

LANCIA



TORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

33



LANCIA DELTA - 2008



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



7 1033

9 771971 167061

HACHETTE



Arrivano gli aiuti americani

La difficile situazione della Lancia nell'immediato dopoguerra e i tentativi di rilancio della produzione automobilistica furono sostenuti dagli aiuti americani del piano Marshall.

A più di due anni dalla fine della guerra, a Torino e negli altri centri industriali del Paese le grandi fabbriche sono ancora alle prese con il problema di come ridare slancio e continuità alla produzione, in una situazione segnata da incertezze e difficoltà di vario genere. Alle tensioni sul fronte delle relazioni sindacali, che proprio alla Lancia avrebbero conosciuto punte di notevole asprezza, determinate dalla necessità di sfoltire la manodopera in esubero, si sommavano difficoltà nei rifornimenti di materiali, una domanda fiacca e più in generale un clima poco propizio a un ordinato svolgimento degli affari.

Alla Lancia, poi, era urgente ridefinire la strategia aziendale, rilanciando la produzione di automobili, che negli ultimi anni del fascismo e nell'immediato dopoguerra era stata sacrificata a quella degli autocarri, prodotti nello stabi-



Il presidente del Consiglio italiano Alcide De Gasperi arriva negli Stati Uniti nel gennaio 1947.

mento di Bolzano. Alla fine della guerra la Lancia appariva un'impresa tecnicamente invecchiata, male organizzata sotto il profilo produttivo, penalizzata da una produttività molto bassa. Da un confronto con l'anteguerra, Giancarlo



Anche Togliatti

sputa nel piatto dove mangia!

perchè anche lui come tutti gli italiani,
senza gli aiuti americani, sarebbe ormai

morto di fame!

Democrazia Cristiana

Subbrero ha calcolato che la produttività per addetto fosse diminuita di circa il 25 per cento, per un insieme di cause che, secondo la Direzione aziendale, andavano dall'ancora incompleta ricostruzione dei reparti colpiti dai bombardamenti, alla mancanza di regolarità nei rifornimenti di materie prime e, infine, al rendimento del personale. Per rimanere protagonisti in un mercato difficile, ma dalle grandi potenzialità come quello dell'auto, occorre imboccare una strada nuova. Era questa la sfida che stava di fronte al management chiamato a dare continuità alla creatura di Vincenzo Lancia.

Nel giugno del 1947 si presenta finalmente l'occasione di voltare pagina e chiudere i conti con il recente passato. Nella convinzione che la ripresa economica dell'Europa occidentale fosse un baluardo contro l'espansionismo sovietico, e insieme un'opportunità di crescita per la stessa economia americana, il governo degli Stati Uniti diede il via all'European Recovery Program, meglio conosciuto come Piano Marshall, dal nome dell'allora segretario di Stato, George C. Marshall.

In concreto il Piano prevedeva la concessione di prestiti a tassi agevolati da parte dell'Eximbank (Export-Import Bank of United States) e il trasferimento a titolo gratuito di macchinari e materie prime. Per ottenere gli aiuti previsti, occorreva però che i singoli Paesi aderenti al Piano raccor-

Un manifesto elettorale filoamericano della Democrazia cristiana per le elezioni politiche del 1948.

