

PROVE SU  
STRADA



#### PREGI

- TENUTA DI STRADA E STABILITÀ AFFIDABILI
- PLANCIA ELEGANTE
- DOTAZIONE MOLTO CURATA
- FINITURA DI CLASSE

#### DIFETTI

- RUMOROSA A VELOCITÀ AUTOSTRADALE
- COMANDO HAZARD POCO ACCESSIBILE
- MANCANO ALCUNE SPIE

FORD «FIESTA 1.2i 16V GHIA»

# CAMPIONESSA DI SALTO IN ALTO

Avete notato quanto poco utilitarie siano diventate le utilitarie? Fino a poco tempo fa quasi bastavano un motore e quattro posti. Oggi le case automobilistiche, mosse dalle richieste di un pubblico sempre più esigente, fanno proposte ben più ricche. È il caso della nuova piccola Ford, simile solo nel nome a quella che debuttò nel 1976, ma in realtà più vicina a un'ammiraglia per rifiniture e dotazione. La «1.2i 16V Ghia» costa venti milioni di lire.

Ha decisamente un'aria importante, la nuova «Fiesta». Lo si percepisce già dall'esterno, che qualcosa è cambiato: il frontale ribassato, i fari più grandi, la tipica calandra Ford con il foro ovale impreziosita dalla mascherina trasparente nell'allestimento «Ghia». E l'effetto «ammiraglia» è ancor più evidente all'interno: la radica sul cruscotto (sintetica, ma molto





### Certe spie in meno

La console degli strumenti è ben curata anche se avremmo preferito una maggior dotazione di spie: mancano, infatti, quelle per le luci accese, per le cinture e per le porte aperte. Gli indicatori sono tutti ben leggibili anche in condizioni di scarsa illuminazione, c'è la segnalazione della riserva e il tachimetro ha mostrato di essere abbastanza preciso. Nelle versioni dotate di «TCS», il controllo automatico della trazione che evita i pattinamenti delle ruote motrici, è presente una spia che segnala il corretto funzionamento del dispositivo.

### Dentro la qualità

L'abitacolo della nuova «Fiesta» (qui nella versione a 5 porte) è ampio nel senso della larghezza e risente di qualche limite solo nella sistemazione dei piloti più alti, per i quali sarebbe stato preferibile disporre del volante regolabile. I sedili e le pannellature interne sono di qualità superiore. Nella «tre porte» è ben curata anche l'accessibilità al sedile dietro con un efficace sistema di ribaltamento degli schienali.

### Prezzo forte già nel '76

Senza scomodare modelli storici prodotti in milioni di esemplari come la «T», si può dire che la «Fiesta» è stata la prima utilitaria della Ford; presentata nel 1976, andava a completare una gamma orientata verso il settore intermedio («Escort» e «Taurus»). Simpatica, giovane, adatta alle grandi città, entrava direttamente in concorrenza con le «reglette» del momento, che in Italia si chiamavano «127», «A112» e «R5». Fu subito un successo, grazie al prezzo contenuto: poco meno di tre milioni di lire per la «900», praticamente lo stesso della sua omologa Fiat. Negli anni beneficiò di periodici restyling: tra le molte versioni, da ricordare per l'originalità meccanica la «XR2» del 1981, sportivissimo allestimento da 83 CV e 1600 di cilindrata, e la versione automatica, dotata di cambio a variazione continua. Di recente, la «Fiesta» è stata fra le prime a offrire l'airbag di serie fra le «piccole».



spettacolare), i sedili che son quasi poltrone, la plancia di colore chiaro che sembra anche più grande del vero. Peccato che si rifletta nel parabrezza. Il concetto di «utilitaria» è praticamente tramontato in casa Ford e alla «piccola» di famiglia è stata data la stessa dignità delle sorelle maggiori. Nonostante questa sommissa rivoluzione, la Ford non rinuncia al ruolo di «price leader» in questo settore di mercato. Nel confronto con la concorrenza, che approfondiremo nelle pagine seguenti, vedrete come la battaglia dei prezzi vada avanti a colpi di accessori e di centomila lire più o meno, almeno sulle versioni «base».

A parte gli abbellimenti estetici, nella riprogettazione della plancia e del posto guida è evidente una ricerca della razionalizzazione dei comandi e la necessità di integrare alcune «novità» in modo elegante. Per esempio, alla Ford hanno pensato che l'autoradio fosse un elemento da armonizzare con il resto dei comandi per aumentarne la funzionalità e la sicurezza di manovra, e ne hanno progettata una «dedicata». Anche l'airbag del passeggero trova posto sulla plancia senza sottrarre spazio al cassetto portaoggetti, che è perfettamente illuminato e completo di supporto per le lattine. Peccato che il comando dell'hazard sia rimasto al posto di prima, cioè sul piantone, scomodo da azionare in caso di bisogno. Un altro particolare migliorabile, a nostro giudizio, è lo spazio in altezza nella zona della pedaliera. Il sedile di guida, più ampio della media, offre la regolazione dell'inclinazione del piano di seduta (non è una vera e propria regolazione in altezza, ma aiuta a trovare una

sistemazione comoda) e della rigidità lombare. I guidatori più alti, però, potrebbero avere qualche problema di sistemazione anche a causa del volante fisso. Per gli altri lo spazio è adeguato.

