

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

31



LANCIA PHEDRA - 2002



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

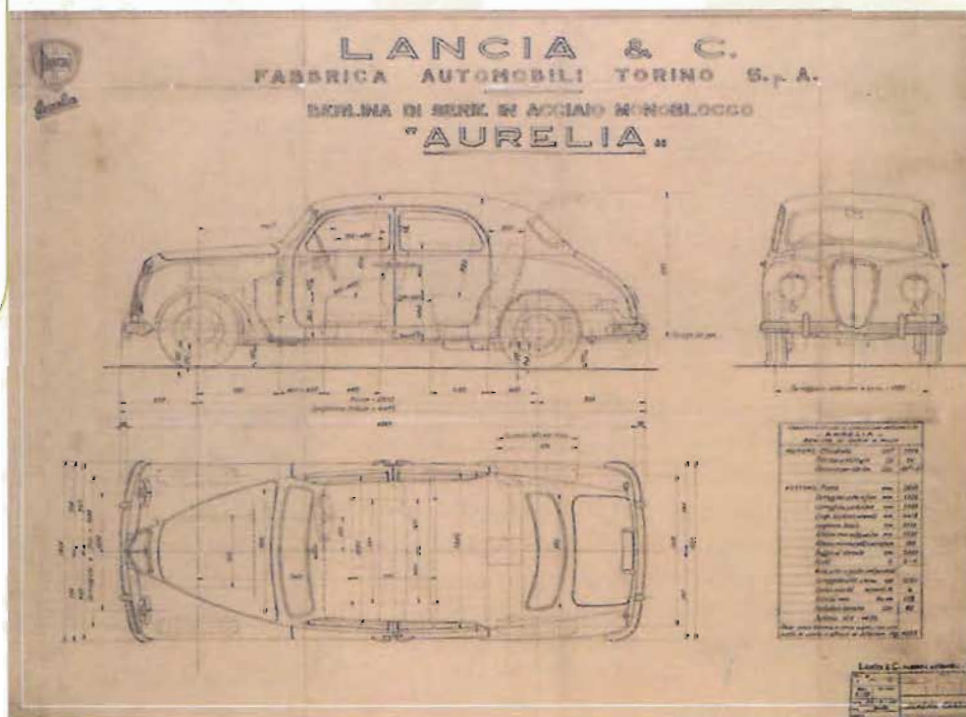
HACHETTE



L'industria italiana verso la ricostruzione

Ancora in bilico tra arretratezza e sviluppo, nell'immediato dopoguerra il Paese e le sue classi dirigenti guardano al futuro con un misto di speranza e preoccupazione.

Oggi sappiamo che nel lungo percorso di modernizzazione del Paese gli anni Cinquanta hanno rappresentato una fase di accelerazione tanto intensa quanto inattesa, alla quale è divenuto abituale riferirsi con il termine di "miracolo economico". Un'esagerazione, certo. Ma per comprendere il senso di stupore suscitato dalla performance dell'economia italiana negli anni infuocati dell'ultimo dopoguerra si devono tenere presenti le condizioni in cui si trovava a vivere il Paese al termine del conflitto. Dobbiamo al cinema, in particolare ai film della grande stagione neorealista, la rappresentazione più efficace di quale fosse la condizione di città e paesi che portavano drammaticamente impressi i segni della guerra. Carenza e promiscuità degli alloggi, paralisi dei trasporti, crisi alimentare e soprattutto la difficoltà di trovare lavoro per quanti erano tornati dal fronte o dalla prigionia. E questi erano solo gli aspetti più drammatici di un disagio profondo, che aveva origini remote. A ben vedere, infatti, più che i dati sulle distruzioni belliche, che per quanto riguarda l'apparato produttivo avevano compromesso circa il 10 per cento degli impianti indu-



Schema della carrozzeria dell'Aurelia, l'auto progettata nel 1948 che segnò l'uscita della Lancia dalla crisi postbellica.

