



testi di Giorgio Cerbai

VOLKSWAGEN CROSS GOLF

Un po' SUV, un po' monovolume

FUORISTRADA LEGGERO E FUNZIONALITÀ DA FAMIGLIA

Dopo l'annuncio della Cross Polo, Volkswagen ufficializza anche la versione Cross della Golf, ben la sesta variante della gamma che si posiziona tra un MPV e un SUV compatto.

La seconda generazione della Cross Golf si differenzia chiaramente dal modello precedente per i tratti tipici del nuovo *design* Volkswagen. Questo stile si riflette in modo particolare nell'accento posto allo sviluppo orizzontale della calandra e del paraurti anteriore. Questo andamento delle linee si abbina perfettamente ai tratti tipici che caratterizzano la nuova Cross.

Rispetto alla prima generazione della Cross Golf, la robusta carrozzeria di questa agile *off-road* è stata elegantemente ridisegnata per esprimere al meglio lo stile di *design* del nuovo DNA Volkswagen. Analogamente alla nuova Cross Polo, il *design* del frontale è stato fortemente rielaborato. Gli elementi di rivestimento color antracite nella parte superiore del paraurti anteriore seguono i principi stilistici dello sviluppo orizzontale. Ai lati trovano posto i fari fendinebbia di serie. In basso, il frontale è protetto da una barra trasversale tinta argento, che ripren-

de stilisticamente la protezione sottoscocca. Sulle fiancate la nuova Cross Golf mostra i tipici passaruota allargati, le minigonne e le protezioni per le porte. Come il paraurti anteriore, anche quello posteriore è dotato di una protezione sottoscocca tinta argento. Grazie alle protezioni verniciate in colore scuro, la Cross Golf, con i suoi 20 mm in più di altezza da terra, riesce ad affrontare anche tracciati fuoristrada. Al contempo questi particolari riparano dagli urti anche nel traffico cittadino.

Come negli altri modelli Cross, i gusci dei retrovisori sono argentati e riprendono le stesse tonalità degli elementi di protezione del sottoscocca integrati nei paraurti. Si abbinano perfettamente anche le barre portatutto argentate. Completano il *look*, gli inserti

IN BREVE

Prezzo

da definire

Cons. misto

5,3 l/100km

Garanzia

2 anni Km illimitati

VOTO

9

PREGI

- notevole funzionalità
- posizione di guida
- consumi ridotti

DIFETTI

- parcheggio in città
- visibilità posteriore



Alcune delle più incredibili storie d'amore hanno avuto un protagonista solo.

(Wilson Mizner)

La Golf versione country, che si posiziona tra una MPV e un SUV compatto, si offre come alternativa al classico e tanto biasimato «gipponese». Prezzi e specifiche da definire



In alto

La plancia della Cross Golf è tipicamente Volkswagen, razionale e funzionale con tutti i comandi a portata di mano

A destra

La leva del cambio DSG, disponibile con i motori benzina e diesel, e il particolare del faro.



cromati sulle fiancate e i nuovi cerchi in lega leggera da 17 pollici nel nuovo disegno Cross.

Ma la Cross Golf si riconosce soprattutto per le otto bocchette d'aerazione tonde sulla plancia. Sempre di serie, volante a tre razze pomello del cambio rivestiti in pelle, materiale utilizzato anche per realizzare la cuffia della leva del cambio. Non da ultimo troviamo i nuovi listelli sottoporta con la scritta Cross Golf e la pregiata pedaliera in *look* alluminio.

Gli *interni* della nuova creatura VW si contraddistinguono per la posizione di guida rialzata e per l'enorme flessibilità di utilizzo. Inoltre, la Cross Golf offre un notevole spazio per le gambe di tutti i passeggeri. E c'è di più: la capacità di carico del vano bagagli varia da un minimo di 395 litri fino ad un massimo di 540 litri, in base alla posizione del divano posteriore, regolabile in senso longitudinale, sdoppiabile e ribaltabile asimmetricamente. Se gli schienali posteriori vengono ribaltati completamente, il volume di carico aumenta fino a 1.450 litri.