L'impianto di climatizzazione «di serie» è all'altezza di quanto offerto in questa categoria dalla concorrenza: prevede pertanto il ricircolo, buone possibilità di scelta nella gestione dei flussi e grande portata

d'aria. Ad un prezzo modesto (1 milione e 200 mila lire) la Ford offre il condizionatore manuale, molto efficace in tutte le situazioni climatiche. Per finire, il bagagliaio, che è stato ampliato di oltre 30 dm<sup>3</sup> rispetto alla versione precedente, e che passa, quindi, a 261 litri, una capacità normale per la categoria. Il sedile posteriore sdoppiato è di serie.



# Contenti tutti, padri e figli

La gamma della nuova «Fiesta», per ora, prevede due motorizzazioni, un «1200» 16 valvole a benzina e un «1800 diesel», e tre allestimenti («Studio», «Techno» e «Ghia»). I prezzi partono da un minimo di diciotto milioni e mezzo di lire e non raggiungono i ventitré. Ogni versione è stata studiata per soddisfare ben precise tipologie di automobilisti. La «Studio» si rivolge soprattutto alla famiglia, mentre la «Techno» ha un look e una dotazione di accessori che la indirizzano verso un pubblico più giovane. Il suo carattere sportivo è sottolineato da alcuni dettagli della carrozzeria, come gli specchi retrovisori e lo spoiler sul portellone in tinta con la vettura e i copripneumatici speciali, ma anche dall'impostazione dell'abitacolo con sedili sportivi e una strumentazione vivace a quadranti bianchi. Anche per questo motivo non è prevista una versione «Techno» a gasolio. Più elegante e raffinata, infine, la «Ghia», la sola all'interno della gamma a poter contare sul servosterzo di serie. Si riconosce, oltre che per i paraurti nello stesso

colore della carrozzeria, per la plancia con inserti di radica sintetica, per il volante rivestito di pelle e per i sedili di velluto.

Le concorrenti della nuova «Fiesta» sono numerosissime e tutte molto interessanti. Nella pagina accanto ne abbiamo raccolte quattro, tra quelle provate da «Quattroruote», confrontabili con la «Fiesta» impegnata nei nostri test per prezzo (20 milioni di lire circa), equipaggiamento (medio-alto) e prestazioni. La super gettonata «Punto 75 ELX» costituisce senz'altro l'avversaria più difficile per la tedesca, sia perché gioca in casa sia per lo straordinario favore di pubblico che sta incontrando. Il prezzo base è lo stesso, ma se al conto della torinese si aggiungono il servosterzo e il doppio airbag (di serie sulla Ford), per portarla a casa occorre spendere ben oltre un milione in più.

Altra contendente di valore è la Nissan «Micra 1.3 Super S»,

la sola, assieme alla Volkswagen «Polo», a montare il servosterzo di serie. Questo accessorio non è compreso nemmeno nella dotazione della «Corsa Sport»; va però precisato che la Opel propone una versione, di pari cilindrata e potenza, caratterizzata meno sportivamente, ma col «servo».

**Prezzo di listino  
L. 20.000.000 +  
accessori  
L. 1.040.000 =  
L. 21.040.000**

**PREZZO  
QUATTRORUOTE**



	«1.2i 16V Techno» 3 porte *	«1.2i 16V Studio» 3 porte *	«1.2i 16V Ghia» 3 porte *	«1.8 Diesel Studio» 3 porte	«1.8 Diesel Ghia» 5 porte
Prezzi chiavi in mano (lire x 1000)	18.450	18.450	20.000	20.050	22.600
ABS	1.200 (1)	1.200 (1)	1.200 (1) X	1.200 (1)	1.200 (1)
Airbag (guida)	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie
Airbag (passaggero)	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie
Appoggiatesta posteriori	230 (2)	230 (2)	1.040 (6)	230 (2)	1.040 (6)
Alzacristalli elettrici	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie
Cambio automatico	n.d.	ver. CTX	n.d.	n.d.	n.d.
Cerchi in lega	800 (3)	n.d.	800 (3) X	n.d.	800 (3)
Chiusura centralizzata	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie
Climatizzatore	1.200	1.200	1.200 X	1.200	1.200
Fendinebbia	(4)	n.d.	(4)	n.d.	(4)
Retrovisori elettrici e termici	270 (5)	n.d.	1.040 (6)	n.d.	1.040 (6)
Schienale sdoppiato	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie
Sedile regolabile in altezza	di serie (7)	di serie (7)	di serie (7)	di serie (7)	di serie (7)
Servosterzo	800	800	di serie	800	di serie
Tetto apribile	530	n.d.	530	n.d.	530
Vernice metallizzata	370	370	370 X	370	370
Volante regolabile	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Prezzo vettura in prova			23.570		

(1) + TCS; (2) + regolazione elettrica sedile; (3) con pneumatici maggiorati e fendinebbia; (4) inclusi nel pacchetto (3); (5) + parabrezza termico; (6) Luxury pack: appoggiatesta posteriori, retrovisori elettrici e termici, parabrezza termico, spot lettura, sedile regolabile elettricamente; (7) solo movimento basculante; (\*) le versioni 5 porte costano 1 milione in più.  
= presente sulla vettura in prova - n.d. = non disponibile.



\*Con telecomando porte, sedile a regolazione elettrica e parabrezza termico. Nella foto la «5 porte» che costa L. 22.040.000.