striali, erano altri gli indicatori che ci rimandano l'immagine di quali fossero le condizioni della società italiana alla fine degli anni Quaranta. Si trattava, è bene non dimenticarlo, di un Paese nel quale poco meno della metà della popolazione (42%) era impiegata in agricoltura (e questo tra l'altro contribuisce a spiegare le difficoltà incontrate da un settore come quello dell'auto in un mercato caratterizzato da una domanda strutturalmente debole). Un Paese agricolo e povero, dove solamente il 7% delle case aveva insieme acqua potabile, elettricità e servizi igienici all'interno e dove, è sempre il censimento del 1951 a rivelarcelo, l'80% della popolazione aveva solo la licenza elementare e il 10% era del tutto analfabeta. Alla luce di dati come questi, si comprende come quella



A sinistra, il ministro dei Lavori pubblici Fanfani in visita al quartiere popolare per i lavoratori delle ferrovie Nord Milano "Principe Eugenio", 1949.

Sotto, il presidente della Repubblica Luigi Einaudi in visita al padiglione Montecatini alla Fiera di Milano, 1950.



uscita dalla guerra fosse una società che non poteva immaginare di aver di fronte l'opportunità di uno sviluppo economico forte e prolungato e si preparava a gestire al meglio la propria arretratezza. Se ne ha una conferma evidente nelle perplessità e nei dubbi espressi dagli stessi imprenditori di fronte alla Commissione economica della Costituente che li aveva chiamati a riflettere sulle prospettive economiche del dopoguerra.

Orientamenti diversi

Al testardo convincimento di Oscar Sinigaglia, da poco richiamato alla direzione della Finsider, che una siderurgia integrale modernamente impostata potesse fungere da volano dello sviluppo anche in un Paese come l'Italia privo di materie prime e combustibile, facevano riscontro le perplessità di coloro, i più, che mostravano di ritenere che l'Italia fosse destinata a occupare una posizione di seconda fila, arroccata attorno a produzioni di nicchia ad alto valore aggiunto o a settori tradizionali, per i quali vi era un evidente vantaggio dal lato dei costi. Così "qualità", "gusto", "disegno" erano, nelle parole dell'industriale tessile Gaetano Marzotto, i connotati di un'industria che era e non poteva che essere "un grosso artigianato". E anche la direzione di un glorioso stabilimento come l'Alfa Romeo di Milano ribadiva la necessità che l'industria italiana rinunciassse a perseguire il sogno di una produzione di massa e si dedicatesse, prendendo a modello la Svizzera, a produzioni di qualità per una fascia alta e ristretta del mercato.

Una linea di pensiero apertamente contestata dal presidente della Fiat Vittorio Valletta per il quale, all'opposto, l'unica strada possibile per inserire l'industria italiana nella scia dei Paesi più sviluppati era quella di intraprendere con decisione la strada dell'ammodernamento degli impianti e della produzione di massa. La sua strategia, rivelatasi vincente, era semplice: da un lato inserirsi a pieno titolo nel sistema occidentale ("io vedo con grande fiducia tutto l'avvenire italiano, e ciò perché gli americani, amici nostri, sono d'accordo con noi"), dall'altro abbinare il vantaggio competitivo del basso costo del lavoro a un solido retroterra di competenze tecniche e puntare a produrre utilitarie di piccole dimensioni dai costi contenuti, capaci di rispondere alla domanda di mobilità di un Paese che dopo anni di difficoltà e disastri mostrava una straordinaria volontà di ripresa. I fatti si sarebbero incaricati di mostrare che quella di Valletta e di pochi altri grandi capitani di impresa (Adriano Olivetti, Enrico Mattei, Lino Zanussi) era la strada giusta per avviare il Paese sui binari della modernità e dello sviluppo.

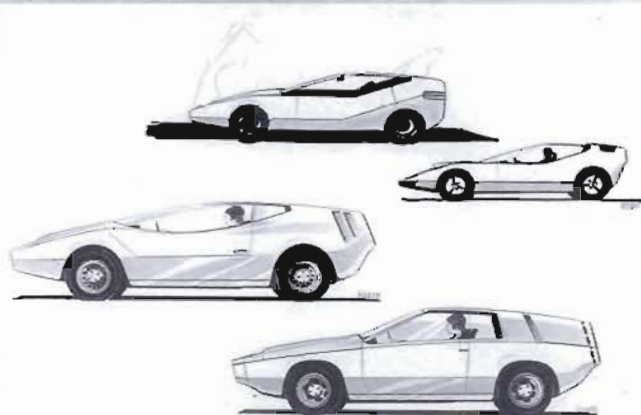
In due per il progetto della Dunja

Nel 1971 Aldo Sessano disegnò e Sergio Coggiola eseguì una coupé a due posti su telaio Lancia Fulvia Coupé HF 1600. Aspetto compatto, linea a cuneo e lunotto dritto i principali tratti di uno stile sportivo.