Sul fronte *motori*, la Cross Golf sarà equipaggiata principalmente con propulsori sovralimentati e con iniezione diretta a benzina (TSI) e Diesel (TDI *common rail*). Grazie alle innumerevoli tecnologie BlueMotion, come il sistema *start/stop* e il sistema di recupero dell'energia cinetica, emissioni e consumi diminuiscono. Ma le prestazioni non ne risentono. L'esempio più evidente è dato

dalla Cross Golf 1.4 TSI 160 CV: con i suoi 240 Nm (disponibili a partire da 1.500 giri) questo motore benzina con doppia sovralimentazione permette di raggiungere la velocità massima di 207 km/h e, con cambio manuale a 6 marce, i consumi nel ciclo combinato si attestano ad appena 6,8 litri/100 km e le emissioni di CO₂ a 159 g/km.

Perfno rispetto al TSI della prima generazione, che aveva 20 CV in meno, il *consumo* è inferiore di 0,5 litri. Il TSI si può abbinare al cambio DSG a sette rapporti, disponibile come *optional*. Le altre motorizzazioni TSI disponibili hanno potenze di 105 e 115 CV. I nuovi motori TDI *common rail* della Cross Golf sono estremamente parchi nei consumi. Hanno potenze comprese tra 105 (motore 1.6) e 140 CV (motore 2.0) e montano di serie il filtro antiparticolato. Il motore TDI CV, ad esempio, con cambio manuale a 6 marce, nel ciclo combinato consuma soltanto 5,3 litri per 100 km (a fronte di emissioni di CO₂ pari a 138 g/km). La straordinaria coppia massima di 350 Nm è disponibile già da 1.750 giri.

La dotazione di serie è piuttosto ricca e offre specchietti retrovisori a regolazione elettrica e riscaldabili, gruppi ottici posteriori con tecnologia LED, vetri atermici oscurati, luci diurne e chiusura centralizzata con radiocomando. Non manca poi il climatizzatore semiautomatico e l'impianto audio. Prezzi ancora da definire. ●

SCHEDA TECNICA

motore
4 cil. in linea 1.600 cc Euro 5
potenza
102 kW (140 CV) a nd g/m
coppia
350 Nm a 1.750 g/m
iniezione
common rail
cambio
Manuale 6 marce
freni
A disco anteriori autoventilanti con Abs di serie
dimensioni
Lung. nd, larg. nd, alt. nd
bagagliaio
395/1.450 litri
peso
nd kg
pneumatici
225/45 R 17"

ACCESSORI di serie

Airbag lato guida e pass.	di serie
Airbag laterali	di serie
Airbag laterali post	di serie
Cristalli ant. elettr.	di serie
Climatizzatore	di serie
Controllo frenata	di serie
Chiusura centralizzata	di serie
Controllo elettronico stab.	di serie
Lavalunotto	di serie
Immobilizer	di serie
Indicazione multifunzione	di serie



FUNZIONALITÀ



La Cross Golf è l'ideale per il *country* leggero e la vita vissuta ogni giorno tra la campagna e la città. Dalle strade sterrate al parcheggio del supermercato, con i bimbi, il cane e le borse a bordo.



Testi di Giorgio Scaglione

Mazda2 Funzionalità bi-fuel

LA PICCOLA GIAPPONESE ADESSO ANCHE CON DOPPIA ALIMENTAZIONE

Che la Mazda abbia sempre puntato a scelte anticonformiste è un fatto di tradizione. D'altra parte l'unico motore Wankel a pistoni rotanti del mercato è proprio della famosa casa giapponese, che su questa piccola non tradisce davvero le attese.