Fiat «Punto 75 ELX» 3 p.	Nissan «Micra 1.3i Super S» 3 p.	Opel «Corsa 1.4i Sport»	VW «Polo 1.4i Confort» 3 p.
20.350	20.300	20.950	20.060
1.800	1.800	1.671	1.214
350	800	di serie	607
650 (1)	n.d.	400	1.214 (1)
140	n.d.	142	di serie
di serie	di serie	di serie	di serie
ver. Selecta 60	ver. N-CVT	ver. CDX	ver. 1.6i
n.d.	di serie	594	n.d.
di serie	di serie	di serie	di serie
1.860	2.250	1.900	(4)
di serie	di serie	n.d.	590 (5)
n.d.	n.d.	228	590 (6)
di serie	di serie	228	di serie
140 (2)	n.d.	di serie	di serie
780	di serie	857	di serie
1.060	800	700	940
310	400	338	520
140 (3)	di serie	n.d.	di serie

(1) prezzo del doppio airbag; (2) + volante regolabile (3) + sedile regolabile in altezza; (4) con la versione «Confort air» (5) + retrovisori termici regolabili elettricamente; (6) + fendinebbia





## Sicurezza intrinseca

La nuova «Fiesta» supera le più severe normative internazionali in termini di sicurezza passiva. La sua struttura è stata progettata completamente al computer, facendo largo uso di complessi modelli matematici.

## Lega leggera

Il motore «Zetec-SE», al cui sviluppo ha collaborato anche la Yamaha, è completamente nuovo. Si tratta di un moderno 16 valvole bialbero costruito interamente in lega leggera.

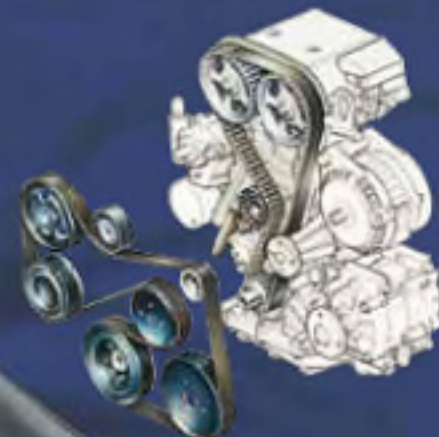


## Sospensioni classiche

La sospensione anteriore (in alto a sinistra) è stata rivista ma segue ancora il classico schema MacPherson ed è integrata da una barra antirollio da 15 mm di diametro. Dietro, invece, (disegno a destra) vi è un ponte a ruote interconnesse.

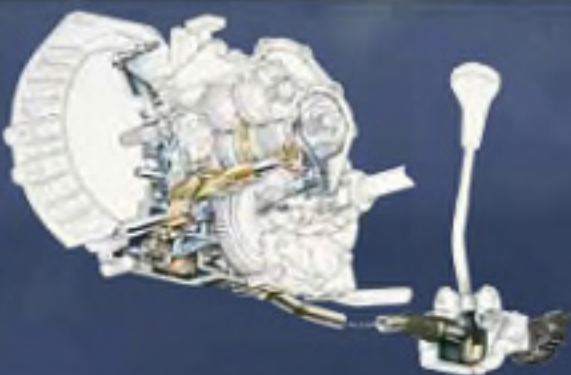
## Manutenzione poca

Il motore «Zetec-SE» è stato progettato in modo da semplificare al massimo le operazioni di manutenzione. Le punterie, ad esempio, per quanto di tipo convenzionale, vanno regolate soltanto dopo 150.000 km.



## Airbag di serie

A sinistra: la nuova «Fiesta» dispone di serie di doppio airbag e di cinture con pretensionatori pirotecnici. A destra: il cambio a cinque marce è stato rivisto profondamente: ora dispone di sincronizzatori a doppio cono su 1ª, 2ª e 3ª marcia. Perfezionati anche i leveraggi.



## CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** anteriore trasversale inclinato verso l'abitacolo di 12° - 4 cilindri in linea - Albero motore 71,90 mm - Corsa 75,50 mm - Cilindrata 1242 cm<sup>3</sup> - Rapporto di compressione 10,00:1 - Potenza max 55,0 kW (75 CV) a 5200 giri/min - Coppia max 110,0 Nm (11,2 kgm) a 4000 giri/min - Valori secondo norme CEE - Potenza specifica 44,3 kW/l (60,4 CV/l) - Albero motore con 5 supporti di banco - 4 valvole per cilindro - Due assi a camme in testa (singola dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica sequenziale e blocco del flusso in decelerazione (multipoint) - Accensione elettronica senza contatti Ford EEC-V - Raffreddamento a liquido, circolazione forzata - Catalizzatore a tre vie (normativa CE fase II '96).

**Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 5 rapporti: I) 3,582:1; II) 2,038:1; III) 1,324:1; IV) 0,951:1; V) 0,756:1; RM) 3,615:1 con rapporto 4,268:1.

**Pneumatici:** 165/70 R 13 75 T, cerchi 5J x 13 - opzionali: 185/55 R 14 75 H, cerchi 5J x 14. Ruota di scorta di dimensioni normali.

**Corpo vettura:** berlina 2 volumi, 5 porte, 5 posti - Scocca portante con telaietto ausiliario anteriore - 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, a richiesta ABS e dispositivo antilock in accelerazione TCS - Scatola guida a cremagliera con rapporto variabile, servocomando - Capacità serbatoio carburante 42 litri.

