 porte XT»

Motore: anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 75 mm - Corsa 77 mm - Cilindrata 1360 cm³ - Rapporto di compressione 10,2:1 - Potenza max 55 kW a 5500 giri/min - Coppia max 111 Nm a 3400 giri/min. **Tassa di possesso:** 275.000 lire. **Trasmissione:** trazione anteriore - Cambio a 5 rapporti. **Pneumatici:** 165/70R13T, cerchi 5Bx13 (vettura provata con Michelin «Energy») - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. **Corpo vettura:** berlina 2 volumi, 3 porte, 5 posti - Scocca portante di lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, braccio longitudinale, barra di torsione trasversale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo - Scatola guida a cremagliera, servocomando - Capacità serbatoio carburante 50 litri. **Dimensioni e massa:** passo 2,442 m - Carreggiata ant. 1,437 m - Carreggiata post. 1,428 m - Lung. 3,835 m - Larg. 1,652 m (esclusi specchi retrovisori) - Altezza 1,428 m - Diametro di sterzata 10,2 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 950 kg, rimorchiabile 1100 kg - Capacità bagagliaio da 245 a 1130 dm³.

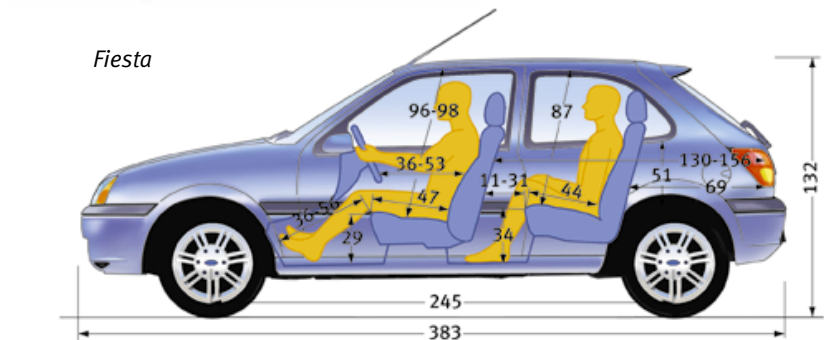


ABITABILITÀ

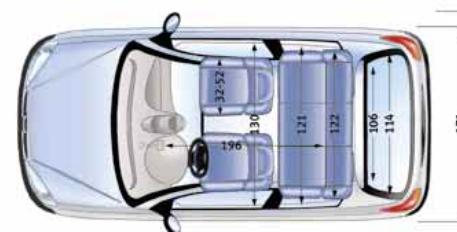
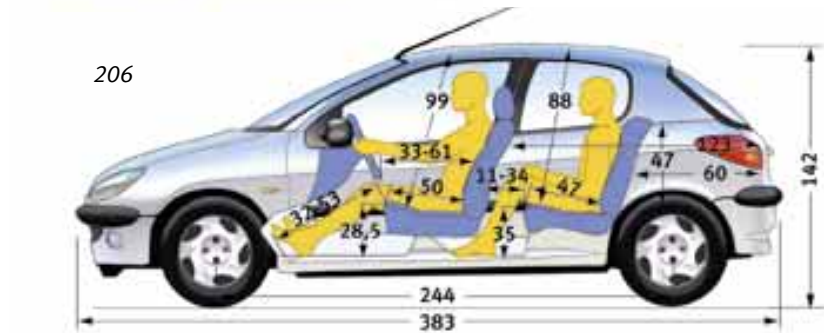
Le misure sono espresse in centimetri



Centimetro alla mano, la Fiat «Punto» è quella che concede più spazio agli occupanti: la progettazione recente ha dato la possibilità di tenere in gran conto la voce abitabilità. Davanti lo spazio è abbondante in tutt'e tre le dimensioni; stesso discorso per i posti dietro. Ampi i sedili.



La scocca della «Fiesta» ha già qualche anetto sulle spalle ed è inevitabile che questo si ripercuota sulle misure di abitabilità: si nota, infatti, che le sedute dei sedili sono piuttosto corte. Davanti lo spazio c'è, ma dietro si sente la mancanza di qualche centimetro in senso longitudinale.



Dentro la Peugeot «206» si sta abbastanza comodi: davanti, perché le misure sono abbondanti in tutti i sensi, e dietro solo quando si viaggia, al massimo, in due. La limitata larghezza del divano posteriore, infatti, non consente di sistemare tre persone adulte; c'è poco spazio pure in altezza.