toponessero al vaglio degli organismi decisionali facenti capo agli uffici centrali dell'Eca (Economic Cooperation Administration) di Washington. Formidabile vettore di innovazione, l'aiuto americano oltre a migliorare il tasso tecnico delle imprese italiane con l'innesto di nuove macchine e sistemi organizzativi ebbe importanti ricadute anche per lo svecchiamento delle procedure organizzative e direzionali. Tra il 1948 e il 1952 l'Italia ricevette aiuti per una cifra vicina ai 500 milioni di dollari, circa l'11 per cento del totale delle erogazioni del Piano Marshall. A trarne il maggiore vantaggio furono naturalmente le grandi imprese, impegnate in vasti piani di investimento, come la Fiat, nel cui stabilimento di Mirafiori vennero introdotte nuove macchine di allestimento e trasporto per la lavorazione del basamento motore, le cosiddette "linee transfer", e la Finsider di Sinigaglia, che poté avviare la costruzione di una nuova grande acciaieria a ciclo integrale a Cornigliano, presso Genova. Ma fu l'industria italiana nel suo insieme a trarre beneficio dalla possibilità di rinnovare la propria attrezzatura con l'acquisizione di macchinari in linea con le più moderne tecnologie. Tra queste la Lancia che grazie ai finanziamenti Imi-Eximbank poté riprendere con successo la strada dello sviluppo della produzione di auto.



Le barchette di Giovanni Basso

Nel dopoguerra un intraprendente artigiano torinese affascinato dalla meccanica Lancia escogitò un'ingegnosa modifica per il motore della Aprilia e costruì alcune Sport di originale concezione.



La meccanica della Lancia Aprilia ha sempre affascinato i tecnici e gli sportivi. Diversi "maghi delle elaborazioni" ne hanno intuito le potenzialità agonistiche e le hanno sfruttate a fondo per realizzare auto da competizione che hanno ottenuto significative affermazioni nelle corse, non solo nella categoria Turismo, ma dominando nella categoria Sport nazionale 1500 cc dalla metà degli anni Trenta fino al dopoguerra con modelli elaborati da fantasiosi artigiani. Alcuni come Boneschi, Colli, Pinin Farina, Ramella, Touring, Viotti e Zagato si preoccuparono essenzialmente della carrozzeria cercando di renderla il più possibile compatta, leggera e aerodinamica.

Carlo Abarth mise a punto specifici sistemi di alimentazione e di scarico da vendere in kit di montaggio. Altri, come Enrico Nardi e Oscar Pacifici, si occuparono prevalentemente della elaborazione del motore. Altri ancora, come Sabatino Paganelli, Luigi Pagani, Rinaldo Tinarelli e Gian Paolo Volpini affrontarono ogni aspetto della vettura: telaio, motore e carrozzeria, raramente costruendola materialmente da soli, più spesso collaborando con specialisti del settore. Fra gli "elaboratori a tutto campo" ci fu il torinese Giovanni Basso che per le carrozzerie si avvale di volta in volta della collaborazione del "mago dell'alluminio"

Rocco Motto, degli Stabilimenti Farina e della carrozzeria Ghia. Tutto iniziò da una modifica della testata con due alberi a camme in testa invece di uno, per la quale Basso ottenne il brevetto numero 425717 depositato il 20 febbraio 1947 presso la competente sezione del Ministero del-



Sopra e a destra, Giovanni Basso al volante della sua Lancia Aprilia Speciale prima della partenza della gara in salita Sanremo-Poggio dei Fiori il 26 ottobre 1947.



l'Industria e del Commercio. Questa mossa attirò su Basso l'inimicizia di diversi altri elaboratori che stavano studiando soluzioni simili, ma non si può negare il suo diritto di essere arrivato per primo. Nella sua officina di via Modena 21 a Torino, Basso realizzò anche un dispositivo per trasformare il circuito di lubrificazione dell'Aprilia basato sulla classica coppa dell'olio con un carter secco che avrebbe consentito di montare il motore in posizione più bassa con innegabili vantaggi sulla tenuta di strada. Realizzò quindi un leggero telaio tubolare adatto a ospitare vantaggiosamente

il motore divenuto più compatto senza la coppa dell'olio. A questo punto gli mancava solo la carrozzeria. Perciò Basso chiese aiuto a Rocco Motto, che seguendo le sue indicazioni realizzò una spider sport con l'estetica in linea con i tempi e con una calandra bipartita sormontata da uno scudo Lancia stilizzato. Trovandosi nella condizione di essere diventato un vero e proprio costruttore, Basso dovette quindi affrontare le difficili formalità burocratiche per ottenere il permesso per la circolazione e l'autorizzazione a punzonare sui telai i propri numeri di serie. Con una buona dose di ottimismo iniziò dal numero 00101, lasciando supporre l'esperienza di 100 telai già costruiti e l'idea di costruirne altri 99.898.