**Dimensioni e massa:** passo 2,446 m - Carreggiata anteriore 1,429 m - Carreggiata posteriore 1,364 m - Lunghezza 3,828 m - Larghezza 1,634 m - Altezza 1,320 m - Massa 995 kg - Capacità bagagliaio da 250 dm<sup>3</sup> a 930 dm<sup>3</sup>.



## A FATICA I PIÙ ALTI

Trattandosi di un modello particolarmente interessante per il nostro mercato, l'analisi della vettura è stata spinta fin nei minimi dettagli. La foto in alto a destra, ad esempio, consente di apprezzare il campo visivo anteriore in caso di pioggia. Come si può vedere, l'area coperta dai tergicristallo è piuttosto ampia, senza pericolose zone buie. Abbiamo misurato un campo visivo orizzontale di 71° contro gli 82° rilevati in condizioni normali. Anche l'efficienza dei tergicristallo è risultata buona: un piccolo appunto all'intermittenza, che non è regolabile, e al tergilunotto, che funziona soltanto in modo continuo.

L'area visiva coperta dagli specchietti retrovisori è risultata tra le più ampie in questa categoria; anche qui, un solo appunto: la mancanza di regolazione elettrica che è optional e costa cara.

Passando all'ergonomia del posto guida, va sottolineata la perfetta centratura del volante e della pedaliera, una caratteristica rara da trovare anche su vetture di classe superiore, ma importante perché evita torsioni innaturali del corpo, che alla lunga possono infastidire. In compenso, lo spazio non è molto abbondante, cosicché i più alti «soffrono» un po' soprattutto nella zona della pedaliera e a causa del volante fisso.

Nei disegni qui a lato, ecco infine le nostre misure di abitabilità; i dati rientrano complessivamente nella norma, la disponibilità di altezza per i posti dietro, però, è piuttosto limitata.

**GRANDI PULIZIE**  
I tergicristallo della «Fiesta» coprono una superficie abbondante, tale da garantire una buona visibilità in caso di pioggia. Le cadenze delle spazzole sono le seguenti: 8 battute/min in intermittenza (non regolabile), 42 e 66 rispettivamente per la prima e la seconda velocità.



**VASTA LA VISTA**  
Decisamente ampia la superficie coperta dagli specchietti (3,48 m² in totale).

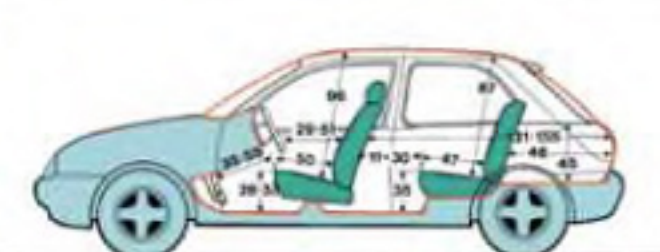
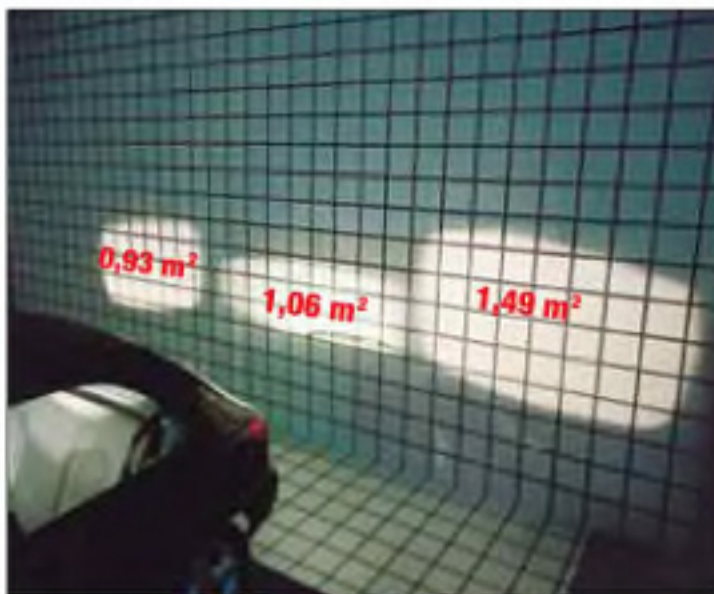


**LE MISURE DI «OSCAR»** - A) distanzaanca-padriglione; B) distanzaanca-paravento; C) distanzaanca-terreno; D) angolo ginocchio destro; E) distanzaanca-centro volante; F) distanzaanca-montante anteriore.