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



VELOCITÀ E REGIMI	Punto	Fiesta	206
Massima (km/h)	169,243	163,368	174,015
Regime a vel. max giri/min	4750 in V	4950 in V	5350 in V
Regime a 130 km/h giri/min	3650 in V	3900 in V	4000 in V

CONSUMO - Percorrenze in V

Velocità in km/h	km/litro		
60	25,9	25,0	23,2
80	21,2	19,9	20,0
90	19,1	17,9	18,4
100	17,1	16,2	16,8
120	13,7	13,3	13,8
130	12,4	12,2	12,5

MEDIE D'USO in km/l (autonomia in km)

Statale	19,2 (902)	16,6 (697)	18,0 (900)
Autostrada	11,7 (550)	11,8 (495)	11,8 (590)
Città	11,3 (531)	11,2 (470)	10,9 (545)

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in secondi		
0-60	5,1	5,0	5,5
0-80	8,4	7,9	8,4
0-90	10,5	10,0	10,5
0-100	13,3	12,3	12,9
0-120	19,5	17,9	18,8
0-130	24,6	22,2	23,0
1 km da fermo	34,9	34,0	34,6
velocità d'uscita in km/h	142,7	149,3	148,8
400 m da fermo	18,6	18,3	18,7
velocità d'uscita in km/h	117,6	120,7	119,5

RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempi in secondi		
70-80	4,1	4,5	3,6
70-100	14,1	14,9	11,4
70-120	27,0	28,3	21,3
70-130	34,2	36,2	27,7
1 km da 40 km/h	42,1	42,7	40,0
velocità d'uscita in km/h	122,6	121,7	131,4

FRENATA (Punto e 206 con ABS)

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri		
60	15,6	15,3	15,5
100	43,3	42,5	43,0
120	62,4	61,3	61,8
130	73,3	71,9	72,6

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Velocità in km/h	Potenza assorbita in kW		
70	5,3	6,7	5,4
90	9,8	11,7	9,5
100	12,9	15,1	12,2
130	26,1	29,3	23,8
Rendimento a 100 km/h	25,3%	25,8%	23,9%

SCARTO DEL TACHIMETRO

medio	3,3%	3,3%	6,1%
a 130 km/h	3,1%	3%	6,2%

DATI GENERALI RILEVATI

Diametro sterzata	11,1 m	10,5 m	10,5 m
Sforzo volante	3,6-1,7 kg	3,1 kg	3,7 kg
Sforzo frizione	11,5 kg	9 kg	8,5 kg
Massa della vettura	1117 kg	1040 kg	1090 kg
Ripartizione (ant.-post.)	62-38%	62-38%	60-40%

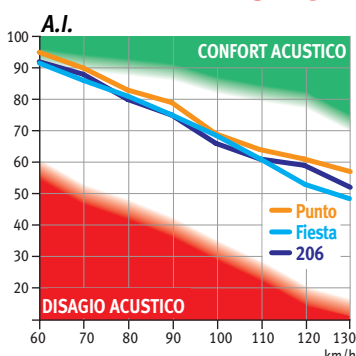
ACCESSORI

Prezzi in migliaia di lire

	Punto	Fiesta	206
Prezzo di listino	22.442	18.742	20.242
Prezzo vettura provata	25.152	21.232	24.642
ABS	1.200	1.000	1.200
Airbag guida	di serie	di serie	di serie
Airbag passeggero	310	di serie	400
Airbag laterali	500	380	800 ⁽¹⁾
Alzacristalli elettrici anteriori	di serie	di serie	di serie
Autoradio	350	560	500
Cambio automatico	-	-	-
Cerchi di lega	-	500 ⁽²⁾	-
Climatizzatore manuale	di serie	1.000	1.800
Computer di viaggio	di serie	-	-
Fendinebbia	230	500 ⁽²⁾	-
Immobilizzatore elettronico	di serie	di serie	di serie
Retrovisori regolabili elettr.	-	-	-
Sedile guida reg. in altezza	170 ⁽³⁾	di serie	di serie
Sedile post. sdoppiabile	di serie	di serie	di serie
Servosterzo	di serie	di serie	di serie
Tetto apribile	1.000	-	1.150
Vernice metallizzata	450	430	500
Volante regolabile in altezza	170 ⁽³⁾	-	di serie

