Ford Fiesta

LA NUOVA GENERAZIONE DELLA COMPATTA FORD MIGLIORA NELLA FINITURA, NEL COMFORT E NELLA TENUTA DI STRADA

Testo di **Maurizio Gussoni**

La nuova Fiesta è offerta, per ora, negli allestimenti Plus, Titanium, ST Line (la "sportivetta") e Vignale. Poi, nel 2018, arriveranno **la crossover Active e la sportiva vera ST** da 200 CV.
Già il design denota una certa raffinatezza, ma è ancora più evidente la **grande qualità degli assemblaggi e dei materiali**. Gli esterni hanno lamiere perfettamente allineate, gli interni sono di elevata qualità e assemblati con cura. **L'abitabilità è molto buona per il segmento B**, così come l'accessibilità davanti e - nel caso della versione a 5 porte - anche dietro.
Il comfort, poi, è favorito dai sedili supercollaudati (60.000 test effettuati con un automa meccanico) e dall'insonorizzazione dell'abitacolo perfezionata.
Abbiamo provato la 1.500 turbodiesel da 120 CV e la 1.000 turbobenzina da 140 CV, in versione ST Line.
Il percorso estremamente tortuoso nei dintorni di Valladolid (Spagna), ci ha fatto scoprire **un telaio con doti sportive** (irrigidito del 15%). Entrambe hanno messo in luce un notevole rigore nel mantenere le traiettorie anche nelle curve a lungo raggio e senza "sofferenze" del retrotreno. Ottimo anche lo sterzo, diretto e servoassistito in modo preciso. La ST Line, poi, grazie all'**assetto più basso e rigido**, ha brillato ancor di più nella tenuta di strada.
Entrambi i motori si sono dimostrati **brillanti e rapidi a salire di giri**, anche se il diesel, a regimi molto bassi, ha manifestato qualche incertezza, subito risolta dal turbo a doppio stadio.
Quanto al listino, si parte dalla 1.100 Plus 70 CV a 3 porte, che **costa 14.250 Euro**. Poi si sale, con scatti ben definiti e costanti, fino ai 23.250 euro della 1.000 Ecoboost 140 CV Vignale 5p. Ma c'è anche un'offerta di lancio piuttosto intrigante: 11.800 euro per la Plus 1.1 3 porte da 85 CV, pagabili anche in **36 rate mensili da 198 euro**, più il riscatto finale. ■

Sulla Fiesta, qui in allestimento ST Line, sono disponibili un display da ben 8 pollici e il sistema di infotainment Sync 3.

IN BREVE	
MOTORI	1.0/1.1 (BZ), 1.5 (D)
DIMENSIONI	404/174/148 cm
PREZZI	14.250/23.250 euro

PEUGEOT 308

CAMBIA POCO MA LA QUALITÀ IN PIÙ È TANTA

Sembra quasi uguale, **ma non è così**. Le principali modifiche si concentrano nell'anteriore (fari, calandra, cofano motore), ma cambia anche la fanaleria posteriore. Dentro è **aumentata ancora la qualità** e rimane il posto di guida originale (volante piccolo e strumentazione alta), condito da tanta tecnologia per quanto riguarda **intrattenimento e connettività** (compatibilità con i protocolli Mirrorlink, Android Auto ed Apple Carplay. I sistemi di assistenza alla guida sono numerosi: dal sistema di frenata automatica d'emergenza al cruise control adattivo. La 308 milgiora anche la sua dotazione meccanica, con due nuovi cambi: un manuale a 6 marce e **un raffinato automatico a 8 rapporti**. Abbiamo provato la 2.0 litri turbodiesel da 150 CV, che è **scattante, agile e reattiva ma confortevole**.

IN BREVE	
MOTORI	1.2/1.6 (BZ), 1.5/1.6/2.0 (D)
DIMENSIONI	425/180/146 cm
PREZZI	18.970/35.720 euro

PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO

HA LA CODA DIVERSA E ANCHE CINQUE POSTI

La Sport Turismo affianca la "solita" Panamera. Le dimensioni non cambiano e **le differenze sono in coda**: il tetto si allunga per regalare **da 20 a 50 litri in più al bagagliaio**, la cui soglia di accesso è più bassa di una decina di cm per facilitare il carico. E poi c'è il divano a 3 posti, che ne fa **la prima Panamera omologata per cinque occupanti** (ma l'alloggiamento centrale è un po' esiguo). Poi, sulla sommità del lunotto, spunta uno spoiler **che cambia automaticamente l'incidenza** al variare della velocità. Il comportamento è **straordinariamente agile e reattivo** rispetto alla stazza, anche se non le si può chiedere di comportarsi da "sportivona". La trazione è integrale, le sospensioni sono a controllo elettronico e il cambio è a doppia frizione con 8 rapporti. Tra i motori stupisce il **formidabile V8 turbodiesel da 422 CV**.

IN BREVE	
MOTORI	3.0/4.0 (BZ), 3.0 (BZ+EL), 4.0 (D)
DIMENSIONI	505/194/143 cm
PREZZI	104.023/166.609 euro

VOLKSWAGEN POLO

ADESSO STRIZZA L'OCCHIO AL PUBBLICO GIOVANE

La sesta generazione della compatta tedesca cambia molto. Innanzitutto è la Polo più grande dal 1975 ad oggi. **La differenza rispetto alla precedente è sensibile** e, dietro, due adulti hanno ora sempre il giusto spazio per gambe, spalle e testa. **E decisamente capiente è poi il bagagliaio**, che passa da 280 a 351 litri. Dentro resta tra le vetture più curate della categoria, ma adesso ha anche **un abitacolo giovane e high-tech**. Soprattutto per la "chicca" della strumentazione virtuale. L'elenco dei dispositivi di aiuto alla guida è **sorprendentemente ricco** e, come da tradizione, la Polo **gioca le sue carte migliori sul piano del comfort**, mentre lo sterzo non è particolarmente sensibile. Tra i motori, ci è piaciuto il 1.000 benzina da 95 CV: silenzioso, fluido e brillante. I diesel **saranno disponibili dall'anno prossimo**.

IN BREVE	
MOTORI	1.0 (BZ),1.4 (BZ+MET)
DIMENSIONI	405/175/145 cm
PREZZI	13.600/21.250 euro

MERCEDES HA FINALMENTE SVELATO IL MOSTRO

Nello scorso numero di *via!* avevamo presentato il bozzetto della spaventosa Mercedes-AMG Project ONE e l'auto è stata poi presentata al Salone di Francoforte. In pratica è **la prima F1 omologata per uso stradale**: la meccanica ibrida (1600 turbobenzina più 4 motori elettrici) è strettamente **imparentata con le monoposto di Hamilton e Bottas**, rivestita però da una carrozzeria vera e con un abitacolo biposto. La potenza complessiva è di **oltre 1.000 CV, la velocità supera i 350 km/h e l'accelerazione da 0 a 200 richiede meno di 6 secondi**. Ne verranno prodotte 275 a partire dal 2019 e pare che siano già tutte vendute. Il prezzo, in Italia, è di **2 milioni e 700 mila euro**. Sbalorditivo come il resto.