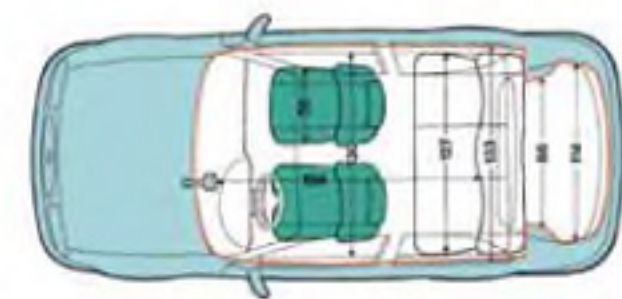
Manichino 50 percentile 1,75m

<b>A</b>	970 mm	<b>D</b>	130 °
<b>B</b>	255 mm	<b>E</b>	530 mm
<b>C</b>	485 mm	<b>F</b>	715 mm

Disassamento	Volante	Acceleratore	Freno	Frizione
destra (mm)	0	130	35	—
sinistra (mm)	0	—	—	60



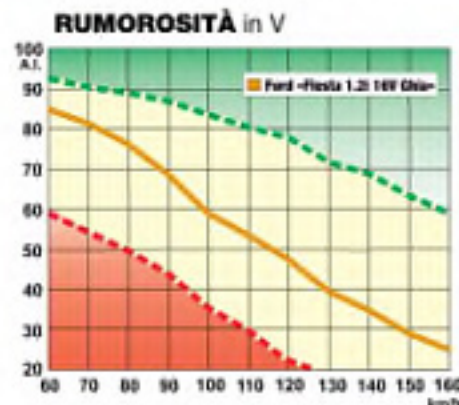
Le misure sono espresse in centimetri



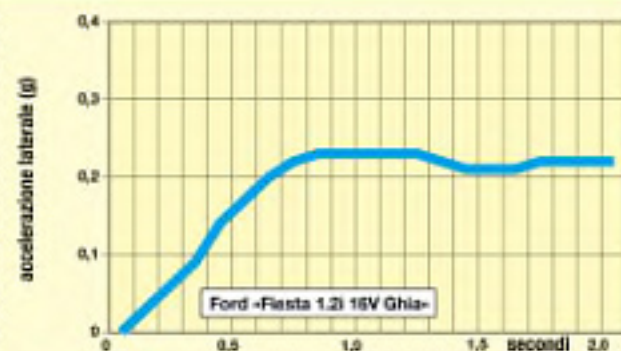
**STERZO FACILE.** Per compiere una sterzata completa, ad esempio da tutto a destra a tutto a sinistra, bisogna ruotare il volante della «Fiesta» di 2,8 giri; lo sforzo medio da esercitare a vettura ferma è pari a 3,3 kg. Nessun problema, quindi, nelle manovre di parcheggio né, tantomeno, nella marcia cittadina. Il diametro di sterzata, invece, pari a 10,4 metri (tra muri) non è propriamente contenuto.



**DISCRETA CONVERSAZIONE**  
Il grafico qui sotto riporta l'indice di articolazione (A.I.) rilevato sulla «Fiesta» in funzione della velocità. Le linee verde e rossa, invece, sono relative rispettivamente alla vettura più silenziosa e più rumorosa finora provate.



**RISPONDE BENE**  
A destra, la risposta dello sterzo a una rotazione di 15° a 130 km/h. L'accelerazione laterale cresce abbastanza regolarmente fino al limite di 0,23 g. Un comando nel complesso sufficientemente pronto e preciso.



**SUBITO IN LINEA**  
A sinistra, il comportamento della vettura quando viene sbilanciata con un rapido colpo di sterzo (30° a 130 km/h) e successivo immediato rilascio. Come si vede, il riallineamento è rapido e senza problemi.



## LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

### VELOCITÀ MASSIMA

106,363 km/h in V a 5300 giri/min (dichiarata 170 km/h)

### CONSUMO in V

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
60	4,6	21,9
80	5,1	19,5
90	5,6	17,8
100	6,1	16,3
110	6,7	15,0
120	7,4	13,4
130	8,5	11,8
140	9,9	10,1

**VALORI DICHIARATI**  
a 90 km/h  
4,8 l/100 km  
a 120 km/h  
6,8 l/100 km

### ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 60	4,9
0 - 80	8,3
0 - 100	12,2
0 - 120	16,1
0 - 130	22,5

1 km  
con partenza da fermo: 34,1 s  
velocità d'uscita: 147,0 km/h

400 m  
con partenza da fermo: 18,1 s  
velocità d'uscita: 120,0 km/h

### RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70 - 100	13,2
70 - 120	23,1
70 - 130	28,7

1 km  
da 40 km/h in V: 41,1 s  
velocità d'uscita: 128,4 km/h

### FRENATA con ABS

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	14,7
100	40,9
130	69,1
140	80,1

### Condizioni della prova

Massa della vettura in prova: 1087 kg  
Temperatura: 17 °C  
Pressione atmosferica: 1033 millibar  
Umidità relativa: 78% - Vento: assente  
Peso specifico carburante: 742 g/l

### Resistenza all'avanzamento

Potenza assorbita a 100 km/h: 15,2 kW (20,6 CV)  
Rendimento energetico a 100 km/h: 27,5%

**Scarto medio tachimetro:** 3,2% in più

### Diametro di sterzata

10,5 m a destra; 10,4 m a sinistra





## DIMENTICARE L'UTILITARIA

Chi ha «frequentato» a lungo la vecchia «Fiesta» farà fatica a ritrovarsi al volante della nuova. Il salto di qualità compiuto dalla vettura tedesca è tale, infatti, da renderla praticamente irriconoscibile. Una metamorfosi che l'ha resa più agile, più brillante, più sicura e sostanzialmente più piacevole da guidare. Questa sensazione di gradevolezza si avverte subito, al primo contatto, appena impugnati il volante di morbida pelle e fai scorrere lo sguardo sulla bella plancia impreziosita con inserti tipo radica. Davvero finiture mai viste su un'utilitaria. L'atmosfera, infatti, è la stessa che respiri a bordo dell'auto grande, quella che tiri fuori dal box nei giorni di festa per portare a spasso la famiglia. L'impressione è così

forte che nemmeno ti stupisci più di tanto nell'accorgerti che oltre all'apparenza c'è anche la sostanza. E per un attimo è facile dimenticarsi di essere al volante di un'utilitaria, sia pure di lusso.