La Dunja del 1971 non è nata dall'idea di sostituire la Lancia Fulvia Coupé. Infatti, l'immortale linea del fortunato modello originale era troppo riuscita perché qualcuno si sognasse di cambiarla. Tuttavia rimaneva spazio per una versione ancora più sportiva, anzi da competizione. Sull'onda dei successi ottenuti nei rally dalle fenomenali Fulvia HF, fu la stessa Squadra corse della Casa che a un certo punto incoraggiò alcuni creativi dell'area torinese a formulare proposte in questo senso. Fu così che in un breve intervallo Ghia, Bertone e Aldo Sessano in tandem con Sergio Coggiola presentarono le loro ipotesi di una Fulvia coupé a due posti secchi specificamente concepita per le corse.

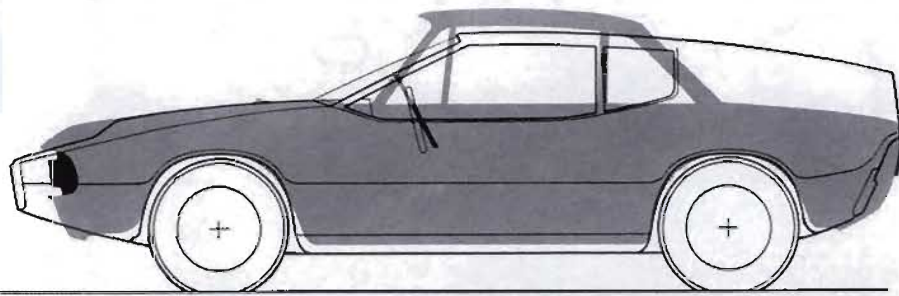
Bertone formulò la proposta più radicale e per certi versi più lontana dalla realtà, ma proprio dal nucleo di idee espresse dall'incredibile prototipo Stratos con il motore Fulvia HF centrale nacque la compatta berlinetta Lancia che poi con lo stesso nome Stratos e la meccanica derivata dalla Fiat Dino dominò in lungo e in largo nei rally degli anni Settanta. La proposta enunciata da Ghia nel prototipo Fulvia Competizione disegnato da Tom Tjaarda era molto meno radicale, infatti, conservava il motore e la trazione anteriori, ma in ogni modo derogava in diversi punti dalla meccanica originale.

La proposta del tandem Aldo Sessano/Sergio Coggiola fu



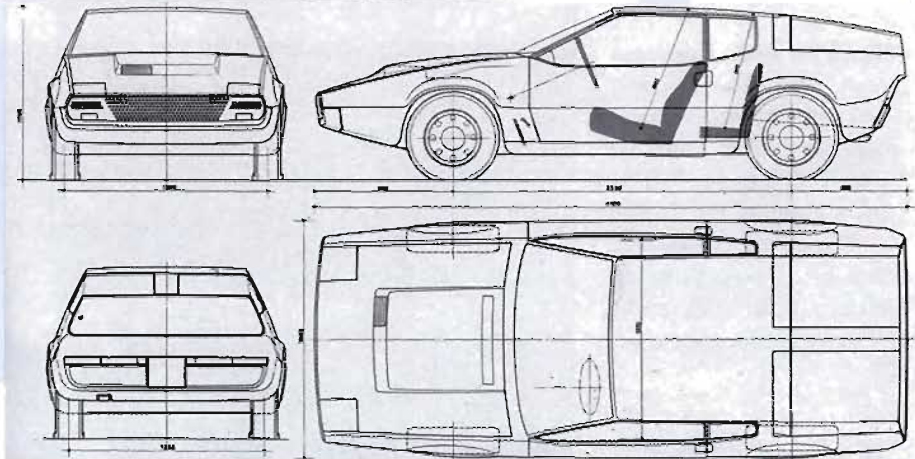
la più vicina all'impostazione della vettura di serie perché non ricorse a difficili e costosi spostamenti dei gruppi meccanici, ma conservò l'autotelaio originale attuando solo due modifiche di relativamente scarsa importanza. La difficoltà di risolvere validamente un tema impegnativo come quello di una Fulvia da corsa, spinse il designer ad allungare e abbassare il profilo longitudinale per migliorare l'effi-

Sopra, alcuni schizzi tracciati dal designer Aldo Sessano durante la fase di ricerca dello stile della Dunja. In alto, il bozzetto prescelto per la realizzazione.