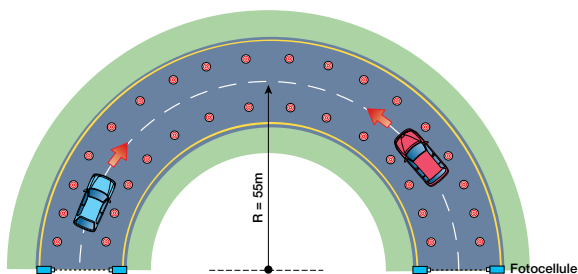
In rosso = presente su vettura provata
 (1) compreso airbag passeggero; (2) Appearance Pack: cerchi di lega e fendinebbia compresi nel prezzo fino al 31/12/1999;
 (3) Volante e sedile lato guida regolabili in altezza.

RUMOROSITÀ



L'A.I. (indice di articolazione) esprime il disturbo in relazione alla percezione acustica dei passeggeri: più è elevato, più la vettura è confortevole. La «Punto» appare sempre in vantaggio, ma sono notevoli i progressi rispetto al passato fatti dalla «Fiesta». Alle basse velocità si equivalgono.

La prova del «g» laterale (curva raggio 55 m)



FIAT «PUNTO 1.2 16V ELX»: ACCELERAZIONE LATERALE 0,9 g

FORD «FIESTA 1.2 16V ZETEC»: ACCELERAZIONE LATERALE 0,9 g

PEUGEOT «206 1.4 XR»: ACCELERAZIONE LATERALE 0,9 g

La Ford «Fiesta» ha superato il test a una velocità media pari a 80,9 km/h. La Fiat «Punto» e la Peugeot «206» hanno fatto segnare rispettivamente una velocità di 79,4 e 79,2 km/h.

Punto

PREGI

- Confort e abitabilità ottimi
- Consumi ridotti
- Sterzo

DIFETTI

- Ripresa lenta

IN SINTESI

Seducere col prezzo facile

Potremmo spendere pagine e pagine a raccontarvi di quanto bene vada la «Fiesta», a tesservi le lodi della «Punto», a spiegarvi quanto gradevole sia la «206». Tanto, alla fine, scegliereste lo stesso quella che più vi piace, certi comunque di non sbagliare. In effetti, l'acquisto di un'auto non è mai stato un atto razionale. C'è soltanto un argomento in grado di contrastare la spinta emotiva: un listino accessibile, semplice, trasparente. Alla Ford lo sanno bene e la nuova «Fiesta», in effetti, ha un prezzo che non teme confronti. Ma non basta: la politica di vendita della Casa tedesca si spinge oltre. Per il lancio, cioè fino alla fine dell'anno, la «Fiesta» avrà di serie l'«Appearance Pack» (fendinebbia e cerchi di lega), un optional che costa mezzo milione di lire. Inoltre, la si potrà comperare con una formula rateale di particolare favore, che prevede un'estensione della garanzia, due tagliandi di manutenzione e l'assicurazione furto e incendio.