Il primo ad assecondare questa suggestione è il motore, che, nonostante la cilindrata modesta, mette in luce un temperamento di ben altra classe. Oltre che dotato di buona potenza specifica, può contare su una generosa distribuzione di coppia. Risultato: gira veloce e sale di regime senza pause o tentennamenti fino alla zona rossa del contagiri. E anche quando si viaggia a bassa velocità in colonna tiene bene le marce alte.

A esaltarne ulteriormente il comportamento ci pensa il nuovo cam-

bio, che non disdegna l'uso veloce. Si avverte qualche lieve resistenza soltanto nelle scalate più decise, mentre ad andatura turistica gli innesti sono estremamente dolci e precisi. Indovinata anche la scelta dei rapporti. Risultano ben scalati soprattutto quelli superiori: col motore a 1000 giri in quarta si fanno 25 km/h e in quinta 31.

Un altro fondamentale contributo viene dallo sterzo servoassistito. Leggero in manovra, mantiene una discreta sensibilità e non è soggetto a reazioni neppure col crescere della velocità. Più diretto e progressivo rispetto al comando precedente, consente un rapido inserimento in curva e facilita le correzioni di traiettoria. Il suo comportamento influenza anche la stabilità,

che risulta nettamente migliorata, senza che ne risenta la maneggevolezza. La gomma, grazie all'abbondante impronta a terra, garantisce anche un'ottima tenuta di strada e una notevole presa sull'asfalto in frenata. Gli spazi d'arresto sono, infatti, contenuti (poco più di 41 metri a 100 km/h). L'impianto è caratterizzato anche da un'azione equilibrata e facilmente dosabile.

Apprezzabile il confort, buono l'assorbimento delle sospensioni e efficace l'imbottitura dei sedili. Tuttavia, ad alta velocità si avvertono distintamente sia il rotolamento dei pneumatici sia qualche sibilo aerodinamico di troppo, di intensità sufficiente a infastidire la conversazione tra gli occupanti e a costringerli ad alzare il tono della voce.

### Perché 210 km/h?

La nostra vettura era gommata con quattro 185/55 R14, una misura fuori del comune, se consideriamo le prestazioni e la classe della «Fiesta». Si tratta di super-ribassati con codice «H», cioè adatti a vetture di elevate prestazioni con velocità massima fino a 210 km/h, ben diversi dai più tradizionali 165/70 R13 T previsti come primo equipaggiamento. Non sappiamo se con la gommatura base la «Fiesta» avrebbe ottenuto gli stessi brillanti risultati. Di sicuro, possiamo affermare che con le «maggiorate», in genere, diventa tutto più facile; aumenta la tenuta di strada e cambiano, quasi sempre in meglio, le qualità di guida. Per contro, crescono i consumi e diminuisce il confort. Per non parlare dei costi di sostituzione.





# Ma gli altri non son rimasti con le mani in mano

Arriva la nuova «Fiesta», le altre utilitarie serrano le file per non concederle troppo spazio. Sono tante, tutte determinate a conservare le loro quote di mercato. Ciascuna con le armi che le sono più congeniali. Ci sono modelli che si affidano all'immagine, altri che puntano sulle prestazioni, altri ancora sulla completezza dell'equipaggiamento e sul confort. Per sostenere il confronto con la «Fiesta» abbiamo scelto quattro tra i modelli più inte-

ressanti e diffusi. Innanzitutto, la Fiat «Punto 75», sua naturale concorrente e attuale regina del mercato; quindi, la Nissan «Micra 1.3», che ha segnato nuovi e più elevati standard per la categoria. Non potevano mancare, infine, la Opel «Corsa», che vi proponiamo nella versione più sportiva, e la Volkswagen «Polo», da poco equipaggiata con un inedito motore da 1.4 litri. Si tratta di cinque automobili valide e moderne: scegliere non sarà facile.

## Ford «Fiesta», piccola «Mondeo»



Dopo vent'anni la piccola «Fiesta» si è fatta adulta e ha cominciato a vestirsi da grande, come una «Mondeo». L'abitacolo, infatti, ricorda molto quello della sorella maggiore. Spiccano soprattutto la bella plancia e le accoglienti poltroncine. Migliorano anche finiture e dotazioni. Il servosterzo è di serie. Molto interessante il nuovo motore da 75 CV.