Rispetto alle progenitrici del passato il salto di qualità è notevole: la Mazda2 ha perso quell'aria da furgonetta che era dalla sfortunata Demio - certo anche il nome - trasformandosi adesso in una affascinante sportiva del segmento B, dalle caratteristiche costruttive del tutto personali, tali da distinguersi perfettamente rispetto a tutte le sue dirette concorrenti.

Anzitutto il **design**. La matina giapponese, da un bel po' di tempo in orbita Ford, ha centrato il bersaglio offrendo alla Mazda2 quell'insieme di linee tese e rotondità al punto giusto tali da renderla decisamente sportiva ma senza esagerazioni. Muso a cuneo e codina all'in su, la giapponesina strizza l'occhio al pubblico giovane, ma anche a quello femminile, magari per l'uso quotidiano con pacchi e bambini. Una sfida che la Mazda2 non rifiuta, anzi, se fuori appare così compatta e molto più lun-

ga dei suoi 3,89 metri, dentro sembra un'altra auto, molto più ampia, soprattutto nella capacità di carico che supera quella di molte colleghe: ben 250/787 litri. Il vano bagagli è poi di forma regolare, quindi facilmente sfruttabile fino all'ultimo centimetro.

L'**abitacolo** spazioso e ben modulabile si presta inoltre ad ogni tipo di configurazione da viaggio. Certo, la Mazda2 non è una monovolume, ma all'interno la marcia è comoda ed a disposizione degli occupanti ci sono numerosi vani, in particolare per piccoli oggetti come cellulari, occhiali e *compact disc*.

Seduti sul divano posteriore ci si sente proprio rinchiusi in una *coupe* grazie ai montanti posteriori che sono ampi e quindi hanno costretto i costruttori

IN BREVE

Prezzo	14.300 euro
Cons. misto	7,4 l/100km
Garanzia	3 anni 100.000 km
VOTO	9

PREGI

- ottima tenuta di strada
- maneggevole in città
- consumi ridotti

DIFETTI

- visibilità posteriore
- soglia bagagliaio alta



Chiunque vada **più** piano di noi in macchina è un idiota, e chiunque vada **più** forte è un pazzo scatenato.

(George Carlin)

Rispetto al passato la Mazda2 adesso fa sul serio con design accattivante, contenuti di qualità e anima sportiva. Prezzi concorrenziali anche per la bi-fuel

In alto
L'abitacolo è avvolgente e la posizione di guida del pilota è da vera sportiva. Molto pratica la leva del cambio sulla plancia

A destra
Il particolare del tachimetro di forma circolare e del comando per escludere il DSC che è optional



a ridurre le superfici vetrate posteriori. Pilota e passeggero siedono invece su sedili ampi e avvolgenti, in particolare, per il guidatore, per il quale è facile trovare la giusta posizione al volante che è regolabile in altezza, come il sedile.

Grazie al cambio ravvicinato sulla plancia ed allo sterzo massiccio, arricchito all'occorrenza con i comandi dell'impianto audio, si avverte proprio la sensazione di essere al volante di una vera sportiva. Oltre la linea, la piccola giapponese offre comunque anche tanta sportività per una auto di questo segmento.

Assetto piuttosto rigido e sterzo preciso fanno da cornice all'anima briosa della Mazda2, il **cam-bio** dagli innesti rapidi, ma piuttosto ruvidi nelle cambiate rapide, ne è poi la ciliegina sulla torta, per le candeline occorre scegliere la versione **top** di gamma «FUN» che monta di serie i cerchi in lega a razze da 16 pollici.

Così acchittata la Mazda2 si fa notare, come stesse sotto i riflettori, ma al momento dello spettacolo la sostanza si mostra prontamente. Ed ecco che **al volante** la piccola «jap», si guida sicura e stabile in ogni situazione di marcia. Precisa negli inserimenti, tiene la traiettoria senza accennare tentennamenti di sorta, con la coda stabile anche in rilascio di gas ed in staccata.