Finita la sua prima Sport, lo stesso Giovanni Basso vi si mise al volante per partecipare con discreto successo ad alcune cronoscalate, dalla Sanremo-Poggio dei Fiori (26 ottobre 1947) alla Aosta-San Bernardo (primo agosto 1948). Nel 1948 Basso fornì uno dei suoi telai al gentleman-driver Ferdinando Gatta, cognato di Gianni Lancia, che lo utilizzò per un'Aprilia



In alto, la Lancia Aprilia Sport di Giovanni Basso in un tornante della cronoscalata Aosta-Gran San Bernardo il 1° agosto 1948. Sopra, Giovanni Basso conduce una delle sue Aprilia Special nella sfilata del concorso d'eleganza nella quale vinse il primo premio della sua classe. La bella carrozzeria della Ghia fu possibile grazie alla compattezza del telaio tubolare progettato e costruito da Basso. A destra, Giovanni Basso sull'agile berlinetta carrozzata dagli Stabilimenti Farina su un autotelaio di sua costruzione.





A sinistra, 16 settembre 1951. L'Aprilia Spider realizzata da Basso e carrozzata da Ghia alla partenza della gara in salita Catania-Etna con il pilota Emilio Romano.



A destra, Cormons Ferri classificatosi terzo di classe nella salita Chiusaforte-Sella Nevea il 30 settembre 1951 con la Lancia Aprilia Spider realizzata da Basso e carrozzata dagli Stabilimenti Farina. Sotto, Giovanni Basso in gara nella salita Vermicino-Rocca di Papa il 24 giugno 1956 al volante della sua quinta Aprilia Special, una spider carrozzata da Rocco Motto.



fia Sport chiamata Aurora, con la quale esordì nelle competizioni con lo pseudonimo "Cyrus". L'esordio di Gatta non poteva essere più positivo, infatti ottenne la vittoria assoluta nella corsa in salita Susa-Moncenisio e una brillante affermazione di classe nella salita Aosta-Gran San Bernardo alla quale partecipava lo stesso Basso. Nel 1949 Gatta vendette la sua Aprilia Sport al pilota catanese Salvatore Russo Velis, che la impiegò con successo in diverse cronoscalate isolate e tentò senza successo l'avventura nella Mille Miglia del 1949. In quell'anno l'attività di Basso subì una decisa accelerazione sia nel senso della quantità, sia della qualità. Infatti il piccolo costruttore torinese realizzò quattro autotelai tubolari completi.

Gli stabilimenti Farina ne presero in carico due realizzando

una berlinetta sul primo e una spider sul secondo, Ghia prese in carico gli altri due per vestirli con altrettante carrozzerie spider. Le armoniose dimensioni dell'autotelaio consentirono di realizzare aspetto e proporzioni molto gradevoli, ragione per cui Basso iscrisse sia la spider degli Stabilimenti Farina, sia le due di Ghia a diversi concorsi d'eleganza. La spider di Ghia ottenne particolare successo: fu premiata dalla giuria del concorso di Nervi come la più elegante e razionale vettura sportiva e bissò il risultato nel concorso di Villa d'Este, dove vinse nella classe delle auto sportive. La spider carrozzata dagli Stabilimenti Farina si impose invece nelle mani del gentleman-driver Cormons Ferri. Con il tempo Ferri aumentò la cilindrata a 1750 cc e gareggiò nella classe fino a 2000 cc. Quindi, do-





po avere ottenuto il terzo posto di classe nella salita Chiusaforte-Sella Nevea disputata il 30 settembre 1951, il pilota di Udine avviò a una nuova vita la sua Basso Spider dotandola di un motore a 6 cilindri di 2500 cc derivato dalla Lancia Aurelia e modificato da Enrico Nardi con sei carburatori Dell'Orto da motocicletta. Dal canto suo una delle Aprilia Spider carrozzate da Ghia fu venduta al pilota Emilio Romano di Caltanissetta, che partecipò a diverse gare isolate fino alla prima metà degli anni Cinquanta.