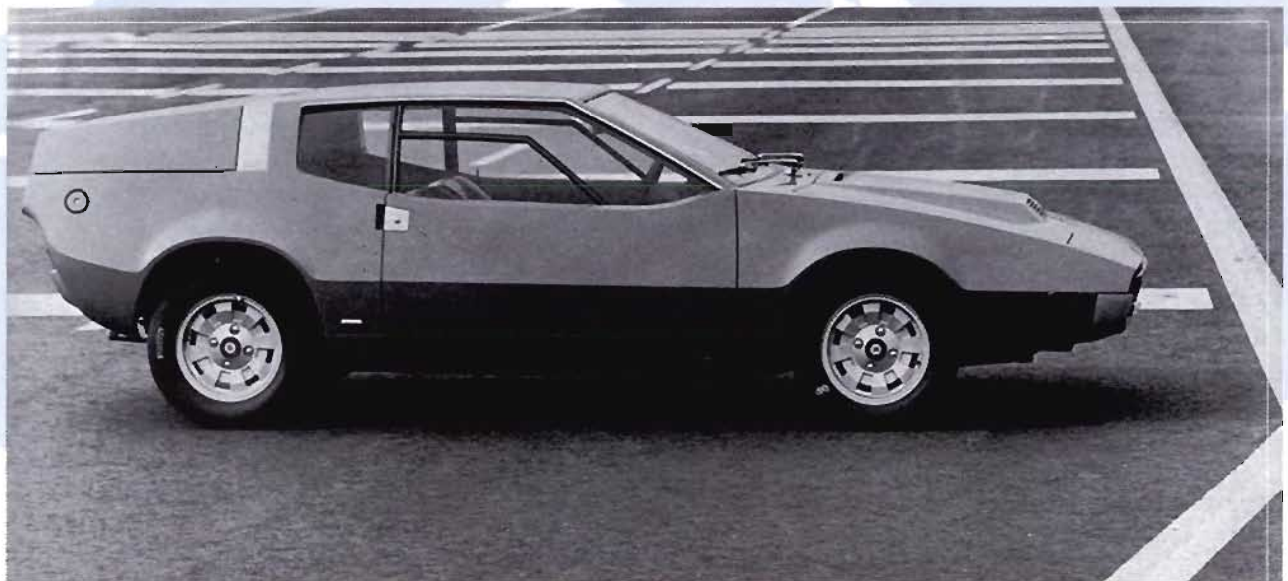
A sinistra, confronto fra la sagoma della Lancia Fulvia Coupé 1600 HF (più scura) e la sagoma della Dunja. Si nota che la seconda è più lunga, più bassa e ha il volante più inclinato. Sotto, le misure di massima della Lancia Dunja. In basso, la Lancia Dunja vista dal lato destro.

cienza aerodinamica e per ridurre la sezione maestra. In conseguenza di questa scelta dovette ricorrere alla sostituzione del radiatore dell'acqua con uno di superficie e portata equivalente, ma molto più largo e basso. La maggiore rastremazione dello sbalzo anteriore richiese poi la sporgenza della sua superficie dorsale in corrispondenza degli irriducibili ingombri del motore e dei suoi accessori che non potevano essere compressi sotto il cofano. Dal punto di vista stilistico questa soluzione risultò in ogni modo felice perché era capace di evocare visivamente la "potenza" (la bugna del motore) e il "tiro" (la trazione anteriore). La riduzione dell'altezza massima della carrozzeria rispetto al suolo determinò parametri diversi per l'abitabilità, imponendo un assetto più disteso per i passeggeri e la conseguente necessità di abbassare il piantone dello sterzo di 5 centimetri e di arretrare i sedili di 3,5 centimetri. Questi interventi, oltre a quello sul radiatore, furono le sole modifiche attuate sull'autotelaio della Fulvia Coupé, mentre la pedaliera e la posizione della leva del cambio rimasero quelle originali.