Anche nei rapidi cambi di peso la Mazda2 esce rapida e sicura senza accennare il minimo rollo e questo grazie anche alla leggerezza della

massa in movimento che è sotto i 1.000 kg. Una caratteristica raggiunta dai tecnici mediante l'uso di acciaio leggero che non ha minimamente inciso sulla sicurezza che, ai *crashTest*, ha guadagnato le 5 stelle.

La leggerezza del telaio agevola anche il risparmio sul fronte **consumi**, il che, in tempi di carburante con prezzi alle stelle, non è cosa da poco. La versione che abbiamo avuto in prova era la 1.3 da 75 cv in versione *bi-fuel*, che si è rivelata silenziosa, anche durante le fasi di sorpasso quando i cambi di marcia fanno decisamente salire i giri/motore, e piuttosto parco nei consumi. Bene nello spunto da fermi e progressiva in accelerazione, abbiamo constatato solo una certa pigrizia nella ripresa dai bassi regimi, che è comunque una caratteristica piuttosto comune su questi tipi di propulsore.

Davvero una manna la funzione della doppia alimentazione che soddisfa non solo al momento del rifornimento di gas, dove la spesa è ai minimi, ma soprattutto per l'incremento dell'autonomia di marcia. Senza dimenticare poi la possibilità di circolare durante il blocco del traffico.

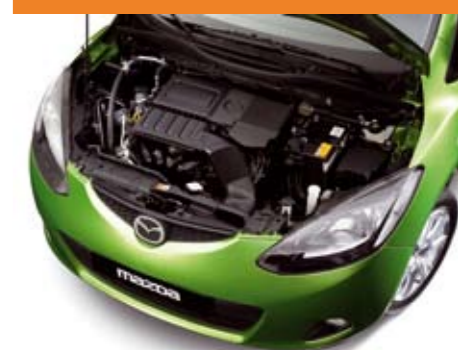
Il **prezzo** della *bi-fuel* è di 14.300 euro per la 1.3 5 porte da 75 Cv in allestimento «Easy Clima», fino ai 15.300 della versione «Play». Entrambe hanno a disposizione come *optional* solo il controllo elettronico della stabilità e la vernice metallizzata, entrambe a 350 euro. ●

SCHEDA TECNICA

motore
4 cil. in linea 1.300 cc Euro 4
potenza
55 kW (75 cv) a 5.700 g/m
coppia
105 Nm a 3.700 g/m
iniezione
Elettronica
cambio
Manuale 5 marce
freni
A disco anteriori posteriori tamburo con Abs di serie
dimensioni
Lung. 389 larg. 169 alt. 147 (cm)
bagagliaio
250/787 litri
peso
955 kg
pneumatici
175/65 R 14"

ACCESSORI di serie

Airbag lato guida e pass.	di serie
Airbag laterali	di serie
Airbag laterali post	di serie
Cristalli ant. elettr.	di serie
Climatizzatore	di serie
Controllo frenata	di serie
Chiusura centralizzata	di serie
Controllo elettronico stab.	€ 350
Lavalunotto	di serie
Immobilizer	di serie
Predisposiz audio	di serie



TECNICA



L'allestimento *bi-fuel* consente di massimizzare al massimo i costi di gestione e l'economia d'uso nel quotidiano. Il pieno di gas è poi davvero poco oneroso.



Ford S-Max Restyling

Dopo circa quattro anni dal debutto la S-Max è passata al trucco e si presenta sapientemente ritoccata per esaltarne ancor di più l'aerodinamicità. Ad esempio nuove cromature, soprattutto sul fianco e in coda impreziosiscono l'immagine che trova sul frontale i segni maggiori dell'intervento estetico: il cofano è più scolpito, con evidente ampliamento della presa d'aria inferiore, i fari sono stati esaltati, grazie ad una maggiore sagomatura, e, come quelli posteriori, offrono quel tipico «gioco» di luci a led adesso tanto in voga presso i maggiori costruttori. Come ogni *restyling* che si rispetti, oltre a nuovi colori metallizzati per l'esterno - dove adesso troviamo anche la telecamera posteriore ed i sensori che avvisano il sorpasso da tergo - l'interno è

stato ritoccato solo in funzione di ringiovanimento. Sul piano della funzionalità, l'abitacolo della S-Max, estremamente modulabile, offre la possibilità di «giocare» con le diverse configurazioni di sedili, in modo da coniugare al meglio esigenze di carico e di ospitalità dei passeggeri, fino alla soluzione più radicale di massimo stivaggio bagagli con la seconda e terza fila di sedili completamente abbattute e «nascoste» nel pavimento.

La S-Max è equipaggiata con il nuovo motore 2.0 STCi Duratec turbo-benzina capace di erogare 203 cavalli e 300Nm di coppia e con il nuovo TDCi Duratorq da 115, 140 o 163 cavalli.

Tutti i nuovi motori sono Euro 5, e gli può essere abbinata, tranne che sulla diesel 115 CV, la nuova trasmissione Powershift: il sei marce sarà di serie sulle 2.0 STCi.

Due le versioni a listino «Plus» e «Titanium», quest'ultima dalla dotazione di serie molto ricca che comprende, tra l'altro, i cerchi in lega, i vetri oscurati e l'impianto audio. Prezzi da 29 mila a 32 mila euro.



In alto
La plancia della S-Max è in perfetto stile Kinetic, dove predomina l'alluminio satinato

Qui sopra
Il particolare del faro posteriore



RENAULT X-MOD

La Renault Scénic X-Mod si presenta sul mercato con un carattere sempre più vicino a quello della Mégane per quanto riguarda il comportamento stradale, mantenendo al contempo i vantaggi di abitabilità della monovolume compatta. La Scénic a 5 posti si chiama ora X-Mod e con questa nuova denominazione prende il posto della Scénic II e si affianca alla nuova Renault Scénic 7 posti, erede della Grand Scénic. L'immagine, le dotazioni e le caratteristiche della X-Mod puntano a conquistare chi, oltre all'ormai nota praticità della gamma Scénic, desidera un prodotto più dinamico. La gamma motori si articola su una versione a benzina e ben cinque diesel, anche se la motorizzazione di punta sarà la 1.5 da 105 e 110 CV (a partire da quest'ultima Euro 5 con filtro antiparticolato) con emissioni di CO₂ a quota 130 e 136 g/km offerta nell'allestimento Luxe a 24.250 euro, chiavi in mano.



CITROEN DS3

Nasce la Gamma DS e quella contrassegnata dalla serie 3, «DS3» appunto, ne rappresenta il primo della specie. Il nome rievoca ovviamente la storica e rivoluzionaria creatura Citroën del passato, ma in Casa tengono a far sapere che si tratta solo di un richiamo al passato per sottolineare tutta la modernità e la tecnologia che invece caratterizza la neonata Citroën.

Cinque motorizzazioni a disposizione per la DS3, che misura meno di 4 metri e verrà commercializzata dal 21 marzo. Tutti motori Euro 5 tra cui due diesel HDi da 92 CV e 112 CV e tre benzina da 95 CV, 120 CV e 155 CV. Tre trasmissioni, manuale a cinque o sei marce e automatico robotizzato. I valori di emissioni vanno dai 104 ai 160 g/km di CO₂, e fra non molto arriverà anche un altro gasolio, ma da 99 g/km ed entro il 2010 approderà la tecnologia *start-stop* che oramai impazza su tutte le novità del momento.