Dopo avere soddisfatto i clienti, Giovanni Basso realizzò un'altra Sport per uso personale, la fece vestire da Rocco Motto con una elegante e leggera carrozzeria in alluminio e partecipò ad alcune gare nell'area torinese. Intanto però i notevoli sforzi finanziari sostenuti per realizzare le sue vetture avevano ridotto pericolosamente il patrimonio di famiglia. A questo punto Basso decise di interrompere l'attività di costruttore. Dopo poco tempo si trasferì a Roma, dove avviò un'altra officina che gli permise di ritagliarsi una piccola fetta di notorietà elaborando le Alfa Romeo 1900 TI della Polizia. Il taglio con le corse fu meno netto. Infatti, troviamo Giovanni Basso terzo di classe nella gara in salita Vermicino-Rocca di Papa il 24 giugno 1956 e secondo di classe nella cronoscalata Frascati-Tuscolo il 15 luglio successivo. Nel 1957 all'età di 45 anni de-

cise il grande passo che l'appassionato lavoro gli aveva impedito prima: si sposò quindi con una ragazza 27 anni più giovane di lui. Appeso il casco al chiodo, il costruttore conservò gelosamente la sua creazione fino alla morte avvenuta nel 1984. Ermanno Basso, figlio di Giovanni, un anno prima del luttuoso evento si mise in testa di fare riemergere dalla polvere la Sport del padre e di rimetterla in funzione. "Non riuscirai mai a farla andare", sentenziò il padre sicuro che il figlio non avrebbe capito i segreti di quella meccanica raffinata. Invece, per riportarla in condizioni quasi pari al nuovo non fu necessario nemmeno un vero restauro. Bastò rimuovere lo spesso strato di polvere che la ricopriva, ripristinare i livelli dei liquidi (acqua, olio, benzina) e cambiare la batteria. In effetti tornare a far funzionare il motore in modo decente non fu facile, ma con molta pazienza e qualche inevitabile errore tutto tornò come prima e oggi la vettura è il pezzo forte di una pregiata collezione privata.

Sopra e sotto, l'Aprilia Special nelle condizioni in cui si trova oggi in una collezione privata. Per riportarla alle condizioni originali non fu necessario un restauro, bastò rimuovere la polvere che la ricopriva, ripristinare i livelli e cambiare la batteria. Fu conservata gelosamente dal costruttore fino alla sua morte avvenuta nel 1984.

Le corse | 1946-1956



Carattere Lancia

Nella sigla rievoca un modello di gran successo prodotto in quasi mezzo milione di esemplari. Al di là del nome l'attuale Delta è tutta nuova. Interpreta lo spirito Lancia di fare auto sempre diverse dalle altre, con linee fuori del comune.



Sopra, un figurino della concept-car Lancia GT Stilonovo del 2003 che già prefigura lo stile della Delta.

La novità Lancia presentata al Salone dell'automobile di Ginevra nel marzo 2008 si chiama Delta come la berlina a due volumi che debuttò nell'autunno 1979. Innovativa nella concezione globale, inedita nei contenuti tecnici e superiore negli aspetti estetici e qualitativi, quel glorioso modello fece compiere al-

la Lancia un salto generazionale. Così la primigenia Delta ottenne un immediato e duraturo successo, nel 1980 fu eletta "Auto dell'anno", nel 1987 vinse il Campionato del mondo Rally, quindi replicò l'alloro iridato per altri cinque anni con-