Fiesta

PREGI

- Prezzo conveniente
- Confort buono
- Comportamento affidabile

DIFETTI

- Ripresa lenta

206

PREGI

- Guida agile e divertente
- Cambio
- Abitabilità

DIFETTI

- Riflessi sul parabrezza

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo

Punto	Fiesta	206
POSTO GUIDA ★★★★	★★★	★★★★
Tutti comodi, ma con qualche differenza: la Peugeot è l'unica a offrire di serie il volante regolabile, la Fiat lo fa pagare a parte, mentre sulla Ford il piantone resta fisso.		
PLANCIA E COMANDI ★★★★	★★★★	★★★★
La «Fiesta» tiene bene il passo della concorrenza, nonostante la differenza d'età rispetto a «Punto» e «206». La disposizione di alcuni comandi è migliorabile su tutte.		
STRUMENTAZIONE ★★★★	★★★	★★★
L'italiana, rispetto alla dotazione standard comune anche alla «206» e alla «Fiesta», ha il computer di bordo. Piacevole e riposante l'illuminazione verde della tedesca.		
CLIMATIZZAZIONE ★★★★★	★★★★★	★★★★★
La «Punto» monta di serie il climatizzatore, ma le altre possono averlo a pagamento. Sulla «Fiesta» l'impianto funziona bene, ma l'innesto del compressore è avvertibile.		
VISIBILITÀ ★★★★★	★★★★★	★★★★★
In manovra, non è difficile valutare gli ingombri delle tre vetture, sebbene l'eventuale presenza dei poggiatesta posteriori possa ridurre la visuale posteriore.		
FINITURA ★★★★★	★★★★★	★★★★★
Ford e Fiat hanno fatto un ulteriore passo avanti nella scelta dei materiali e nell'assemblaggio. La Peugeot riconferma la sua grande cura per il dettaglio.		
EQUIPAGGIAMENTO ★★★	★★★	★★★
Complessivamente si equivalgono: la Fiat è più votata al confort (climatizzatore di serie), la Ford alla sicurezza (doppio airbag), la Peugeot sta nel mezzo.		
ABITABILITÀ ★★★★★	★★★★★	★★★★★
La «Punto» resta un riferimento per tutta la categoria, sebbene pure la «206» vantò uno spazio interno di tutto rispetto. La «Fiesta», tuttavia, si difende con onore.		
BAGAGLIAIO ★★★	★★★	★★★★
I vani della «Punto» e della «Fiesta» hanno una capacità di carico allineata alla media della categoria. La «206» può contare anche sulla versatilità dell'abitacolo.		
CONFORT ★★★★★	★★★★★	★★★★★
La «Punto» seconda serie è cresciuta molto rispetto al passato; la nuova «Fiesta» è migliorata sotto diversi aspetti, compreso quello della silenziosità. Bene pure la «206».		
MOTORE ★★★★★	★★★★★	★★★★★
Parsimonioso il «1200» 16V della Fiat, elastico il «1400» 8V della Peugeot, sempre disponibile quello della Ford. Il francese eroga la coppia massima a un regime più basso.		
ACCELERAZIONE ★★★	★★★	★★★★★
Non hanno mostrato differenze significative tra loro. La «Fiesta», tuttavia, si avvantaggia leggermente rispetto alle altre due concorrenti negli allunghi.		
RIPRESA ★★	★★	★★★★★
La Fiat e la Ford sono risultate piuttosto lente: del resto, i rapporti lunghi privilegiano i consumi e la silenziosità di marcia. Più brillante la Peugeot in ogni situazione.		
CAMBIO ★★★★★	★★★★★	★★★★★
«Punto» e «Fiesta» vanno molto bene: gli innesti sono precisi, rapidi e poco contrastati. La «206», però, ha un comando migliore per precisione e manovrabilità.		
STERZO ★★★★★	★★★★★	★★★
La «Punto» ha un servosterzo elettrico con due tarature: leggerissimo in manovra, più sensibile in velocità. Buono il compromesso ottenuto sulla «Fiesta».		
FRENI ★★★★★	★★★★★	★★★★★
Gli spazi d'arresto, a dire il vero, non sono eccezionali, sebbene rientrino tutti nella media. L'unica ad aver effettuato la prova senza l'ABS è la «Fiesta».		
TENUTA DI STRADA ★★★★★	★★★★★	★★★★★
Tutte hanno manifestato al limite una tendenza al sottosterzo, contrastabile istintivamente alleggerendo la pressione sul pedale del gas.		
STABILITÀ ★★★★★	★★★★★	★★★★★
La «Punto» ha un'ottima capacità di autorialineamento, anche quando viene provocata. La «Fiesta» non impensierisce, mentre la «206» è appena un po' più nervosa.		
CONSUMO ★★★★★	★★★★★	★★★★★
L'italiana spunta un giudizio migliore per le elevate percorrenze sulle strade extraurbane. Allineati alla migliore concorrenza i valori della «Fiesta» e della «206».		
PREZZO ★★★★★	★★★★★	★★★★★
La «Punto» costa di più, ma l'allestimento giustifica in parte il divario di prezzo e si tratta, come la «206», di una vettura molto moderna. Più economica la «Fiesta».		

Le stelle assegnate sono valutate mettendo a confronto il punteggio migliore che, nella stessa voce, hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.



Sei intorno ai 20 milioni

Il segmento B da solo rappresenta circa il 30% del mercato italiano: è un settore molto importante e quasi nessun costruttore vuole rimanerne escluso. La scelta, di conseguenza, è molto ampia: versioni, equipaggiamenti e prezzi dei modelli più significativi.