Dai bozzetti preparatori di Aldo Sessano si vide che la carrozzeria avrebbe calzato gli ingombri meccanici come un guanto. Quindi non ci sarebbe stato margine per tolleranze dimensionali eccessive o per improvvisazioni dell'ultimo momento. La progettazione con il computer e le simulazioni che questo strumento permette non erano ancora alla portata di un piccolo carrozziere. Quindi, prima di passare al disegno esecutivo in scala 1:1, Sergio Coggiola eseguì un precisissimo rilevamento delle quote critiche dell'autotelaio e della ossatura portante della carrozzeria, con lo scopo di trovare i limiti per mantenere inalterate la forma esterna e l'abitabilità interna quali erano state indicate

carrozziieri 1971



da Sessano nei figurini prescelti per la realizzazione. Partendo dai dati ottenuti da questi rilievi, Sessano elaborò il disegno di forma al naturale, verificando che le soluzioni immaginate fossero compatibili con la realtà dell'autotelaio ed eventualmente adattandole con il minimo dei compromessi dove era necessario. Tuttavia anche nel disegno in scala al vero i dettagli più importanti della carrozzeria erano stati solo abbozzati.

Così, nella pratica, la definizione particolareggiata di ogni dettaglio fu risolta durante la fase della modellazione della carrozzeria. In particolare, durante questa fase, furono

messe definitivamente a punto la forma e le dimensioni della bugna sul cofano, la calandra, i paraurti, gli archi dei parafranghi, il raccordo fra la linea di cintura e la cresta dei parafranghi anteriori, il lunotto e la fanaleria posteriore. Anche la scomposizione delle superfici trasparenti delle porte fu risolta intervenendo sul modello al naturale, scartando il grande deflettore immaginato inizialmente a favore di una soluzione nella quale solo la porzione inferiore del finestrino era apribile mediante un comando elettrico. Lo stesso avvenne per il sistema delle cerniere delle porte, che fu risolto in modo anticonvenzionale al fine di permet-



A sinistra, la Lancia Dunja in una immagine che ne mette in evidenza la linea a cuneo. In basso, la Lancia Dunja vista dal lato sinistro. La fascia di colore più chiaro fra la fine dell'abitacolo e il cofano bagagli funziona come roll bar, come profilo estrattore dell'aria viziata dall'abitacolo e come canale di gronda.



Sopra, l'interno della Lancia Dunja: la struttura dei sedili anteriori è quella del modello originale. La plancia è tutta nuova. Il quadro degli strumenti è a cavallo del canotto dello sterzo ben staccato dalla plancia.





A sinistra, nella parte posteriore si notano il cofano bagagli in continuità con il tetto e il lunotto perfettamente verticale.
Sotto, la Lancia Dunja vista dall'alto.



tere una buona apertura e di dare al taglio anteriore delle porte quell'inclinazione che lo stilista aveva previsto come parte integrante dello stile della vettura.

Lo stile della Dunja è coerente con la "linea a cuneo" divenuta di moda negli anni Settanta, ma presenta anche molti spunti originali, come la fiancata che sale senza soluzione di continuità fino allo spigolo del tetto, il lunotto quasi perfettamente verticale e il gradino fra l'abitacolo e la coda verniciato in tinta contrastante, che alleggerisce l'insieme e contemporaneamente è dotato di fessure e funziona come un estrattore di aria viziata dall'abitacolo. La definitiva sistemazione dell'arredamento interno è avvenuta in corso d'opera in modo simile alla definizione dell'esterno, cioè seguendo le indicazioni di massima espresse dai figurini del designer e adattando i vari particolari alla luce delle esigenze reali. In particolare Aldo Sessano e Sergio Coggiola, prima di definire completamente la plancia, compirono un accurato studio ergonomico per valutarne la funzionalità. Costruirono perciò un simulacro al vero sul quale misero a punto il cruscotto con gli strumenti e le spie che doveva essere ben staccato dalla plancia; la consolle sulla quale in sopraelevazione con la leva del cambio sarebbero stati posti i comandi della climatizzazione, gli interruttori degli alzacristalli, l'accendisigari e il posacenere; infine il cassetto porta guanti incorporante una maniglia incassata, che avrebbe diversificato il lato passeggero dalla zona riservata al pilota.