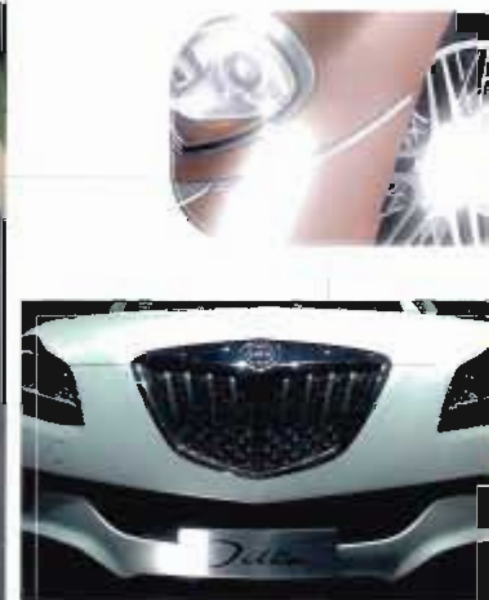


A sinistra, alcune ipotesi alternative per la Lancia Delta nelle quali in ogni modo resta costante il tema del fanale sottile e verticale inserito nella "spalla" del montante posteriore.



Sopra, il frontale della concept-car Lancia Delta HPE del 2006 anticipa quello della Delta del 2008. A sinistra, il corpo vettura allungato e la volumetria posteriore mostrano un'architettura vicina a quella di una sport-wagon. A destra, il tetto, il profilo del finestrino e il montante posteriore convergono in un unico punto creando un effetto molto particolare.

secutivi fino al 1993. Nel 1994 uscì dalla produzione dopo avere venduto quasi mezzo milione di esemplari. Grazie alle qualità oggettive e al successo nello sport, la Delta diventò l'auto da leggenda che ancora oggi è nel cuore di molti giovani lancisti. Marco Tencone, responsabile del design del progetto 844 relativo alla Delta del 2008, non ha voluto rifare la



Delta

A sinistra, il logo del modello e uno schizzo di Marco Tencone nella prima fase del progetto 844.

vecchia Delta, ma ne ha interpretato lo spirito alla luce di esigenze nuove. Ha assecondato la richiesta della Direzione Lancia che voleva un'auto innovativa rispetto al segmento al quale era destinata, che non si sovrapponesse alla futura Fiat Bravo con la quale avrebbe condiviso parte della meccanica, ma che fosse capace di ritagliarsi uno spazio nuovo, proprio come era riuscito alla vecchia Delta nei confronti della cugina Fiat Ritmo. I designer della Lancia avevano già al proprio attivo la concept-car Stilonovo, presentata al Salone di Barcellona del 2003.

"Quell'esperienza ha rappresentato una base importante", ha detto Tencone, "ma abbiamo proposto anche altre soluzioni pensate nella logica di un'architettura nuova, con un concetto di utilizzo diverso per una compatta di questo segmento". Nella Delta del 2008 sono rimasti alcuni stilemi della Stilonovo, specialmente nella coda. Invece è cambiato totalmente il frontale. I designer hanno deciso di dare alla calandra un'immagine importante e di



Sopra e in alto, il frontale elegante e dinamico della Lancia Delta è esaltato dal movimento. La Delta in una vista che evidenzia la verniciatura bicolore scelta per spezzare ancora di più l'identità visiva con la Bravo.

caratterizzare in modo inedito i parafranghi accorpandoli visivamente con il nucleo centrale del cofano. Un momento molto importante è stato quello in cui i designer della Fiat hanno visto cadere il vincolo di derivare la Bravo (cugina della Delta) dalla Stilo. Da questa

scelta non ha tratto vantaggio solo la nuova berlina Fiat, ma anche la Delta che ha potuto godere di una maggiore autonomia stilistica. La diversa impostazione della berlina Lancia ha comportato significative modifiche alla piattaforma meccanica comune con la Bravo. Fondamentale è stato l'allungamento del passo, portato da 2,6 a 2,7 metri: 10 centimetri che hanno consentito un netto vantaggio nello spazio interno e nella percezione della vettura, che appare più grande