Lancia «Y»



I numeri di vendita la collocano al terzo posto nella graduatoria delle vetture del segmento B e addirittura al sesto nella classifica delle auto più vendute: la Lancia «Y» si è affermata nonostante una gamma di motori e allestimenti ristretta e la carrozzeria a sole tre porte. Nel design ricercato si rifà ad alcune Lancia del passato e, per finiture e dotazioni, si colloca un gradino più in alto rispetto alle concorrenti. I prezzi partono da 17.992.000 lire per la «1.1 Elefantino Blu», fino ai 25.242.000 lire per la «1.2 16V LX». La versione paragonabile alla «Fiesta Zetec» per potenza ed equipaggiamento è la «1.2 16V LS», che costa 21.742.000. Tre i motori a disposizione: un «1100» da 40 kW e due «1200» da 44 kW e da 63 kW.



Molto del favore riscosso dalla «Y» è dovuto alla possibilità di personalizzare la vettura secondo i propri gusti: la gamma dei colori è piuttosto ampia, così come la disponibilità di accessori. Pregiati pure i rivestimenti interni, che possono essere anche di pelle o di alcantara. Un po' scarna, in verità, la dotazione di sicurezza: ABS, airbag passeggero e, in certi casi, pure quello lato guida sono ottenibili solo a pagamento.

Nissan «Micra»



Adesso non si gira più nessuno quando passa una «Micra», ma fino qualche tempo fa c'era la fila dai concessionari: la piccola Nissan è stata l'auto che per prima ha cambiato il concetto di utilitaria, offrendo di serie accessori importanti, come il servosterzo, e motorizzazioni moderne e sofisticate, tutte con distribuzione bialbero a sedici valvole. Ora è offerta con il cambio automatico allo stesso prezzo del cambio manuale e gli automobilisti sembrano gradire, se è vero che ormai una «Micra» su quattro non ha il pedale della frizione. La gamma comprende 16 versioni, a tre e cinque porte, con prezzi che vanno da 17 a 25,5 milioni di lire. La versione di confronto con la «Fiesta Zetec» è la «1.3 16V 3 porte Jive» (20.042.000 lire).



Col tempo la «Micra» ha perso un po' di smalto, vuoi per l'ultimo restyling, che ha offuscato la pulizia del design originale, vuoi per la concorrenza sempre più agguerrita, ma continua a offrire una garanzia di tre anni (o 100.000 km), un «plus» che non tutte le altre possono vantare. La guida è molto gradevole e facile e il confort è buono. L'ABS si paga 1.200.000 lire, il climatizzatore, se non è di serie, costa 1.400.000 lire.

Opel «Corsa»



Rappresenta quasi il dodici per cento della categoria delle piccole: l'Opel «Corsa», pur invecchiata (il nuovo modello arriverà l'anno prossimo), occupa stabilmente i primi posti della classifica del segmento B. Ha una gamma molto articolata, che prevede quattro motorizzazioni a benzina, tutte a quattro valvole per cilindro, e ben due a gasolio, un «1500» turbo e un «1700» aspirato. Alle classiche configurazioni a tre e cinque porte, recentemente si è aggiunta pure la versione giardinetta. La «1.2 16V Sport» dovrebbe essere l'antagonista diretta della «Fiesta Zetec»: più o meno lo stesso allestimento, potenza inferiore (48 kW), prezzo di 19.922.000 lire. Gli altri prezzi, da 17,5 a 25,5 milioni di lire.



Per festeggiare il centenario della Casa tedesca, la gamma «Corsa» si è arricchita della «100», che si distingue per l'equipaggiamento piuttosto completo, che comprende, tra l'altro, pure il climatizzatore, i cerchi di lega e l'ABS. Su tutte le versioni si possono montare gli airbag laterali in aggiunta a quelli guida e passeggero offerti di serie su quasi tutte le versioni. Su tutte le «benzina» c'è l'opzione cambio automatico (1,8 milioni).