Nella fase finale dell'integrazione del pianale della Fulvia Coupé con la nuova scocca eseguita in lamiera scatolata, le esigenze della resistenza strutturale con quelle della leg-

gerenza sono state temperate praticando numerosi fori sui longheroni di irrigidimento, sugli elementi interni di rinforzo e sulle centine. Il carrozziere ha posto poi particolare cura nella strutturazione del roll-bar, realizzandolo come una robusta struttura scatolata e posizionandolo nello "scalino" fra la zona dell'abitacolo e la coda, dove fungeva anche da estrattore dell'aria viziata e da canalizzazione di deflusso dell'acqua in caso di pioggia.

Particolare cura richiesero infine la parte terminale del padiglione che fungeva anche da cofano bagagli e il sistema di fissaggio del lunotto.

Nel primo caso, essendo il coperchio del bagagliaio caratterizzato da forme molto piane, è stato necessario realizzare un'ossatura di sostegno rigida, ma nel contempo leggera, per evitare che le superfici si deformassero. Il lunotto, invece, ha dovuto essere applicato dall'esterno perché la sua forma a trapezio con il lato maggiore rivolto in basso non consentiva un normale inserimento in sede; inoltre ha dovuto essere incastrato con la parte superiore entro l'ossatura del cofano bagagli per assicurare la necessaria tenuta all'aria e all'acqua dell'abitacolo.

La classe si fa spazio

Commercializzata nella primavera 2002, la Lancia Phedra per spaziosità interna, sicurezza, comfort, prestazioni e dotazioni telematiche è al vertice della categoria delle vetture monovolume di grandi dimensioni.



Nella sua storia centenaria la Lancia ha sempre saputo porsi all'avanguardia facendo diventare i suoi modelli più sicuri, più comodi, più brillanti, più puliti e più aderenti all'incessante mutare dei gusti e dei costumi. Nel 2002 con la Phedra ha risposto ai desideri della parte più raffinata della clientela delle vetture monovolume. Gente colta, di buone maniere, amante dei viaggi, del lusso e del comfort, che si è riappropriata del piacere di possedere oggetti

d'alta classe, ma non desidera esibire né ostentare le proprie possibilità economiche. Si tratta di uomini e donne appagati dalla vita professionale e affettiva, che sono alla ricerca di oggetti che soddisfino il loro benessere personale e il loro buon gusto. Il loro concetto di esclusività, non è più legato all'idea del possesso di oggetti preziosi

e costosi, ma al piacere e alla gratificazione soggettiva che questi oggetti possono dare. Lancia Phedra risponde a queste esigenze nel campo dell'automobile. Infatti, è un'ammiraglia di gran classe nelle forme di una vettura monovolume. Quindi è moderna nella tipologia strutturale e nella versatilità, ma è classica nei contenuti. Insomma soddisfa la fascia più dinamica della clientela esigente. L'aspetto estetico della Phedra è "importante" e compatto nello stesso tempo.

Il disegno della carrozzeria è caratterizzato da tratti secchi e puliti. Il frontale è dominato dalla grande calandra verticale a scudo, che

comunica un senso di superiorità, mentre le forme trasparenti che racchiudono i dispositivi di illuminazione danno un gradevole movimento alle masse. I paraurti sono completamente integrati nelle superfici. Il corpo vettura si allunga nella fiancata con linee che corrono decise verso la parte posteriore con spigoli di lieve angolazione. Sulle porte spicca la gradevole citazione delle maniglie affiancate della indimenticabile Lancia Aurelia. La loro superficie è cromata e la stessa lucentezza del cromo si ripete nelle fasce paracolpi in un'altra citazione delle grandi Lancia del passato. Nella vista di fianco risaltano pure gli specchi retrovisori allungati all'indietro, che ripetono le linee dinamiche



A sinistra, la Phedra, protagonista nello stand Lancia al suo debutto in pubblico al 72° Salone Internazionale dell'Auto di Ginevra nella primavera del 2002. Sopra, la Lancia Phedra in un contesto che ne accentua la classe e l'esclusività.

dei parafranghi, e nei loro supporti incorporano come piccole gemme i ripetitori laterali. La classe Lancia caratterizza pure la parte posteriore, dove i fanali alti e verticali incorniciano un portellone perfetto nel-

l'equilibrio fra la superficie in lamiera e quella vetrata. L'ampio lunotto completa con coerenza le superfici vetrate frontale e laterali che assicurano una perfetta continuità di visione in ogni circostanza.