e importante. In conseguenza dell'aumento del passo e quindi del peso, è aumentato anche lo sbalzo anteriore per lasciare più spazio alla zona d'assorbimento degli urti. Anche la coda è cresciuta di qualche millimetro, mentre il cosiddetto "giroporta" è rimasto lo stesso della Bravo. Una volta fissato lo stile, i designer si sono dedicati agli spazi interni, per i quali la Direzione aveva chiesto di andare verso un'architettura più abitabile nella parte posteriore. Il sedile posteriore scorrevole è diventato così l'elemento che consente di passare da una abitabilità da berlina del segmento superiore a una soluzione più votata alla praticità, nella quale aumenta il volume di carico. Per spaziosità interna si può considerare la Delta come un punto di cerniera fra una station wagon del segmento D e una hatchback del segmento C. Quindi è una vettura che offre aspetti e situazioni di utilizzo diversi, ma sempre con un tocco di esclusività e con molta eleganza. Prima di diventare l'attuale berlina di serie, la Lancia Delta ha attraversato un'altra fase prototipale nella concept-car Delta HPE, presentata al teatro La Fenice di Venezia durante la Mostra del Cinema nel settembre 2006



e riproposta all'attenzione qualche giorno più tardi al Salone di Parigi. Il largo consenso del pubblico ha promosso quello stile, che ora ritroviamo con minimi aggiornamenti nella Delta di produzione. Il design e le proporzioni danno la percezione di una berlina a due volumi dalle dimensioni importanti, eppure dinamica e compatta nel trattamento del corpo vettura, con un fianco decisamente a cuneo che termina con un cospicuo montante a trapezio sul quale si innesta il tetto che la Casa ha definito "granluce" perché appare sospeso su un'ampia superficie vetrata. Altre particolarità della coda sono l'originale lunotto avvolgente privo di una struttura perimetrale in vista e i fanali verticali a Led che si integrano nelle spalle dei parafranghi. La vettura è inconfondibilmente Lancia nel frontale dominato dalla grande calandra a scudo, mentre è una novità il trattamento molto animato della pre-

sa d'aria inferiore per suggerire il temperamento scalpitante dei brillanti motori scelti per equipaggiare questo modello. Importante dal punto di vista estetico è anche il trattamento cromatico giocato sulla verniciatura bicolore e sulla perfetta integrazione delle guarnizioni cromate. È evidente che queste forme e questi tratti di stile non hanno nulla da spartire con le linee rigorosamente geometriche ed essenziali dell'illustre antenata. Identico è però lo spirito Lancia contenuto nel nome Delta: simbolo matematico della differenza, intesa in questo caso come distanza che separa dalle altre quest'auto tutta in tensione verso l'eccellenza. Il design pratico, ma ricercato degli esterni trova perfetto riscontro all'interno, dove si percepisce immediatamente un diffuso benessere grazie a un ambiente eccezionale per spazio, raffinatezza, comodità, gradevolezza delle tinte e qualità dei materiali.

Sopra, l'interno della Delta mostra la classe Lancia nei materiali di rivestimento e nei delicati accostamenti cromatici. Sopra, a sinistra, la coda della Lancia Delta. Il padiglione è piuttosto spiovente come nelle coupé. A sinistra, la plancia della Lancia Delta reinterpretata in chiave Lancia quella della Fiat Bravo. Molto riuscito il motivo delle razze del volante. Sotto, il motore 1.9 Twin Turbo Multijet 16 valvole capace di 190 cv con consumi ed emissioni nocive molto ridotti.



Fra le novità troviamo il padiglione rivestito in materiale fonoassorbente per aumentare la silenziosità di marcia e l'optional del tetto apribile di grandi dimensioni che occupa l'80% della superficie totale. I materiali pregiati, trattandosi di una Lancia, sono scontati, ma fa piacere soffermarsi sulla plancia rivestita in Benova®, un materiale innovativo che per sensazioni tattili e visive ricorda la pelle. Pelle, ma vera e dell'ottima qualità "pieno fiore Poltrona Frau®", è poi disponibile a richiesta per i rivestimenti interni. Ma già con i rivestimenti standard l'abitacolo rivestito in panni pregiati, nel

quale tutte le poltroncine sono regolabili per ottenere un totale comfort. Caso unico per una berlina a due volumi, quelle posteriori sono regolabili anche longitudinalmente, permettendo l'abitabilità posteriore migliore del segmento. All'eleganza degli interni corrisponde la caratterizzazione "tecnologica" della plancia nella quale spiccano gli elementi della guida trattati con effetto metallico e la strumentazione illuminata in bianco. Coerente con i tempi, la nuova Delta propone i dispositivi e i sistemi più avanzati nel campo dell'intrattenimento. La radio con lettore CD, MP3 e comandi al volante è standard; a richiesta si può ottenere l'impianto Hi-fi Bose®, oppure il sistema Blue&Me® che offre il viva-voce con interfaccia Bluetooth®, il riconoscimento vocale evoluto, la porta USB, il lettore MP3 e l'SMS interpreter. Infine è disponibile "Instant Nav", un nuovo sistema di navigazione satellitare che integra numerose funzioni in unico sistema: dall'interfaccia USB ai comandi vocali, dalla gestione delle mappe su SD card allo schermo ad alta risoluzione. La Lancia Delta esprime temperamento anche nella meccanica. I suoi propulsori si distinguono per innovazione tecnologica e prestazioni, sono tutti sovralimentati e sono tutti abbinati a cambi a 6 marce con la possibilità di scegliere la versione manuale, quella robotizzata o quella automatica. Molto interessante e innovativo nel comparto trasmissione è l'Absolute Handling System, sistema che simula elettronicamente il differenziale autobloccante ed è ab-

LANCIA DELTA 1.9 Twin Turbo Multijet (2008)

Numero cilindri e disposizione: 4 in linea, anteriore trasversale
Alesaggio e corsa: 82 x 90,4 mm
Cilindrata totale: 1910 cc
Potenza massima: 190 cv a 4000 giri/min
Rapporto di compressione: 16,5±0,4:1
Distribuzione: 2 alberi a camme in testa (cinghia dentata), punterie idrauliche
Alimentazione: iniezione diretta Multijet Common Rail, doppio turbo, intercooler
Cambio: 6 marce + RM
Trazione: anteriore
Sospensione anteriore: tipo McPherson, ammortizzatori telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice con biellette a snodo sferico
Sospensione posteriore: ponte torcente, ruote interconnesse, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
Freni: a disco (anteriori autoventilanti) con ABS
Pneumatici: 195/55 R 16, o 205/55 R 16, o 225/45 R 17, o 225/40 R 18
Passo: 2700 mm
Carreggiata anteriore: 1538 mm
Carreggiata posteriore: 1531 mm
Lunghezza: 4520 mm
Larghezza: 1797 mm
Altezza: 1499 mm
Peso in ordine di marcia: 1430 kg
Velocità massima: 222 km/h

binato alla guida elettrica. Al lancio i motori disponibili erano tre, due a benzina 1400 Turbo Jet con 120 cv l'uno e 150 cv l'altro e un 1600 turbodiesel MultiJet con 120 cv. A questi si sono aggiunti i nuovissimi 2.0 MultiJet con 165 cv e 1.9 Twin

Turbo MultiJet con 190 cv. Di primo piano le velocità che vanno da 194 a 222 km/h, accelerazione 0-100 km/h da 10,7 a 7,9 sec. con consumi ridotti ed emissioni contenute entro i parametri Euro 5 che entreranno in vigore in futuro.



IL MODELLO DA COLLEZIONE