Renault «Clio»



Ha poco più di un anno, la seconda serie della «Clio», ma ha già conquistato il secondo posto, sia pur molto distanziata dalla «Punto», della graduatoria del segmento B. Merito della linea piacevole, del confort e anche dei prezzi, che sono piuttosto convenienti. La gamma si apre con la «1.2 3 porte RN» da 43 kW, che costa 18.242.000 lire, e si completa con la «1.6 5 porte Initiale», che vale 27.092.000 a fronte, però, di un equipaggiamento esclusivo. Motori «1200», «1400», «1600» a otto valvole, più un «1.6 16 V» e un «1.9» diesel. La «1.4 3 porte RT» si confronta ad armi pari con la «Fiesta Zetec»: costa 21.392.000 lire, ma monta di serie il climatizzatore. Tutte, tranne le sportive «S», possono essere a tre o cinque porte.



La «Clio» si segnala soprattutto per il confort: la silenziosità di marcia elevata e l'assorbimento delle sospensioni efficace, uniti alla presenza del climatizzatore di serie su quasi tutti i modelli, danno l'impressione di essere su un'auto di categoria superiore. Ventotto le versioni disponibili per una decina di allestimenti diversi. Il cambio automatico autoadattativo «Proactive» a quattro rapporti c'è solo sul «1600».

goria, poiché ve ne sono altre che meritano di essere prese in considerazione.

La classifica delle auto più vendute vede nei primi posti la Renault «Clio», seguita dalla Lancia «Y», poi dalla Opel «Corsa», ma ci sono anche la Volkswagen «Polo», appena rinnovata, la Seat «Ibiza», che ha dimensioni sensibilmente maggiori, la Toyota «Yaris», che sta riscuotendo molti

Toyota «Yaris»



Pare ci voglia parecchio tempo per avere una «Yaris», segno che il gradimento del pubblico è elevato. In effetti, la piccola Toyota è già entrata nella top ten della categoria, pur essendo sul mercato da poco e con una gamma molto ristretta, che annovera appena quattro versioni. Sotto il cofano, per adesso, c'è solo un «1000» a sedici valvole (ma un «1300» è in arrivo), molto potente (50 kW) e piuttosto raffinato, con tanto di variatore di fase. Due gli allestimenti, uno base, da 18.992.000 lire (confrontabile con la «Fiesta Zetec»), e uno più ricco, con il climatizzatore di serie, da 20.992.000 lire; la configurazione a cinque porte costa un milione di più. Rispetto alle concorrenti è qualche centimetro più corta.



La «Yaris» è un concentrato di tecnologia, non solo sotto il cofano: la strumentazione, per esempio, sfrutta un gioco di specchi per ottenere un effetto molto spettacolare e, a richiesta, si può avere pure il navigatore satellitare. La dotazione comprende, su tutte, il doppio airbag, l'autoradio, i poggiatesta posteriori, ma non si può avere, neppure a pagamento, il cambio automatico. La garanzia è di tre anni oppure 100.000 km.

consensi, e la Nissan «Micra». Il panorama di mercato si estende anche a vetture i cui numeri di vendita sono inferiori, ma che rappresentano pur sempre valide alternative, come la Citroën «Saxo», la Honda «Logo», la Skoda «Felicia». Prima di decidere, tuttavia, tenete d'occhio il listino e l'equipaggiamento, perché le differenze, alla fine, emergono proprio da questi elementi.

Volkswagen «Polo»



A fine mese arriveranno negli autosaloni Volkswagen le nuove «Polo»: saranno in tutto ventiquattro le versioni disponibili, con cinque motorizzazioni a benzina, da 37 a 92 kW, e due a gasolio, da 47 e 55 kW, tra cui il nuovo «1400 TDI». Con i recentissimi aggiornamenti, la «Polo» si prefigge di scalare la classifica del segmento B, che attualmente la vede al settimo posto. I prezzi non sono ancora stati definiti nel dettaglio, si sa soltanto che partiranno da 20,5 milioni di lire per la versione d'attacco, la «1.0 3 porte», per arrivare ai 34,7 milioni richiesti per la sportiva «1.6 GTI». La «Polo» avrà le stesse configurazioni della precedente, a tre porte e a cinque, nelle varianti berlina e station wagon.



La «Polo» è cambiata nelle sue componenti di circa il 60%, ma dove gli aggiornamenti sono più evidenti è dentro: la plancia è stata completamente rivista e nuovi sono pure i rivestimenti. Arricchita anche la dotazione di bordo: due airbag, servosterzo, volante regolabile. A richiesta ci sono il climatizzatore (anche automatico), gli airbag laterali, i sedili di pelle. Cambio automatico sui motori 1.4 litri da 44 e 55 kW.