Il design della vettura è molto caratterizzato anche all'interno, dove la parte superiore della plancia corre da un montante del parabrezza all'altro disegnando un sottile arco. Questa interessante soluzione ha consentito di "accorciare" il volume della plancia stessa, donandole inedite proporzioni, e creando un effetto spettacolare nel quale gli strumenti sembrano appesi all'arco. All'insegna della massima funzionalità ed ergonomia, la console centrale si protende verso l'abitacolo, ponendo a portata



A sinistra, il posto di guida della Lancia Phedra. La strumentazione sembra appesa all'originale arco superiore della plancia. Nella console centrale tutti i comandi sono a portata di mano.

A sinistra, i fanali alti e verticali incorniciano il portellone perfetto nell'equilibrio fra la superficie in lamiera e quella vetrata. L'ampio lunotto è coerente con le superfici vetrate frontale e laterali che assicurano un'ottima continuità di visione. A destra, la Lancia Phedra vista in trasparenza in un disegno che mette in evidenza l'ampiezza dello spazio abitabile in rapporto agli ingombri meccanici.





di mano del guidatore il cambio, i comandi della strumentazione telematica e quelli del climatizzatore.

I sedili aggiungono un altro tratto di forte personalità, grazie alle loro forme scultoree, meno tondeggianti dell'usuale. I loro inediti profili sono diventati possibili grazie a una nuova tecnologia che ha permesso di ottenere angoli più accentuati e di ridurre il numero delle cuciture.

Tutti i sedili possono essere abbattuti completamente, quelli dei passeggeri possono anche essere ribaltati "a portafoglio" oppure estratti con estrema semplicità; possono inoltre essere riscaldati, girevoli, regolabili elettricamente e dotati di memorie per le regolazioni. I sedili della Phedra, insomma, sono la migliore sintesi fra la funzionalità di quelli di una monovolume unita alla bellezza di quelli di un'ammiraglia.

Nell'insieme, l'abitacolo della Lancia Phedra appare come un vero e proprio salotto, impressione rafforzata dal ruolo di primo piano giocato dai materiali pregiati usati per i rivestimenti, ma anche dalla progettazione che si è posta, e ha raggiunto, l'obiettivo di creare un ambiente funzionale e moderno in grado di assicurare viaggi nel più assoluto relax.

Al piacere della vita a bordo contribuiscono la climatizzazione automatica multi-zona, capace cioè di creare un microclima personalizzato per ogni passeggero, e la particolare cura prestata ai dettagli.

La plancia si presenta come un vero e proprio ponte di comando sobriamente segnato da inserti in mogano e da particolari bruniti o cromati. La parte alta dei pannelli delle porte, in continuità con la plancia, avvolge gli occupanti in una morbida fascia di materiali di rivesti-

mento pregiati. Il comfort è anche nei vani portaoggetti disseminati ovunque, nei pratici tavolini a ribalta sugli schienali dei sedili, nei comodi maniglioni rivestiti di pelle che facilitano la salita e la discesa dei passeggeri delle file dietro.

A tutto questo la Phedra aggiunge quanto di meglio c'è nel campo della sicurezza: sei airbag, ABS completo di correttore di frenata EBD, disposi-

tivo antislittamento ASR, programma elettronico per il controllo della stabilità dinamica ESP, dispositivo di assistenza per le frenate di emergenza, fari allo xenon, attacchi Isofix per i seggiolini dei bambini, specchio di sorveglianza e chiusura elettrica di sicurezza per le porte.