“

Definizione di curva:
la più graziosa
distanza tra due punti.
(Mae West)



AUDI A1

Chiamarla Citycar è praticamente una offesa anche se quella è la sua missione. Noi la definiamo più una *Citylusso-car*, perché la nuova Audi A1 non è altro che lusso in piccolo. A dieci anni dall'arrivo della A2 (l'incompresa) ecco che la A1 fa già parlare molto di sé, perché quella delle prime foto ufficiali a tre porte sarà solo la prima delle quattro varianti che ne determi-

neranno la gamma. Insomma con la RS5 parcheggiata in garage, mancava una «piccola» per la spesa in centro, fino ad oggi rimpiazzata dalla Mini, e - perché no? - da una Mito. Dopo la tre porte la versione a 5 porte *Sportback* arriverà nei primi mesi del 2011. I motori della A1 saranno il 1.2 TFSI a benzina da 105 CV e il 1.4 TFSI da 140 o 150 CV, diesel il 1.2 TDI da 75 CV e il 2.0 TDI da 143 CV. Non mancheranno poi la sportivissima S1 e la cabriolet.

NISSAN CUBE

Se quello attuale fosse l'anno 2002 e la Cube in questione quella di prima generazione, il suo arrivo avrebbe fatto maggiore scalpore, e non poco. Oggi, alla terza generazione, accanto alla Soul, alla C3 Picasso e alla Materia, la Cube, che comunque è caratterizzata da fnezze stilistiche molto originali, va ad accodarsi al flone «cubista», rimasto fino a qualche tempo fa un fenomeno tutto giapponese. È ovvio, l'impatto con la nuova Cube è notevole, quindi o la si ama o la si odia, ma certamente non le si può restare indifferenti. Insomma la Cube, da apparente scherzo stilistico di un *designer* buontempone, rappresenta invece un'ottima «razionalizzazione» dello spazio, sia interno che esterno, l'uno in funzione della massima sfruttabilità, l'altro in funzione della massima riduzione degli ingombri. Quanto ai motori è disponibile un 1.600 benzina da 110 CV poco brillante ai bassi regimi e ideale soprattutto per una trasformazione a GPL o metano. Altro pianeta il 1.500 diesel, che arriverà più in là, e che vanta sempre 110 CV, ma ben più vispi, grazie al turbo, e dai consumi molto competitivi (dichiarati circa 20 km/l). Abbinato al cambio automatico sarebbe il massimo per il traffico, ma quest'ultimo è riservato solo al motore a benzina. Il cambio manuale è a 6 rapporti.



MASERATI GRAN CABRIO

Nella vita è sempre meglio rimanere con i piedi per terra, ma a volte dar spazio alla fantasia è molto importante. Quindi sognare una supercar, oltretutto Maserati, non ci farà senz'altro male. Il fascino che traspare dalla carrozzeria della nuova Gran Cabrio, è un *mix* ben riuscito di eleganza e potenza. Qui ritroviamo cromature e linee che si rifanno all'inconfondibile stile delle ultime creazioni firmate Pininfarina, un viaggio nel futuro dell'auto sportiva che riassaporiamo forte in una *supercar* che lascia senza fiato. Insomma se i sogni son desideri, perché non lasciarsi andare a qualche fantasia per corredare i suoi 440 cv?



E già, perché qui con il soldo sonante si può avere proprio tutto, dalle pinze freno di vari colori alle più stravaganti sellerie in pelle interne, alle tinte più particolari della *capote* o al set di valigie esclusivo (3.600 euro). Base di partenza a quota 135.000 euro, ovviamente chiavi in mano. ●

IN BREVE

Kia Magentis Ammiraglia alla coreana

La Casa coreana sta per lanciare la nuova generazione Magentis, darà fastidio alle blasonate ammiraglie tedesche?



Fiat Doblò Natural Power Ibrida a tutto carico

Ecco la versione a metano del Nuovo Doblò. Prestazioni e consumi assicurati grazie alla combinazione turbo-metano.



Flextreme GT/E Concept La Opel d'attacco elettrica

Linee accattivanti e carrozzeria *coupe*, è la *concept* della futura GT Opel con tecnologia elettrica ad autonomia estesa.



Renault Wind La Cabrio accessibile...

Al Salone di Ginevra, Renault svela Wind una *roadster coupe* accessibile a tutti gli appassionati delle vetture cabrio.