- PREGI**
- TENUTA DI STRADA E STABILITÀ AFFIDABILI
  - PLANCIA ELEGANTE
  - DOTAZIONE MOLTO CURATA
  - FINITURA DI CLASSE

- DIFETTI**
- RUMOROSA AD ALTA VELOCITÀ
  - HAZARD POCO ACCESSIBILE
  - MANCANO ALCUNE SPIE

Ford «Fiesta 1.2i 16V Ghia»			Accelerazione (in secondi)		Ripresa (in secondi)		Frenata (in metri)		Consumo (km/l)		
Cilindrata (cm³)	Potenza (kW)	Velocità (km/h)	0-60 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h	70-100 km/h	70-120 km/h	da 100 km/h	a 70 km/h	a 90 km/h	a 130 km/h
1242	55	166,363	4,9	12,2	22,5	13,2	23,1	40,9*	20,9	17,8	11,8

\*con ABS

- PREGI**
- SICUREZZA MOLTO CURATA
  - TENUTA DI STRADA E STABILITÀ AFFIDABILI
  - FRENATA EFFICACE
  - CAMBIO RIUSCITO

- DIFETTI**
- ALCUNI COMANDI SECONDARI DA RIVEDERE

## Fiat «Punto», ha già più spazio

Artefice del rilancio della Fiat in Europa, la «Punto» sarà la principale concorrente della nuova «Fiesta». Per battere la tedesca, l'utilitaria torinese potrà far leva, oltre che sulle doti stradali e sull'originalità della linea, su una maggior disponibilità di spazio nell'abitacolo, soprattutto nella zona posteriore. Un po' meno vantaggioso, invece, il rapporto prezzo/equipaggiamento.



Fiat «Punto 75 ELX»			Accelerazione (in secondi)		Ripresa (in secondi)		Frenata (in metri)		Consumo (km/l)		
Cilindrata (cm³)	Potenza (kW)	Velocità (km/h)	0-60 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h	70-100 km/h	70-120 km/h	da 100 km/h	a 70 km/h	a 90 km/h	a 130 km/h
1242	54	166,667	5,1	12,5	23,0	14,3	26,1	39,8*	20,2	17,0	12,1

\*con ABS

- PREGI**
- CONFORT BUONO
  - CAMBIO ECCELLENTE
  - TENUTA DI STRADA SICURA

- DIFETTI**
- MANCANO ALCUNE SPIE
  - BAGAGLIAIO PICCOLO

## Nissan «Micra», piaceri d'oriente

È l'alternativa anglo-giapponese alle utilitarie «made in Europe». Può far valere una notevole piacevolezza di guida, è stata la prima utilitaria a montare il servosterzo di serie e a offrire un livello di confort e dotazioni fuori del comune per la categoria. Vanta un motore a 16 valvole piuttosto brillante, ma caratterizzato da consumi un po' più elevati della media e una frenata meno efficace.



Nissan «Micra 1.3 Super S»			Accelerazione (in secondi)		Ripresa (in secondi)		Frenata (in metri)		Consumo (km/l)		
Cilindrata (cm³)	Potenza (kW)	Velocità (km/h)	0-60 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h	70-100 km/h	70-120 km/h	da 100 km/h	a 70 km/h	a 90 km/h	a 130 km/h
1275	55	163,988	4,6	11,7	21,5	13,8	26,1	46,4	21,1	16,5	11,5

## Opel «Corsa», punta sui cavalli



La «Corsa» riceve ancor maggiore brio dall'adozione del nuovo motore 1.4 16 valvole che, con i suoi 66 kW (90 CV) di potenza massima, le consente di spuntare prestazioni nettamente superiori a quelle delle concorrenti. Oltre che nella versione «Sport», la «Corsa» è disponibile negli allestimenti «Swing» e «CDX», che hanno di serie il servosterzo.

- PREGI**
- LINEA RIUSCITA
  - PRESTAZIONI ELEVATE
  - COMPORTAMENTO STRADALE AFFIDABILE
  - SICUREZZA CURATA

- DIFETTI**
- STERZO LENTO E PESANTE
  - CONFORT SPORTIVO
  - FINITURA MIGLIORABILE

Opel «Corsa 1.4i 16V Sport»			Accelerazione (in secondi)		Ripresa (in secondi)		Frenata (in metri)		Consumo (km/l)		
Cilindrata (cm³)	Potenza (kW)	Velocità (km/h)	0-60 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h	70-100 km/h	70-120 km/h	da 100 km/h	a 70 km/h	a 90 km/h	a 130 km/h
1389	66	176,181	4,1	9,9	17,7	10,4	17,4	43,3*	20,4	17,2	11,6

\*con ABS

- PREGI**
- CONSUMO MOLTO CONTENUTO
  - CONFORT BUONO
  - TENUTA DI STRADA ELEVATA

- DIFETTI**
- CLIMATIZZAZIONE POCO FUNZIONALE

## Volkswagen «Polo», sobrietà da vendere

Non c'è dubbio che anche la «Polo» abbia tratto notevole beneficio dall'adozione del nuovo motore da 1.4 litri: uno fra tutti, il consumo, che è ora davvero contenuto, nettamente inferiore a quello delle concorrenti. Permangono i lusinghieri giudizi espressi a suo tempo sul comportamento stradale dell'utilitaria tedesca. L'abitacolo è riuscito, ma la climatizzazione è poco funzionale.