Fra gli accessori di tecnologia avanzata, Phedra propone anche il Connect Nav, che comprende un'autoradio Rds con Cd, un telefono Gsm dual band completo di "viva voce", comandi vocali per radio e telefono, pulsante "Connect" per collegarsi al Contact Centre e

Sopra, la Lancia Phedra Golden White del 2004. Questa versione speciale dispone di serie dei tre tetti apribili che nelle altre sono a richiesta con supplemento di prezzo. Sopra, a sinistra, l'esclusivo interno della Lancia Phedra Unique Edition del 2005. Eseguito con materiali di gran pregio, offre tutte le dotazioni oggi possibili su una grande ammiraglia.



A sinistra, la Lancia Phedra "model year 2008". Si notano le nuove scritte del modello, i paraurti sottolineati da un profilo cromato e lo stemma della Casa recentemente ristilizzato.

Sopra, l'interno della Lancia Phedra "model year 2008" con i sedili girevoli posizionati per formare un comodo angolo per la conversazione.

navigazione dinamica a mappe. Il tutto visualizzato su un display Dot Matrix da 7" a colori al centro della plancia, dove può essere usato anche dal passeggero ed è visibile a chi siede dietro. Il dispositivo è inoltre predisposto per essere collegato a uno schermo a scomparsa al centro del padiglione, che può essere collegato, inoltre, a un lettore Dvd o a una Play Station. Con Phedra, dunque, viaggiare non significa più perdere i contatti con il mondo delle proprie attività, ma mantenerli e se mai rafforzarli.

Progettata con l'obiettivo di elevare ai livelli di eccellenza la qualità della vita a bordo, Phedra non ha messo in secondo piano le qualità meccaniche e prestazionali che, infatti, sono state considerate presupposti indispensabili per il comfort, per la sicurezza e per il piacere di viaggiare. Al suo debutto nel 2002, la disponibilità dei motori comprendeva due propulsori a benzina (un 2.0 di 136 cv e un 3.0 V6 24v di 204 cv) e due turbodiesel "Common Rail" (un 2.0 JTD con 109 cv e un 2.2 JTD di 128 cv). I motori a benzina e il 2.0 JTD, a richiesta, potevano essere abbinati alla trasmissione automatica. Nel 2004 la gamma si arricchì della versione 2.2 JTD con cambio manuale a 6 marce, studiata con l'obiettivo di migliorare ulteriormente le condizioni di guida e la silenziosità all'interno dell'abitacolo. Nel 2007 debuttò una nuova versione del motore 2.2 Multijet con la potenza aumentata a 170 cv, mentre su tutta la gamma gli allestimenti esterni e interni furono aggiornati al gusto del giorno e le dotazioni

LANCIA PHEDRA 2.2 JTD (m.y. 2002)

- Numero cilindri:** 4 in linea
- Cilindrata totale:** 2179 cc
- Potenza massima:** 128 cv a 4000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 17,6:1
- Distribuzione:** 2 alberi a camme in testa (cinghia)
- Alimentazione:** iniezione diretta common rail, turbocompressore, intercooler, pompa elettronica
- Impianto elettrico:** 12V
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Tipo costruzione:** solidale con la scocca
- Sospensione anteriore:** tipo McPherson, barra stabilizzatrice
- Sospensione posteriore:** bracci oscillanti, molle a elica, ammortizzatori idraulici, barre stabilizzatrici
- Freni:** a disco con servofreno
- Ruote:** in lega con pneumatici 215/65 R 15
- Passo:** 2823 mm
- Carreggiata anteriore:** 1570 mm
- Carreggiata posteriore:** 1548 mm
- Lunghezza:** 4750 mm
- Larghezza:** 1863 mm
- Altezza:** 1752 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1783 kg
- Velocità massima:** 182 km/h
- Consumo:** 7,4 l/100 km (combinato)

infotelematiche furono aggiornate agli ultimi ritrovati tecnologici con un vivavoce Bluetooth e un navigatore satellitare con hard disk da 30 GB. Fra gli aggiornamenti estetici che permettono di riconoscere il modello più recente spicca la calandra con disegno a

barre cromate comune agli altri modelli rinnovati nel 2007. Ricordiamo infine la differente definizione dei livelli di finitura, che al posto degli iniziali Emblema ed Executive comprende ora Argento, Oro, Oro Plus e Platino.



IL MODELLO DA COLLEZIONE