Volkswagen «Polo 1.4 Comfort»			Accelerazione (in secondi)		Ripresa (in secondi)		Frenata (in metri)		Consumo (km/l)		
Cilindrata (cm³)	Potenza (kW)	Velocità (km/h)	0-60 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h	70-100 km/h	70-120 km/h	da 100 km/h	a 70 km/h	a 90 km/h	a 130 km/h
1390	44	158,725	5,2	13,7	26,6	12,2	21,8	44,7	24	15,8	13,1



## A quasi vent'anni bella e sicura di sé

La Ford, ormai da anni, ha puntato sul prezzo, sugli equipaggiamenti e su una qualità costruttiva che, senza essere sbandierata troppo, è solida e costante anche per le «piccole» come la «Fiesta». L'abbiamo chiamata «piccola» perché, da quando equipaggiamenti e caratteristiche tecniche tipici della classe superiore hanno conquistato questo segmento di mercato, la definizione

di «utilitaria» ci pare vada molto stretta a auto del genere. La quarta serie della «Fiesta» conserva un primato ancora significativo: il prezzo vantaggioso in rapporto alle dotazioni. E stiamo parlando di dotazioni concrete, dedicate soprattutto alla sicurezza (è l'unica, per esempio, a offrire doppio airbag con cinture pretensionate e interruttore inerziale di serie per tutta la gamma). Ben venga, dunque, la «Fiesta». E ben vengano tutte le auto che ne seguiranno la tendenza.



### La nostra pagella

Le stelle assegnate sono valutate tenendo come termine di paragone il punteggio migliore che, nella stessa voce, hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.

FUNZIONALITÀ	Posto guida	★★★★	Si sta seduti abbastanza comodi, però i conducenti più alti possono trovarsi un po' a disagio, soprattutto per il poco spazio verticale all'altezza della pedaliera.
	Plancia e comandi	★★★★★	L'impostazione è quella delle berline superiori e ricorda da vicino quella della «Mondeo». L'appunto meno lusinghiero riguarda la posizione dell'hazard.
	Strumentazione	★★★★	I quadranti sono quelli necessari. Sono raccolti, in bella vista, nel cruscotto. Mancano la spia delle luci e il cicalino che ricorda di spegnerle.
	Climatizzazione	★★★★★	Il climatizzatore manuale è optional, ma costa poco (1.200.000 lire) rispetto a quelli proposti dalle concorrenti. Anche l'impianto di serie è di buon livello.
	Finitura	★★★★★	Notevole per la categoria, sia per la qualità del velluto che riveste i sedili sia per le plastiche. Gli inserti di simil radica sono belli e caratterizzano il modello.
	Accessori	★★★★★	La dotazione della vettura provata, arricchita con molti optional, è abbastanza completa. Mancano i retrovisori elettrici, compresi in un pacchetto molto caro.
	Cambio	★★★★★	La manovrabilità della leva è agevole e veloce. Lievi impuntamenti in scalata. I rapporti sono spaziosi abbastanza bene.
	Sterzo	★★★★★	Piacevole a tutte le andature, il «servo», di serie sulla «Ghia», rende il volante leggero e piacevole in manovra, ma non lo alleggerisce troppo in velocità.
	Confort	★★★★★	Con i pneumatici «normali» sarebbe ancora più comoda, ma anche con le gomme sportive «/55» l'assorbimento è molto buono.
	<b>Media stelle</b>	<b>4,0</b>	
VOLUMETRIA	Abitabilità	★★★★	Davanti si sta abbastanza bene, ma dietro c'è poco spazio. Bene l'accessibilità, grazie anche all'avanzamento automatico del sedile destro.
	Bagagliaio	★★★★	La grandezza del vano è nella media della categoria. Abbiamo rilevato, infatti, una capacità di 261 litri, aumentabili abbattendo lo schienale posteriore.
	<b>Media stelle</b>	<b>3,0</b>	

PRESTAZIONI	Motore	★★★★★	È potente ed elastico, disponibile sia quando si guida senza fretta, utilizzando molto le marce alte, sia quando si richiede una andatura brillante.
	Accelerazione	★★★★★	Piuttosto vivace per una vettura da 1.2 litri. Spunta tempi comparabili con quelli delle concorrenti più diffuse. La motricità è sempre ottima.
	Ripresa	★★★★	La flessibilità del propulsore è apprezzabile quando si guida in scioltezza, per ottenere una marcia comoda e economica.
	<b>Media stelle</b>	<b>3,7</b>	
SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA	Visibilità	★★★★	La visibilità è abbastanza buona. Peccato che i retrovisori esterni non siano regolabili elettricamente (di serie) e che la plancia si rifletta nel parabrezza.
	Dotazione	★★★★★	Offre di serie gli airbag per i posti anteriori e le cinture con pretensionatore. L'ABS è optional, ma costa relativamente poco: 1.200.000 lire.
	Freni	★★★★★	Efficaci e ben modulabili, sopportano senza problemi anche maltrattamenti prolungati. Gli spazi sono sempre contenuti, grazie anche alle gomme larghe.
	Tenuta di strada	★★★★★	La «Fiesta» è molto agile sui percorsi sinuosi, che possono essere affrontati con piglio sportivo. Il comportamento è molto sensibile all'acceleratore.
	Stabilità	★★★★★	Non pone problemi. In situazioni limite, quando si rilascia l'acceleratore accennando la sterzata, resta affidabile.
	<b>Media stelle</b>	<b>4,0</b>	
ECONOMIA	Consumo	★★★★	Abbastanza contenuto anche quando si viaggia un po' spediti. Bisogna tirare molto per far salire il consumo a livelli un po' elevati.
	Aerodinamica	★★★★	La forma aerodinamica è abbastanza curata, però ad alta velocità si avvertono fruscii aerodinamici. Le gomme larghe aumentano la resistenza.
	<b>Media stelle</b>	<b>3,0</b>	

★ INSUFFICIENTE ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO