

ALFA ROMEO GIULIA

+ Materiali e assemblaggi all'altezza della situazione: gli accoppiamenti tra le parti sono ben fatti e la qualità dei rivestimenti è adeguata alla classe della vettura.

- Comandi sul tunnel pratici, ma l'esecuzione è migliorabile: la pastosità della rotazione, per la grande manopola dell'impianto multimediale, è perfettibile.



AUDI A4

+ Manopole della climatizzazione belle da vedere e piacevoli da azionare: la godronatura rende sicura la presa e la rotazione scandita da clic ben definiti.

- Plancia realizzata con grande cura, non c'è dubbio, ma l'accostamento del pannello verticale all'estremità sinistra non è impeccabile.



BMW 320d

+ Pannello sopra la pedaliera che chiude completamente la zona sotto plancia: una cosa non comune, presente anche sugli altri modelli qui considerati.

- Serratura del cofano bagagli in vista, senza alcun tipo di carenatura protettiva di plastica. Un dettaglio non all'altezza della classe della vettura.



MERCEDES C220 d

+ Tasche nelle porte dotate di rivestimento di fondo di gomma, per evitare che gli oggetti presenti causino rumori. Si può staccare per pulirlo.

- Schienale del divanetto posteriore privo di rivestimento. Stesso discorso anche per la traversa d'irrigidimento sotto la cappelliera.



La tecnica

TRE TRAZIONI DIETRO

● **CON L'ECCEZIONE DELL'A4**, che è fedele alla trazione anteriore e ha un cambio a doppia frizione, le altre hanno uno schema meccanico simile, con propulsore longitudinale che invia il moto alle ruote posteriori mediante una trasmissione automatica con convertitore di coppia. Pure il retrotreno si replica: a parte la Giulia, che ha un quattro leve e mezzo, per tutte le altre è un multilink a cinque leve, ideato dalla Mercedes e adottato per la prima volta nel 1982 sulla 190. E anche le sospensioni anteriori si somigliano: tutte hanno uno schema a quadrilatero alto e solo la 320d ha un più semplice MacPherson.

L'articolazione inferiore è tuttavia sempre a centri virtuali, che consentono un miglior filtraggio delle reazioni indesiderate sullo sterzo. Sterzo che è particolarmente diretto sull'Alfa (il rapporto della cremagliera è di 11,8:1), così da assicurare un'elevata prontezza. All'agilità della vettura contribuisce pure il nuovo diesel di 2.143 cm³ (nessuna parentela con il propulsore Mercedes di analoga cubatura) con turbo montato su cuscinetti a sfera, per ridurre il ritardo di risposta all'acceleratore, e basamento di alluminio, più leggero di 30 kg rispetto al 2.2 FCA con monoblocco di ghisa. Soluzione analoga per il motore

della Classe C e dell'Audi; quest'ultima sconta pure la disposizione a sbalzo del propulsore, che incrementa la tendenza sottosterzante della vettura. E, a proposito di leggerezza, va menzionato l'albero di trasmissione di carbonio della Giulia: pesa 8 kg in meno di quello di acciaio. Ciò, assieme a varie parti della scocca di lega leggera, ha permesso di limitare il peso (con conducente) a 1.520 chili. Peculiarità della nuova Alfa è anche l'impianto frenante elettroidraulico Continental Mk1, che fa a meno del tradizionale servofreno a depressione e usa un attuatore elettrico per creare la pressione idraulica. **R.B.**

↓ Se si escludono trazione anteriore e cambio a doppia frizione dell'A4, le caratteristiche tecniche mostrano numerose somiglianze, per un livello nel complesso molto elevato



AUDI A4

Motore

- Cilindrata 1.968 cm³
- 4 cilindri in linea
- Potenza max 140 kW (190 CV) a 3.800 giri/min
- Coppia max 400 Nm da 1.750 a 3.000 giri/min

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio aut. a 7 marce

Dimensioni e massa

- Passo 282 cm
- Lunghezza 473 cm
- Larghezza 184 cm
- Altezza 143 cm
- Massa 1.555 kg

MERCEDES C220 d

Motore

- Cilindrata 2.143 cm³
- 4 cilindri in linea
- Potenza max 125 kW (170 CV) a 3.000 giri/min
- Coppia max 400 Nm da 1.400 a 2.800 giri/min

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio aut. a 7 marce

Dimensioni e massa

- Passo 284 cm
- Lunghezza 469 cm
- Larghezza 181 cm
- Altezza 144 cm
- Massa 1.570 kg

ALFA ROMEO GIULIA

Motore

- Cilindrata 2.143 cm³
- 4 cilindri in linea
- Potenza max 132 kW (180 CV) a 3.750 giri/min
- Coppia max 450 Nm a 1.750 giri/min

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio aut. a 8 marce

Dimensioni e massa

- Passo 282 cm
- Lunghezza 464 cm
- Larghezza 186 cm
- Altezza 144 cm
- Massa 1.520 kg

BMW 320d

Motore

- Cilindrata 1.995 cm³
- 4 cilindri in linea
- Potenza max 140 kW (190 CV) a 4.000 giri/min
- Coppia max 400 Nm a 1.750 giri/min

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio aut. a 8 marce

Dimensioni e massa

- Passo 281 cm
- Lunghezza 463 cm
- Larghezza 181 cm
- Altezza 143 cm
- Massa 1.525 kg

UN CONFRONTO ALLA PARI

PER DECRETARE il successo della Giulia, gli aspetti commerciali saranno non meno importanti di quelli tecnici. Allora, basta un'occhiata qui sotto per notare come l'Alfa, secondo le previsioni di Quattroruote Professional, dovrebbe mantenere bene il valore negli anni. L'italiana è allineata all'Audi A4 nel rapporto tra prezzo di listino e quotazioni dell'usato: subito dietro le altre due tedesche, dove la BMW sconta una certa anzianità del modello. La capacità di mantenere il valore residuo è fondamentale per inserirsi in maniera vincente nell'ormai imprescindibile mondo delle flotte. Il successo fuori dall'Italia, inoltre, sarà non meno importante per mantenere il valore anche nel nostro Paese: se all'estero non ci sarà una richiesta adeguata, infatti, la disponibilità di vetture aumenterà e ciò porterà a un abbassamento di prezzi e quotazioni. La presenza di premi permuta caratterizza le strategie commerciali di tutt'e quattro le Case per le loro berline. Quelli di Alfa e BMW arrivano fino al 7% del prezzo di listino. Per la Giulia, però, l'usato deve valere più di 10.000 euro, altrimenti la percentuale del contributo si riduce al 4%. La Audi e la Mercedes, invece, offrono, rispettivamente, 2.500 e 3.600

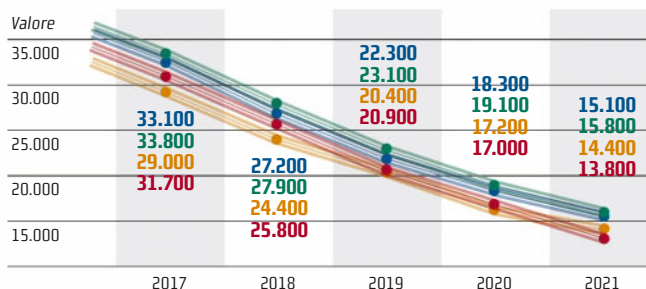
euro fissi per un usato che valga almeno 5.000 euro nel primo caso e 10.000 nel secondo. Così, sommando il contributo permuta allo sconto che normalmente applica il concessionario (da una nostra indagine, tra il 5 e il 6,5%), la Giulia Super con il 2.2 diesel 180 CV è offerta a 35.500 euro (-12,3%) rispetto al listino di 40.500. Chi sceglie una rivale tedesca, mediamente, riesce a spuntare tra il 7 e il 9% di sconto dal dealer, aggiuntivo alla sopravvalutazione. Un capitolo interessante, poi, è quello del rapporto prezzo/contenuti e anche qui prevale il made in Germany. Sulla BMW 320d provata nell'allestimento MSport, il risparmio, in termini appunto di contenuti aggiuntivi, supera il 40%; poi si può anche aggiungere il pacchetto Functional, che costa 1.150 euro, per un risparmio del 32%. La versione Business Sport dell'A4 offre invece un risparmio prezzo/contenuti del 29%; in più, il pack Evolution proposto a 1.390 euro consente di risparmiare un ulteriore 46%. La Classe C Sport include una lunga lista di dotazioni di serie del valore superiore a 2.400 euro, con un listino che, confrontato alla Executive, cresce solo di 1.474 euro (risparmio del 38%). Per la Giulia Super, infine, i contenuti aggiuntivi rispetto alla base valgono oltre 3.500 euro, in confronto a un aumento di 2.500 del listino (risparmio del 29%); inoltre, il pack Sound proposto a 600 euro ne vale 1.300. In tema di servizi, la Audi regala un anno di polizza incendio e furto con il finanziamento al Tan 4,99%, la BMW (solo ai clienti della marca) omaggia il servizio di manutenzione 5 anni/100.000 km che vale 570 euro e la Mercedes offre il pacchetto manutenzione (4 anni/100.000 km) scontato del 70% e, con la formula DrivePass, regala la polizza furto/incendio per l'intera durata del finanziamento.



↑ I quadrilateri anteriori e il multilink della Classe C (sopra) hanno fatto scuola: la sola che si differenzia è la Serie 3, che ha l'avantreno MacPherson. Più sopra, il 2.2 tutto di lega leggera della Giulia

TENUTA DELL'USATO

	GIULIA	A4	320d	C220d
PREZZO DI LISTINO	43.000	44.720	46.050	44.569
PREZZO VETTURA IN PROVA	54.780*	58.395	60.080	49.042



Si considera una percorrenza di 69.000 km nei primi tre anni e di 99.000 km in cinque anni.

*incluso il pack Lusso, il cui prezzo (non ancora ufficializzato) dovrebbe essere di 3.600 euro.

Prestazioni

STERZO SUPER PER L'ALFA

● **PREMESSA DOVEROSA**, prima di cominciare a raccontarvi come vanno le quattro protagoniste della sfida: dal punto di vista della dinamica di guida, il ritorno alla trazione posteriore ha significato per l'Alfa Romeo un netto salto di categoria. Vale la pena di cominciare il racconto dallo sterzo, perché

con la Giulia le peculiarità sono così evidenti che, per apprezzarle, non serve neppure una curva. Basta un leggero cambio di traiettoria in rettilineo e vi si apre un nuovo mondo: l'Alfa ha una prontezza nel cambiare direzione che la pone un gradino sopra persino il classico riferimento pluridecennale, la Serie 3. La BMW resta un oggetto di altissimo livello, ma, di fronte all'Alfa, il suo dinamismo sembra un po' meno proverbiale del solito, con interventi dell'elettronica che, al confronto, paiono persino bruschi. Le ottime doti telaistiche della Giulia permettono infatti all'Esp di non essere mai invadente e d'intervenire, anzi, in maniera limitata e fluida (ricordiamo che sull'italiana – unica nel gruppo delle contendenti – i controlli non possono

essere del tutto esclusi: si può semplicemente alzare la soglia d'intervento). Per la verità, l'elettronica è molto ben calibrata anche sull'A4: è puntuale e la sua presenza non diventa mai fastidiosa, ma questo non basta per rendere la vettura di Ingolstadt una reale alternativa al binomio succitato, se ciò che vi sta a cuore più di tutto, in un'auto, è la sua capacità di dispensare emozioni. Intendiamoci, la piacevolezza non le fa difetto, però, se si parla di piacere di guida vero e proprio, non siamo sugli stessi livelli di Alfa e BMW. E non è questione di trazione anteriore, perché anche con la Classe C (che pure è una tutto dietro) siamo lontani da quel modo di rapportarsi all'asfalto: ha una gradevole precisione di guida e i passi avanti rispetto



↓ Le quattro sfidanti impegnate in una delle prove più severe: il doppio cambio di corsia sul bagnato. È perfetto per mettere in luce pregi e difetti dei controlli elettronici

DATI STATICI

	GIULIA	A4	320d	C220 d
MASSA (kg)	1.640	1.698	1.674	1.724
RIP. MASSA ANT.- POST. (%)	51-49	58-42	51-49	56-44
PNEUMATICI	PIRELLI CINTURATO P7 225/45R18 91W			
	PIRELLI CINTURATO P7 245/40R18 93Y			
	BRIDGESTONE POTENZA S001 ANT. 225/45R18 91Y POST. 255/40R18 95Y			
	CONTINENTAL CONTISPORTCONTACTS 225/50R17 94W			



PROVE DINAMICHE

Tenuta di strada e stabilità	GIULIA	A4	320d	C220 d
ACCELERAZ. LATERALE	1,01 g ★★★★☆	0,95 g ★★★★★	0,99 g ★★★★★	0,93 g ★★★★★

CAMBIO DI CORSIA

SUL BAGNATO	94 km/h ★★★★★	92 km/h ★★★★★	87 km/h ★★★★★	91 km/h ★★★★★
IN RETTILINEO	170 km/h ★★★★★	180 km/h ★★★★★	180 km/h ★★★★★	— —
IN CURVA	106 km/h ★★★★★	102 km/h ★★★★★	100 km/h ★★★★★	— —

GIRO PISTA

Prestazioni rilevate sulla pista di Vairano (PV) dal Centro prove di Quattroruote

ESP disinserito	n.d.	1'28"03	1'26"81	1'29"30
ESP inserito	1'26"16	1'28"47	1'26"97	1'29"90

RESISTENZA FRENI

Spazio d'arresto in metri	GIULIA	A4	320d	C220 d
1	40,6	41,9	41,2	44,3
2	40,0	42,0	41,1	43,3
3	41,1	42,1	40,7	43,9
4	40,2	41,7	40,7	43,2
5	40,1	42,3	40,8	44,1
6	40,5	42,5	40,7	43,6
7	39,3	41,6	41,9	43,1
8	41,3	42,0	41,7	43,5
9	40,8	41,7	42,4	43,2
10	41,5	42,5	42,6	44,0

Ottima capacità di resistere alla fatica per tutt'e quattro le vetture, che mantengono inalterati gli spazi d'arresto fino alla conclusione delle prove. Da notare, però, che la Mercedes, pur senza il minimo accenno di fading, ha messo a segno frenate in media più lunghe di due o tre metri rispetto alle rivali.

OTTIMO DISCRETO SCARSO

30 m 40 m 50 m 60 m 10 frenate da 100 km/h a pieno carico

VELOCITÀ

	GIULIA	A4	320d	C220 d
MASSIMA (km/h)	231,410	240,496	232,849	237,209
REGIME (giri/min)				
• A VEL. MAX in VII (A4 in VI)	4.000	4.100	4.550	3.500
• A 130 km/h in D	1.800	1.700	2.000	1.900

CONSUMI IN D

Velocità in km/h	GIULIA	A4	320d	C220 d
90	23,3	21,3	21,9	24,6
100	21,4	20,1	19,8	22,5
130	16,5	16,4	15,7	17,2
140	15,2	15,2	14,8	15,7

CONSUMI MEDI

Percorrenze e autonomia

	GIULIA	A4	320d	C220 d
CITTÀ	km/l 14,4 km 748	14,1 764	15,0 856	15,3 629
STATALE	km/l 17,2 km 895	18,1 975	18,9 1.078	19,2 787
AUTOSTRADA	km/l 17,2 km 895	17,0 917	16,3 927	17,9 732
MEDIA RILEVATA	km/l 16,1 km 835	16,1 869	16,5 940	17,2 705
MEDIA OMOLOGATA	km/l 23,8 km 1.238	24,4 1.318	22,7 1.294	23,3 955

ACCELERAZIONE

Tempo in secondi

Velocità in km/h	GIULIA	A4	320d	C220 d
0-60	3,0	3,7	3,4	3,6
0-100	7,1	7,8	7,4	8,1
0-130	11,7	12,4	12,3	13,0
0-150	15,8	16,4	16,8	17,5
400 METRI DA FERMO	15,1	15,7	15,4	15,8
VEL. D'USCITA (km/h)	146,7	146,4	144,4	142,7
1 KM DA FERMO	27,9	28,4	28,3	28,9
VEL. D'USCITA (km/h)	186,9	186,7	186,6	184,3

RIPRESA IN D

Tempo in secondi

Velocità in km/h	GIULIA	A4	320d	C220 d
70-90	3,2	3,6	3,3	3,3
70-120	7,5	7,5	7,5	7,7
70-140	11,3	11,3	11,3	11,6
1 KM DA 70 KM/H	25,7	25,7	25,7	25,9
VEL. D'USCITA (km/h)	186,7	187,9	188,4	186,0

FRENATA

Spazio d'arresto e decelerazione

Condizione	GIULIA	A4	320d	C220 d
100 KM/H A MINIMO CARICO	m 40,4 g 0,97	39,9 0,98	40,5 0,97	43,0 0,91
100 KM/H A MASSIMO CARICO	m 40,6 g 0,97	41,9 0,94	41,2 0,96	44,3 0,89
180 KM/H A MINIMO CARICO	m 125,4 g 1,02	129,5 0,98	128,9 0,99	140,8 0,90
100 KM/H SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ	m 47,2 g 0,83	44,6 0,88	46,1 0,85	50,9 0,77
100 KM/H SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO	m 88,8 g 0,44	106,8 0,37	104,0 0,38	— —





al suo passato sono molto evidenti, ma l'arrivo dell'Alfa ha ridimensionato, almeno in parte, il suo desiderio di far dimenticare i tempi in cui le Mercedes evocavano più che altro l'idea di lusso e comodità. In effetti, la Classe C continua a essere più confortevole della media, ma anche sotto questo profilo la sorpresa è di nuovo la Giulia: il suo assetto riesce a coniugare il poco rollio e le qualità stradali di cui sopra con un'insospettabile capacità d'incassare le buche. Merito delle geometrie di base, che rendono l'Alfa naturalmente predisposta in questo senso. L'Audi è mezzo gradino sotto e, appena più giù ancora, c'è la BMW. Differenze che nei lunghi viaggi non si fanno sentire poi troppo e che rendono tutt'e quattro le berline compagne ideali per macinare chilometri: sono comode, veloci e silenziose. Alla prova

dei fonometri, le differenze non sono poi così marcate e anche la più rumorosa (che, per la cronaca, è la C220 d) risulta piacevolmente insonorizzata. Il confort nei lunghi viaggi, però, ormai passa anche per le dotazioni elettroniche e, in questo senso, Audi e Mercedes sono davanti alle altre due: offrono dispositivi di assistenza alla guida più completi, utili per ridurre lo stress quando si mettono in fila centinaia di chilometri senza sosta.

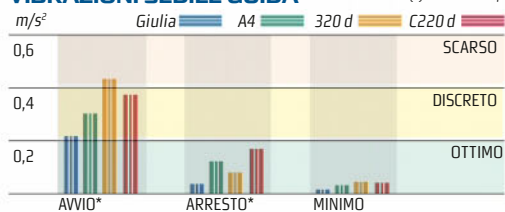
SETTE OPPURE OTTO (MARCE)

Veniamo ai motori, dove le differenze caratteriali sono invece più evidenti. La 320d ha quel bel piglio che è tipico dei propulsori BMW, con una capacità di prendere i giri che è quel che serve per stare dietro alle qualità del telaio. A Monaco, però, sarebbe il caso che si decidessero a migliorare i loro Start&Stop,

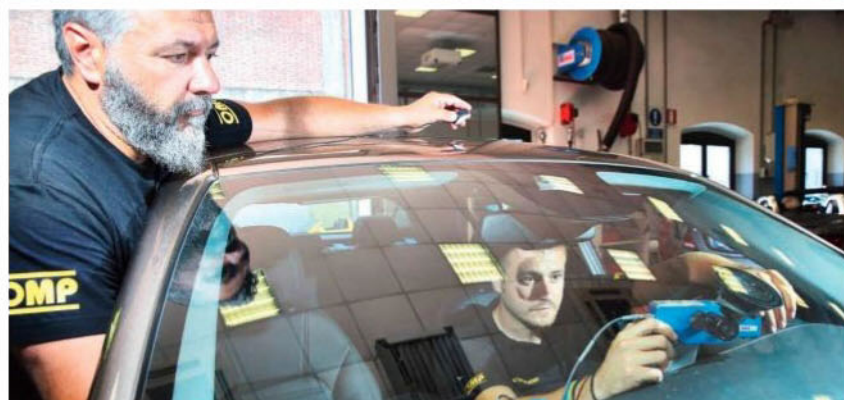
perché su un'auto di questa caratura tutta quella veemenza nei riavviamenti è fuori luogo. In compenso, il cambio è perfetto: l'otto marce è vellutato quando si va piano, oppure veloce e puntuale se si decide di darci dentro. E la stessa figura la fa pure quando è calato nel cofano dell'Alfa: anche la Giulia monta lo ZF, ma che vada altrettanto bene non è cosa che si potrebbe dare per scontata. Sono molti gli esempi di macchine sulle quali questo cambio non è altrettanto perfetto. Sulla Giulia invece si accorda molto bene con il nuovo 2.2 litri da 180 cavalli, le cui virtù ricalcano quelle del rivale BMW. Molto veementi anche i 190 cavalli della Audi: la lancetta del contagiri arriva alla zona rossa senza la minima incertezza (cosa che su un turbodiesel non sempre può essere data per scontata) e il cambio a doppia frizione, con i suoi passaggi di



VIBRAZIONI SEDILE GUIDA



Lo Start&Stop della BMW si conferma il più fastidioso negli avviamenti. Discontinuo, per così dire, quello della Giulia: dei quattro è il più morbido, ma a volte risulta più violento del solito (e di quanto appare nel grafico, peraltro).

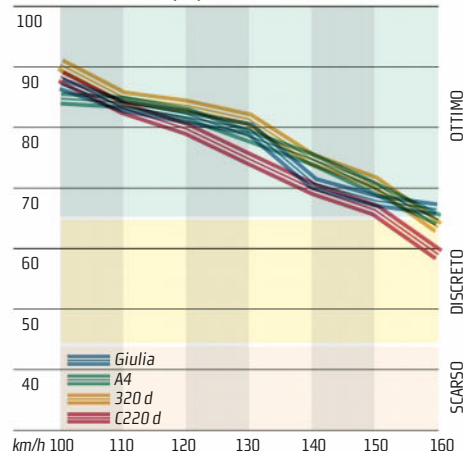


Scene di vita quotidiana nel nostro Centro prove: in alto, un collaudatore è impegnato a testare la Audi A4, mentre la Giulia (qui sopra) si prepara per entrare in pista

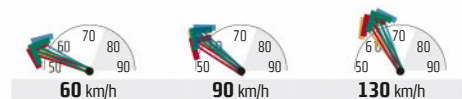
marcia estremamente definiti, amplifica questa sensazione di esuberante gagliardia. Più orientato al confort e alla ragionevolezza, invece, il motore della C220 d: al di là dei "soli" 170 cavalli, il turbodiesel Mercedes si fa notare per la rotondità di funzionamento, che sembra fatta apposta per legarsi alla più generale predisposizione al confort della Classe C. Che, poi, è l'unica capace di staccarsi dalle altre in materia di consumi: posto che qui di sprecone non ce n'è mezza, la Mercedes riesce a prendere una certa distanza dalle altre tre, che invece ottengono risultati piuttosto omogenei tra loro. Merito anche dell'aerodinamica molto accurata, aspetto che da sempre sta a cuore ai progettisti di Stoccarda. Da notare, invece, la netta vittoria della BMW nell'autonomia di marcia, istanza fondamentale per chi acquista auto di questo genere. Grazie a un serbatoio generoso, consente di percorrere con un pieno poco meno di mille chilometri. **A.V.**

CONFORT ACUSTICO

Indice di articolazione (A.I.)

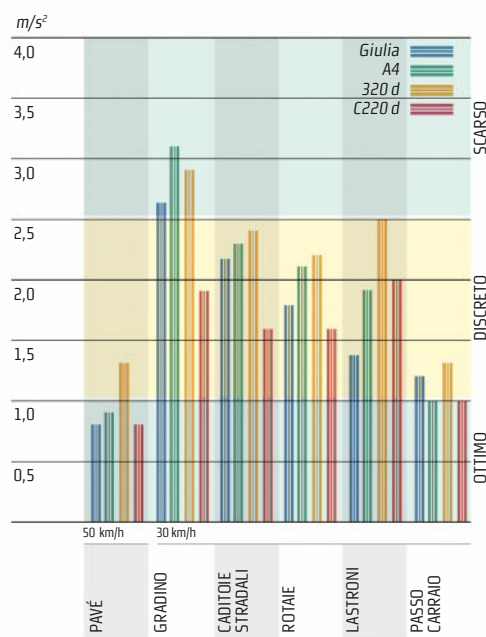


km/h	Condizione	GIULIA	A4	320d	C220 d
50	SU ASFALTO	56,0	53,6	53,1	52,6
50	SU ASFALTO DREN.	62,3	61,4	60,4	61,5
50	SU PAVÉ	70,8	70,4	69,1	71,3
MAX IN ACCELERAZIONE		68,7	67,9	67,3	68,3



Si tratta di quattro auto silenziose, come si evince dal grafico qui sopra: l'Indice di articolazione, che dà la misura della qualità del rumore più che della sua quantità, rimane elevato anche ad andature superiori a quelle autostradali. E, in effetti, tra la migliore (la BMW 320d) e la peggiore (la Mercedes C220 d) le differenze non sono così rilevanti. Valori abbastanza omogenei (questa volta in decibel) anche nelle rilevazioni a bassa velocità.

CONFORT SOSPENSIONI



In sintesi

ARRIVO AL FOTOFINISH



● **MERCEDES C220 D** In una sfida al vertice come questa, dove partecipa soltanto chi è iscritto al club dell'eccellenza, arrivare quarti non toglie nulla alla bontà del progetto. La Classe C spicca per i consumi estremamente contenuti e vanta una guidabilità sconosciuta alle sue antenate, ma non impone alla concorrenza veri e propri ripensamenti. E, al di là delle sue qualità intrinseche, è forse questo il motivo per cui non è riuscita a sbaragliare le rivali.

● **BMW 320D** Dal punto di vista dell'handling, è stata il riferimento per i progettisti italiani. I quali, come talvolta capita ai bravi allievi, hanno superato il maestro. Ciò non toglie che la proposta di Monaco continui a essere di notevole cura. E lo è nonostante un dettaglio di non poco conto: la Serie 3 è nata nel 2011 e, con cinque primavere sulle spalle, è la più vecchia tra le sfidanti. Ma poco importa: quando si mette in moto e si parte, continua ad avere un gran bel piglio.

● **AUDI A4** Qui è soprattutto la qualità della vita a bordo che risulta superiore alle avversarie. Questione in particolare di ergonomia, sia quella intesa in senso tradizionale sia quella legata all'infotainment. Grazie all'Audi virtual cockpit, infatti, l'interazione tra uomo e macchina fa segnare nuovi standard, in termini di comodità e, soprattutto, di sicurezza. Dal punto di vista dinamico, ripropone le certezze alle quali i clienti della Casa sono avvezzi ormai da qualche anno.

● **GIULIA** Finalmente il Biscione torna agli antichi fasti, perché le promesse in termini di handling e guidabilità sono state mantenute. Lo abbiamo già scritto nei mesi scorsi, ma ogni volta che torniamo a provarla siamo sempre più convinti: tra sterzo e telaio, l'italiana dice sì inserisce alla perfezione in una tradizione di straordinario lignaggio. Per completare un quadro così positivo, qualche dotazione in più sarebbe davvero benvenuta.



**GIULIA DAVANTI A TUTTE
NELLA DINAMICA.
NELLA VITA DI BORDO,
INVECE, SONO LE TEDESCHHE
A PREVALERE**

LA PAGELLA

POSTO GUIDA	★★★★☆	MOTORE	★★★★★
COMANDI E STRUMENTI	★★★★★	ACCELERAZIONE	★★★★★
AUDIO E NAVIGATORE	★★★★★	RIPRESA	★★★★★
CLIMATIZZAZIONE	★★★★★	CAMBIO	★★★★★
VISIBILITÀ	★★★★★	STERZO	★★★★★
FINITURA	★★★★★	FRENI	★★★★★
ACCESSORI	★★★★★	SU STRADA	★★★★★
DOTAZIONI DI SICUREZZA	★★★★★	CONSUMO	★★★★★
ABITABILITÀ	★★★★★	PREZZO	★★★★★
BAGAGLIAIO	★★★★★	GARANZIA	★★★★★
CONFORT	★★★★★		

★ Giulia
★ A4
★ 320d
★ C220 d

N.B. Il risultato espresso dalla classifica non deriva dalla somma delle stelle, che hanno un "peso" diverso secondo l'importanza della voce.

Con lode
Vale ½ stella
Ottimo
Buono
Discreto
Sufficiente
Insufficiente
Legenda (vale per tutte le tabelle della prova):

DIFETTI + PREGI

ALFA ROMEO GIULIA

Qualità stradali. Anche a stretto confronto con le migliori concorrenti tedesche, quest'Alfa mantiene immutata tutta la sua verve dal punto di vista dinamico.

Dotazioni. Molte cose arriveranno a breve, ma ciò non toglie che, di fronte alle infinite liste di accessori delle rivali, ci vorrebbe qualcosa in più.



AUDI A4

Ergonomia e finiture. Interni di altissimo livello, ben pensati e ancora meglio realizzati. Notevolissimo, come sempre, l'Audi virtual cockpit.

Abitabilità posteriore. Nessuna delle quattro brilla in materia, ma qui lo spazio per le gambe di chi sta dietro arriva quasi ad azzerarsi, se i sedili davanti sono molto arretrati.



BMW 320d

Piacere di guida. Da oggi esiste anche la Giulia, è vero, ma la Serie 3 continua a essere un riferimento per chi apprezza un certo modo di stare sulla strada.

Start&Stop. I riavviamenti al semaforo del quattro cilindri turbodiesel hanno una veemenza davvero esagerata per un'automobile premium.



MERCEDES C220 d

Consumo. In mezzo ad auto che già consumano poco, anzi pochissimo, questo 2.2 litri riesce a mettere a segno richieste di carburante ancora più contenute.

Accessibilità posteriore. Più che lo spazio a disposizione, qui è la forma rastremata del tetto da tenere d'occhio: altrimenti, quando si sale e si scende, è facile battere la testa.



© Riproduzione riservata

SEAT ATECA

Spaziosa e ben costruita, la nuova Suv spagnola è pronta a dar battaglia. Vanta prestazioni interessanti ed è pure piacevole da guidare

di **Marco Perucca Orfei** - foto di **Massimiliano Serra**

2.0 TDI 4Drive Style

PREZZO € **28.550**

BOLLO € **296,70**

MOTORE L4 turbodiesel **1.968** cm³

POTENZA MAX **110** kW (150 CV)

CONSUMI **Omologato 20,0** km/l


Rilevato 14,4 km/l

EMISSIONI CO₂ **Omologato 128** g/km

Rilevato 184 g/km

CONCORRENTI Mitsubishi ASX
Nissan Qashqai
Suzuki S-Cross



Per il servizio fotografico
dell'Ateca siamo andati in Francia,
sulla Costa Azzurra 

C'

è sempre una prima volta. Quella della Seat si chiama Ateca ed è una Suv. Anzi, precisiamo subito, una bella Suv. Un'au-

to molto importante per la Casa spagnola, perché va a inserirsi in un segmento di mercato quanto mai ricco e combattuto, quello delle sport utility di categoria media, dove, appunto, la Seat vuole ritagliar-

si un proprio spazio. Ci riuscirà? Le premesse, come vedremo, ci sono tutte. Ma andiamo per ordine.

Con una lunghezza di 4 metri e 36 centimetri, l'Ateca ripropone, centimetro più, centimetro meno, le dimensioni della Nissan Qashqai. Quindi è nettamente più lunga della Fiat 500X e della Jeep Renegade, due modelli che, al momento, stanno spopolando, e un po' più corta della Hyundai Tucson e della cugina Kia Spor-

tage, le quali, a loro volta, hanno quasi altrettanto successo tra le Suv un po' più grandi. L'Ateca, in sostanza, si colloca a metà strada, in quella che potremmo definire una giusta via di mezzo.

Su strada la Suv spagnola si fa notare subito. Il frontale richiama non poco quello della Leon, ma è come se fosse stato ridisegnato in un'altra dimensione. C'è poi la classica griglia trapezoidale, mentre i fari full Led (optional) e le luci diurne a triangolo conferiscono un'aria di famiglia. La fiancata è caratterizzata da due nervature: la prima, a tutta lunghezza, isola, per così dire, l'abitacolo dal resto della vettura, mentre la seconda, molto più ampia e profonda, ricavata appena sopra i brancardi, dà tono e personalità all'insieme e, con i grandi passaruota un po' squadriati, conferisce all'Ateca una fisionomia del tutto particolare.

Le quattro porte danno accesso a un abitacolo molto ampio. Se è scontato lo spazio per chi siede davanti, sorprende trovare tanto agio per chi si deve accomo-



C'è davvero tanto spazio a bordo dell'Ateca. I sedili hanno un'imbottitura piuttosto rigida, ma sostengono bene e sono comodi



PARTENZA CON FORTI SCONTI

dare dietro. Insomma, anche se il guidatore è più alto della media, dietro si viaggia bene, senza correre il rischio di urtare lo schienale anteriore con le gambe o il soffitto con la testa. E c'è anche un bel bagagliaio: la Casa dichiara una capienza di 485 litri, noi ci siamo fermati a 421, che rappresentano comunque un buon risultato per un'auto di questa lunghezza. Ce n'è a sufficienza per i bagagli di quattro persone o, all'occorrenza, per qualche trasporto eccezionale. Peccato soltanto che, quando si ribaltano gli schienali posteriori – per l'operazione ci sono due pratiche maniglie sui lati del bagagliaio –, si formi un poco pratico gradino.

COMANDI AL POSTO GIUSTO

A bordo si respira una bella atmosfera. L'ambiente, più in stile teutonico che latino, forse non è caldissimo, ma resta comunque accogliente. La selleria, di tessuto con le coste delle spalle di materiale diverso, è ben realizzata, ed è un attimo trovare la giusta posizione di gui-

PER IL LANCIO della sua prima Suv, la Seat offre un contributo da 3.200 a 4.000 euro per rottamazione di un usato con almeno dieci anni di anzianità. Quindi il prezzo della Ateca Style 2.0 TDI 4Drive scende a 24.900 euro (-13%) rispetto al listino di 28.550 euro. Per sconto o sopravvalutazione gli importi variano da 2.500 a 3.300 euro. Inoltre, per orientare la scelta verso gli allestimenti alto di gamma, un extra risparmio di 500 euro su Advance ed Xcellence, sommato agli altri, quasi azzerava la differenza di prezzo tra la Xcellence e la Style (3.800 euro). Alla nuova Ateca è poi riservato un finanziamento al Tan 3,5% fino a 72 mesi con un anno di polizza furto/incendio in omaggio e il programma di manutenzione quattro anni/80.000 km scontato del 50%. In alternativa c'è la formula "senza pensieri" al Tan 4,5% in 24 o 36 mesi, anticipo tra il 10% e il 35% e tre opzioni finali: riscatto, restituzione o acquisto di una nuova Seat.

M.S.

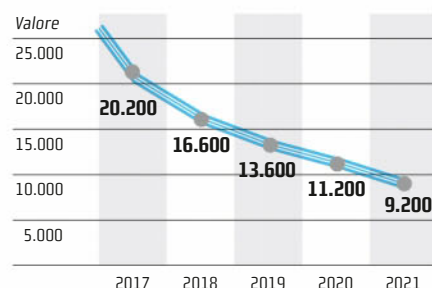
LA GAMMA

Prezzi in euro

1.0 ECO TSI	da 20.850
1.4 ECO TSI ACT	da 24.200
1.6 TDI	da 23.350
2.0 TDI	da 26.400

TENUTA DELL'USATO

2.0 TDI 4DRIVE STYLE	28.550
Prezzo di listino senza accessori	



Si considera una percorrenza di 54.000 km nei primi tre anni e di 82.000 km in cinque anni.

ACCESSORI PRINCIPALI

Prezzi in euro

PREZZO DELLA VETTURA IN PROVA	34.970
ACCESSO E AVVIAMENTO SENZA CHIAVE	700 ¹
AIRBAG ANTERIORI, LATERALI E A TENDINA	di serie
AIRBAG GINOCCHIA GUIDATORE	di serie
ANTIFURTO CON ALLARME	280
ATTACCHI ISOFIX	di serie
AUTORADIO DIGITALE (DAB)	210
CAMBIO AUTOMATICO	- ²
CERCHI DI LEGA DA 17" (DYN. MACH)	400 ³
CLIMATIZZATORE AUTOMATICO BIZONA	di serie
FARI FULL LED	970
NAVIGATORE SATELLITARE (PLUS)	1.160 ⁴
PACCHETTO ADVANCED DRIVING	730 ⁵
PACCHETTO CHROME	250
PACCHETTO WINTER	390 ⁶
PARK ASSIST	480
RETROV. REGOLABILI E RIPIEGABILI. Elett.	di serie
RUOTINO DI SCORTA	130
SEDILE GUIDA REGOLABILE IN ALTEZZA	di serie
SEDILE POSTERIORE RIBALTABILE (60/40)	di serie
SENSORI DI PARCHEGGIO POSTERIORI	di serie
TELECAMERA TOP VIEW	550 ⁷
VERNICE METALLIZZATA	650
VETRI POSTERIORI SCURI	210
VOLANTE REGOL. IN ALT. E PROFONDITÀ	di serie

In **rosso**: presente sulla vettura provata.

Note: 1) comprende il portellone posteriore ad azionamento elettrico (handsfree); 2) versione 2.0 TDI Dsg Style, 28.400 euro; 3) da 18" sull'esemplare in prova (disponibili in seguito, prezzo ancora da definire); 4) comprende Connectivity pack (caricatore wireless e Seat Full link); 5) comprende abbaglianti automatici, mantenimento corsia e monitoraggio angolo cieco; 6) comprende sedili anteriori riscaldabili, lavafari e ugelli lavavetri riscaldati; 7) comprende retrocamera.

I MARCATI "TAGLI" ORIZZONTALI AGGIUNGONO CARATTERE ALL'IMMAGINE. ANCHE IN CODA



→ da, grazie alle regolazioni (manuali) ampie e abbastanza precise per il sedile e il volante. Si sta seduti in alto, ma non troppo (il punto H è a 60 centimetri dal suolo), con le gambe semidistese e il volante non eccessivamente inclinato. In definitiva, una posizione più da sportiva che da Suv, sottolineata dal tunnel alto, dal quale spunta una leva del cambio più corta del solito. Dietro c'è la manopola del Driving experience, con cui si può scegliere tra sei diversi profili di guida: quattro per la marcia su strada, Normal, Sport, Eco e Individual, e due per quella su fondi sdruciolevoli o particolarmente difficili (Snow e Off Road). Gli altri comandi sono raggruppati in modo ordinato sulla console, dove spicca lo schermo touch da 8 pollici del nuovo sistema multimediale, di cui potete leggere le funzionalità nella pagina accanto. Per limitare lo stress visivo, la strumentazione, con i



due classici, grandi indicatori analogici, è esattamente sullo stesso piano di vista del suddetto display.

TRATTI DI SPORTIVITÀ

Il quattro cilindri turbodiesel ha non poche qualità. In questa versione da 150 cavalli dispone di una coppia di 340 Nm,

che rimane praticamente costante tra i 1.750 e i 3.000 giri: proprio quello che ci vuole per muovere con la giusta vivacità questa nuova Suv spagnola. È abbinato ad un cambio manuale a sei marce. Per avere l'automatico, il doppia frizione Dsg a sette rapporti, bisogna cambiare versione e rinunciare alla trazione integrale (2.0



il tunnel alto e pronunciato dà un'impronta sportiva all'abitacolo dell'Ateca. La plancia, di plastica morbida, è molto curata. I comandi sono ordinati e facilmente raggiungibili



TDI Dsg Style: prezzo 28.400 euro) oppure spostarsi su quelle più potenti e lussuose. La trazione è integrale, con una frizione Haldex controllata elettronicamente che s'incarica di trasferire sulle ruote dietro la coppia in eccesso. Il motore, lo sterzo e l'elettronica di controllo cambiano le loro tarature in funzione del pro-

UN SISTEMA PRATICO E VELOCE



LA VETTURA in prova è equipaggiata con il sistema di navigazione Plus, che fa capo a uno schermo touch da 8 pollici posizionato in alto, al centro della plancia, in posizione ben visibile. Il sistema comprende un hard disk da 10 gb, la copertura wi-fi, il lettore di messaggi, il caricatore wireless per gli smartphone e il Seat Full link, che raduna in sé i più importanti e diffusi software per collegare il proprio smartphone: Apple CarPlay, Android Auto e Mirror Link. Si fa tutto in modo semplice con lo schermo touch e con gli otto tasti sistemati ai suoi lati.

Lo schermo è del tipo capacitivo e quindi permette di spostare, ingrandire o ridurre le immagini con le dita, esattamente come si fa con un classico tablet. Il Gps è facile da usare: basta veramente poco per impostare l'indirizzo e poi dà indicazioni piuttosto precise. Meno efficace, invece, l'impostazione vocale. Che si tratti di effettuare una chiamata o di richiedere altre funzioni, il sistema fa un po' fatica a comprendere i comandi. Meglio l'impianto audio: la qualità del suono non è eccezionale, ma resta comunque apprezzabile. La radio è molto semplice da usare sia per quanto riguarda la ricerca delle stazioni sia per la loro successiva memorizzazione.

A richiesta, con un sovrapprezzo di 210 euro si può poi avere anche il ricevitore digitale (Dab). Sullo schermo è infine possibile visualizzare anche gli indicatori per la guida sportiva o quelli dedicati all'impiego off-road (foto in alto).



CARATTERISTICHE GENERALI

DIMENSIONI SCHERMO	8 pollici
TOUCH SCREEN	sì
POSIZ. E VISIBILITÀ SCHERMO	★★★★
DEFINIZIONE SCHERMO	★★★★
ACCESSIBILITÀ COMANDI	★★★★



TELEFONO

COLLEGAMENTO BLUETOOTH	sì
RICONNESSIONE AUTOMATICA	sì
COMPOSIZIONE VOCALE	★★★
CONTROLLO SUL VOLANTE	sì
QUALITÀ AUDIO E MICROFONO	★★★★☆



NAVIGAZIONE

IMMISSIONE INDIRIZZO	★★★★
IMMISSIONE VOCALE	★★★★☆
INTERRUZIONE GUIDA	★★★★☆
CONTROLLO VOLUME	★★★★
SUPPORTO MAPPE	HARD DISK
RIPETIZIONI INDICAZIONI	DISPLAY
PRECISIONE E CHIAREZZA	★★★★



RADIO E AUDIO

RICERCA FREQ. MANUALE	★★★★☆
MEMORIZZAZIONE STAZIONI	★★★★☆
CONTROLLI AL VOLANTE	sì
LETTORE DVD	sì
QUALITÀ SUONO	★★★★☆
STREAMING MUSICA DA CELL.	sì



CONNETTIVITÀ

COLLEGAMENTO A INTERNET	sì
APP DEDICATE	sì

INDICE DI SICUREZZA ★★★★★

Note: 1) tramite il proprio smartphone.



filo di guida impostato con la manopola del Driving experience.

Come potete vedere dai dati riportati a pag. 102, le prestazioni sono interessanti. Grazie anche alla massa contenuta (1.659 kg in condizioni di prova con il pilota a bordo), l'Ateca acquista velocità rapidamente. La sensazione è quella di essere al volante di un'auto più agile e vivace di quanto l'aspetto potrebbe suggerire. E pure divertente, a ben vedere. Il merito è anche dell'assetto un po' più rigido e frenato della norma che, di conseguenza, si traduce in reazioni rapide e decise. Lo sterzo non è prontissimo, ma

neppure lento come su molte concorrenti. In altre parole, c'è quella giusta rapidità che consente di andare da una curva all'altra senza dover rimpiangere di essere al volante di un'auto più bassa. E poi c'è quella leva del cambio, corta e a portata di mano, che è un invito alla guida. L'automatico, ovviamente, risolve ogni problema e non smetteremo mai di raccomandarlo, ma l'Ateca con il manuale non sfigura affatto: gli innesti sono rapidi, precisi, veloci e i rapporti bene in fila uno dietro l'altro. C'è di che divertirsi.

Quanto al confort, la Suv spagnola non delude, che si tratti di attraversare

una città o di percorrere mille chilometri in un giorno. L'assetto, come già ricordato, è un filo più rigido del solito, ma pur sempre in grado di filtrare piuttosto bene le asperità della strada. Meglio davanti, a dire il vero, meno dietro, dove, comunque, arriva qualche scossone di troppo quando si passa sulle sconnessioni più evidenti. L'abitacolo, poi, è bene isolato e il rumore, più che altro dovuto al rotolamento dei pneumatici e a qualche fruscio aerodinamico, rimane lontano. Così i chilometri scorrono via bene, senza apparente fatica. Peccato soltanto che i consumi, complici la trazione integrale,



CONDOTTI INCROCIATI

la gommatura extralarge e l'aerodinamica non proprio favorevole, non siano così contenuti. In città si fanno poco più di 14 chilometri con un litro di gasolio, che scendono a 13 nella marcia autostradale.

A richiesta (pacchetto Advanced driving) si possono avere alcuni tra i più moderni sistemi di ausilio alla guida: il Lane assist (mantenimento della corsia) e il monitoraggio degli angoli bui, ai quali si può aggiungere il controllo automatico della velocità. Vale la pena sottolineare, però, che sui modelli con cambio automatico questi dispositivi confluiscono in un unico sistema denominato Traffic jam

● **LA BASE** è la solita, l'ormai ben nota piattaforma modulare Mqb che ha dato vita a tutti i più recenti modelli con il motore trasversale del gruppo Volkswagen. Il motore è il più recente due litri della famiglia EA 288 che, per ridurre gli NOx, utilizza un catalizzatore Scr con additivo AdBlue. Questo dispositivo si aggiunge al catalizzatore ossidante e al filtro antiparticolato; il tutto è racchiuso in due contenitori cilindrici sovrapposti e sistemati subito a ridosso del turbo. In questo modo si riduce il tempo necessario per portare il sistema antinquinamento alla massima efficacia e si limitano i problemi di rigenerazione del Dpf che si verificano in caso d'impiego prolungato della vettura su percorsi molto brevi. L'impianto di raffreddamento è diviso in tre parti: la prima attraversa la testata, la seconda il basamento e la terza è dedicata all'intercooler;

la pompa di circolazione può essere disattivata a motore freddo, in modo da accelerare il riscaldamento del propulsore. Altra peculiarità è la testata multivalvole, con una disposizione inusuale dei condotti. Ciascun albero a camme, infatti, aziona una valvola di aspirazione e una di scarico di ogni cilindro. Tale layout permette di coniugare rendimento volumetrico e turbolenza in modo da ottimizzare consumi ed emissioni. La trasmissione comprende una frizione Haldex di ultima generazione, che trasferisce la coppia motrice alle ruote posteriori in funzione delle esigenze; la ripartizione si modifica secondo la modalità di guida selezionata. Le sospensioni anteriori sono MacPherson, mentre al retrotreno vi è un multilink a tre leve e mezzo (controlla sia la campanatura sia la convergenza).

Roberto Boni

SCHEDA (dati dichiarati)

Motore

- Anteriore trasversale, diesel
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 81,0 mm
- Corsa 95,5 mm
- Cilindrata 1.968 cm³
- Potenza max 110 kW (150 CV) da 3.500 a 4.000 giri/min
- Coppia max 340 Nm da 1.750 a 3.000 giri/min
- Blocco cilindri di ghisa, testa di lega leggera
- 2 assi a camme in testa, 4 valvole per cilindro (cinghia dentata)
- Iniezione diretta common rail, turbo (a geometria variabile) e intercooler
- Catalizzatore Scr per gli ossidi di azoto

Trasmissione

- Trazione integrale a inserimento automatico
- Cambio manuale a 6 marce

Pneumatici (misura base)

- 225/50R18 95W
- Kit di riparazione

Corpo vettura

- Crossover, 5 porte, 5 posti
- Avantreno MacPherson, molla elicoidale, barra stabilizzatrice
- Retrotreno multilink a tre leve e mezzo, molla elicoidale, barra stabiliz.
- Ammortizzatori idraulici
- Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs ed Esp
- Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico
- Serbatoio 55 litri

Dimensioni e massa

- Passo 263 cm
- Carreggiata ant. 157 cm, post. 154 cm
- Lungh. 436 cm
- Largh. 184 cm - Alt. 161 cm
- Massa 1.548 kg, a pieno carico 2.100 kg, rimorchiabile 2.000 kg
- Bagagliaio 485 dm³

Prodotta a

- Kvasiny (Repubblica Ceca)

**IL DUE LITRI
TURBODIESEL HA
TANTA COPPIA:
RIPRENDERE NON È
MAI UN PROBLEMA**





assist, che fino alla velocità di 60 km/h consente all'Ateca di viaggiare praticamente da sola: l'auto avanza, frena e sterza in modo autonomo restando nel flusso del traffico. Ovviamente, il sistema non sostituisce il guidatore, ma può essere un buon aiuto per "sopportare" meglio il traffico di tutti i giorni.

BENE ANCHE IN OFF-ROAD

In ogni caso, l'Ateca, almeno in questa versione 4Drive, se la cava bene anche

dove le strade proprio non ci sono: grazie alla coppia del turbodiesel, agli sbalzi sufficientemente ridotti e a una luce a terra di quasi 19 centimetri, la Suv spagnola non disdegna il fuoristrada. Basta spostare la manopola del Driving experience sulla posizione Off road: poi, sia pure con un po' di attenzione, si possono affrontare tranquillamente sterrati e mulattiere. Con l'accortezza, ovviamente, di evitare i tratti più impegnativi. Una sport utility a tutto tondo. Vi sembra poco?



Di serie l'Ateca viene fornita con il kit di riparazione e gonfiaggio. Per 130 euro in più si può avere il ruotino di scorta. In questo caso sotto al piano di carico non resta altro spazio



Le luci diurne a Led, dalla caratteristica forma triangolare, la rendono subito riconoscibile. Su strada si muove bene, ma, complice anche la trazione integrale, i consumi non sono proprio contenuti

LA QUALITÀ

C'È TANTA SOSTANZA in questa Ateca che sfrutta, in termini di qualità, tutta l'esperienza del gruppo tedesco a cui appartiene. Cominciamo dall'esterno. La vernice è stesa bene, in modo uniforme, e non vi sono variazioni di colore con le parti di plastica. Da segnalare solo l'interno del cofano motore, verniciato ma privo dello strato trasparente. I giochi tra le varie parti della carrozzeria sono regolari e ridotti veramente al minimo. Anche le guarnizioni sono molto curate. Ci sono un bulbo sulla porta, un'altro sulla scocca e un labbro supplementare in basso che tiene pulite le zone d'accesso. Non mancano le guarnizioni supplementari sui passaruota posteriori e tra le porte. Anche il cofano motore e il portellone sono ben curati, sotto questo punto di vista. L'abitacolo è rifinito con attenzione e con materiali di buona qualità. Ci è piaciuta, in particolare, la plancia, con la parte superiore di plastica morbida e il tunnel centrale che si prolunga fino ai posti posteriori. Entrambi sono assemblati con precisione, con giochi davvero ridotti. Anche lo schermo dell'impianto multimediale con, ai lati, i relativi otto tasti, si presenta moderno e ben fatto. Contrastano un poco, a questo punto, i comandi sottostanti della climatizzazione che, invece, hanno giochi e riscontri non altrettanto precisi. Altra piccola pecca, il padiglione: è ben fissato, ma la parte anteriore, davanti alla plafoniera, è un po' troppo morbida; così tende a muoversi leggermente quando si azionano i pulsanti delle luci dell'abitacolo. Ben realizzata la selleria di tessuto, con accostamenti tono su tono.

ESTERNO

SUPERFICI CARROZZERIA

GIOCHI E PROFILI

SCOCCA

INSONORIZZAZIONE E GUARNIZIONI

INTERNO

MATERIALE E ACCOPPIAMENTI

SEDILI

FUNZIONALITÀ



+ 1) Guarnizioni doppie e con un profilo aggiuntivo per tenere puliti gli accessi.

2) Plancia molto curata, con tolleranze minime tra le varie parti.

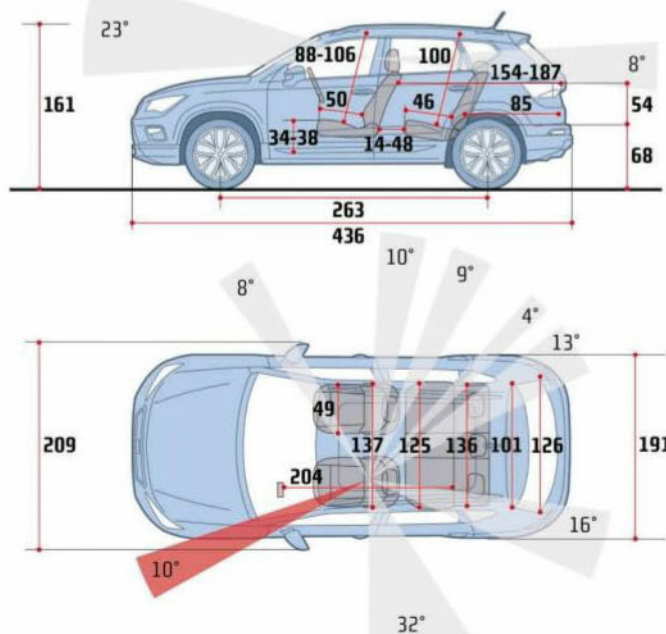
3) Padiglione con la parte anteriore troppo morbida. Ha un'aria poco solida.

4) Lamiera interne delle porte posteriori rifinite in modo approssimativo.

ABITABILITÀ E VISIBILITÀ

Misure in centimetri, angoli in gradi

La disponibilità di spazio è certamente una delle qualità della Ateca. Balzano subito all'occhio i 100 centimetri in altezza a disposizione di chi siede dietro. Per le gambe, poi, ci sono da 14 a 48 cm, secondo com'è sistemato il sedile anteriore. Un po' sacrificato, invece, un eventuale quinto passeggero.



INGOMBRO MONTANTE SINISTRO

TOTALE ANGOLI BUI

VISIBILITÀ POSTERIORE OSTACOLO (ALT. 70 cm)

★★★★

102° (28%)

maggiore di **10 m**

POSTO GUIDA

Statura del guidatore

ALTO

(più di 180 cm)

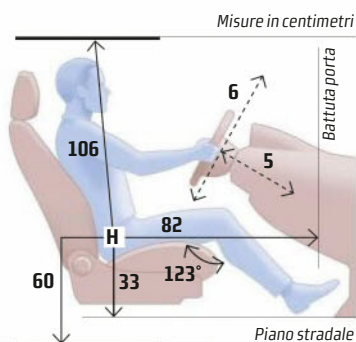
MEDIO

(da 170 a 180 c

BASSO

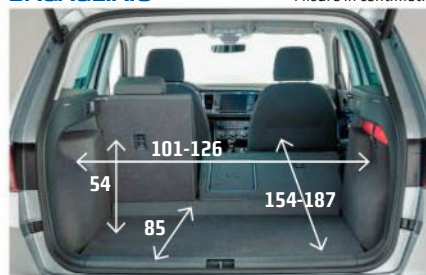
(meno di 170 cm)

Si sta seduti a 60 centimetri dal suolo. L'impostazione è sportiveggiante, con le gambe semidistese e il volante non troppo inclinato (da 21 a 26°).



BAGAGLIAIO

Misure in centimetri



CAPACITÀ COMPLESSIVA (litri)

421

DI CUI SOTTO IL PAVIMENTO (litri)

—

Abbiamo rilevato una capienza reale di 421 litri, molto ben sfruttabili grazie alla forma regolare del vano. Per abbattere gli schienali posteriori vi sono due pratiche maniglie sui lati. In questo modo si ricava un piano di carico piuttosto ampio, ma con un fastidioso gradino nel mezzo.

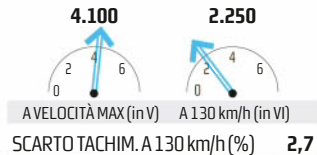
DATI VETTURA IN PROVA

MASSA (kg)	1.659
RIPARTIZIONE MASSA	
PNEUMATICI	BRIDGESTONE TURANZA 225/50R18 95W

VELOCITÀ

MASSIMA (km/h)	199,176
----------------	---------

REGIMI



CONSUMI IN VI

Velocità in km/h	km/litro
90	19,1
100	17,1
130	12,4
150	10,1
RESISTENZA A 100 km/h (kW/CV)	18,1/24,5
RENDIMENTO A 100 km/h (%)	31,2

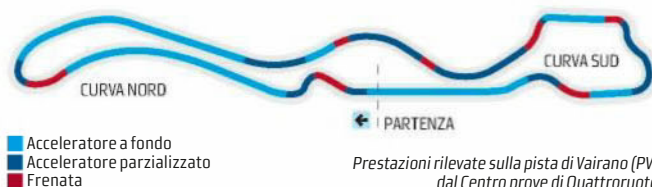
CONSUMI MEDI

Percorso	Percorrenze e autonomia km/litro	km
CITTÀ	14,1	773
STATALE	16,7	917
AUTOSTRADA	13,0	716
MEDIA RILEVATA	14,4	794
MEDIA OMOLOGATA	20,0	1.100
SCARTO TRIP COMPUTER (%)	4,9	

GIRO PISTA

—	ESP DISINSERITO
1'29"23	ESP INSERITO

In pista se la cava bene grazie ai freni potenti e ben modulabili e al cambio rapido e preciso. Esp non disinseribile.



ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	3,5
0-100	8,4
0-130	14,7
0-160	25,5
400 METRI DA FERMO	16,1
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	135,3
1 CHILOMETRO DA FERMO	30,1
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	169,1

RIPRESA IN VI

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	8,9/9,9
70-100	12,0/13,4
70-120	18,8/21,3
70-140	26,8/30,3
1 CHILOMETRO DA 70 KM/H	32,4
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	152,1
30-60 km/h IN III	5,1

PROVE DINAMICHE

Tenuta di strada e stabilità	
ACCELERAZ. LATERALE	0,92 g ★★★★★
CAMBIO DI CORSIA	
SUL BAGNATO	85 km/h ★★★★★
IN RETTILINEO	180 km/h ★★★★★
IN CURVA	99 km/h ★★★★★

Molto piacevole da guidare su strada, l'Ateca mostra qualche limite quando la s'impenna in manovre d'emergenza. Sul bagnato, nel doppio cambio di corsia, l'incipiente sovrasterzo dovuto alla duplice correzione di linea viene fermato con solerzia dall'Esp. Con pinzate decise sull'avantreno che portano, però, a una parziale riduzione della guidabilità. Nei rapidi cambi di traiettoria in rettilineo effettuati ad alta velocità, il retrotreno tende ad alleggerirsi un po' troppo. L'Esp interviene in lieve ritardo e in modo, di conseguenza, molto brusco a ristabilizzare l'assetto. Nella norma il valore di accelerazione laterale (0,92 g) rilevato in assetto stabilizzato.

AGILITÀ DI MANOVRA

DIAMETRO DI STERZATA TRA MURI	10,9 m
GIRI DEL VOLANTE	2,7
SFORZO VOLANTE IN MANOVRA	1,8 kg
SFORZO FRIZIONE	11,7 kg

FRENATA

Spazio d'arresto e decelerazione	
km/h Condizione	metri g
100 A MINIMO CARICO	39,5 1,00
100 A MASSIMO CARICO	41,2 0,96
160 A MINIMO CARICO	98,3 1,02
100 SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ	44,3 0,89
100 SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO	102,2 0,38

L'Ateca si ferma correttamente in spazi davvero ridotti. Molto buono il comportamento sui fondi con aderenza diversa.

RESISTENZA FRENI

Spazio d'arresto in metri	
1	41,2
2	40,6
3	40,8
4	41,2
5	40,9
6	41,1
7	41,1
8	40,4
9	40,6
10	41,0

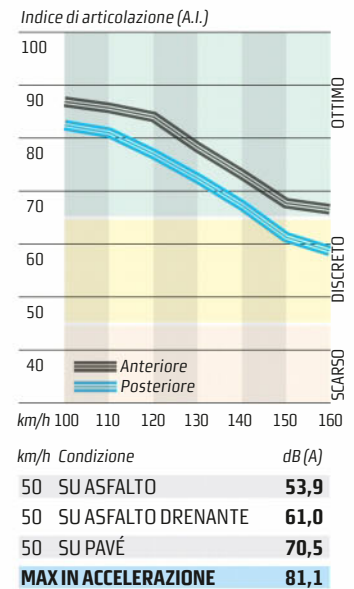
10 frenate da 100 km/h a pieno carico

Ha superato bene il test di affaticamento a pieno carico. Gli spazi d'arresto sono rimasti pressoché costanti per tutte e dieci le frenate. Da segnalare soltanto un leggero allungamento della corsa del pedale, recuperato poi con il successivo raffreddamento.

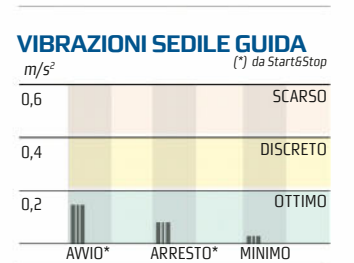
AERODINAMICA

CX STRADALE	0,366
SUPERFICIE FRONTALE (m²)	2,485
CX PER SUPERFICIE (m²)	0,910

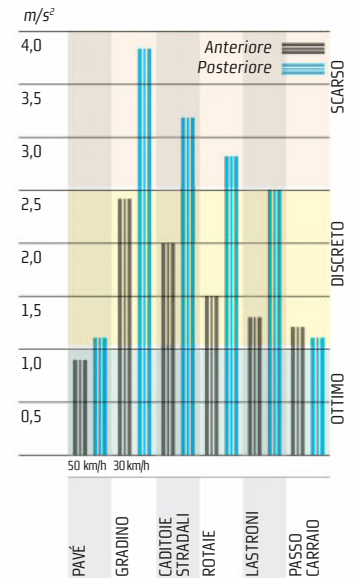
CONFORT ACUSTICO



km/h Condizione	dB (A)
50 SU ASFALTO	53,9
50 SU ASFALTO DRENANTE	61,0
50 SU PAVÉ	70,5
MAX IN ACCELERAZIONE	81,1



CONFORT SOSPENSIONI



LA PAGELLA

POSTO GUIDA	Si guida abbastanza in alto con una buona visuale. Il sedile, piuttosto rigido, sostiene bene. Ampie regolazioni anche per il volante.
COMANDI E STRUMENTI	Impostazione classica con i comandi principali raggruppati in modo ordinato sul tunnel e sulla console. Tutto è a portata di mano.
AUDIO E NAVIGATORE	Il sistema di navigazione Plus (optional) dà informazioni precise. Si fa tutto, in modo semplice, con il touch screen da 8 pollici e pochi tasti.
CLIMATIZZAZIONE	Il climatizzatore bizona è di serie e vi sono anche due bocchette di ventilazione per i posti dietro. Il tutto funziona piuttosto bene.
VISIBILITÀ	Bene davanti, grazie anche agli specchietti montati sulle porte, che non interferiscono con i montanti. In manovra ci si aiuta con le telecamere (optional).
FINITURA	Non si può parlare di lusso, ma di ben fatto sì. I materiali sono di buona qualità e gli assemblaggi curati. Poche imperfezioni anche all'esterno.
ACCESSORI	L'allestimento Style bada al sodo. Di serie c'è l'essenziale per un'auto di questa categoria. La lista degli optional, comunque, è ben articolata.
DOTAZIONI DI SICUREZZA	Sette airbag, Esp, frenata automatica d'emergenza e, a richiesta, i sistemi più moderni di ausilio alla guida (mantenimento corsia e angolo cieco).
ABITABILITÀ	Lo spazio non manca: si viaggia bene anche se si è di statura superiore alla media e dietro c'è parecchio agio per le gambe e la testa.
BAGAGLIAIO	Abbastanza ampio per la categoria: 421 litri secondo le nostre misure. E poi è ben sfruttabile, grazie alla forma regolare e alla soglia di carico bassa.
CONFORT	Si viaggia bene a bordo dell'Ateca. Il quattro cilindri non fa troppo rumore e l'abitacolo è acusticamente ben isolato. Sospensioni rigide dietro.
MOTORE	Il due litri turbodiesel, in questa versione da 150 cavalli, è pronto e disponibile fin dai regimi più bassi. È il motore giusto per la Suv spagnola.
ACCELERAZIONE	Passa da 0-100 in soli 8,4 secondi. Quanto basta per muoversi velocemente e cavarsela in ogni situazione. Decisamente vivace.
RIPRESA	Riprende regolarmente anche in sesta nonostante la rapportatura piuttosto lunga (57,4 km/h a 1.000 giri/min). In quinta è nettamente più rapida.
CAMBIO	Un bel manuale a sei marce caratterizzato da innesti brevi e precisi. Leva corta, piacevole da manovrare. Frizione non troppo pesante.
STERZO	Piuttosto rapido per la categoria, quasi sportivo. non delude neanche quanto a progressione e precisione. Un po' troppo leggero in velocità.
FRENI	Spazi d'arresto ridotti in condizioni normali d'aderenza. Buono anche il comportamento sui fondi differenziati. Pedale ben modulabile.
SU STRADA	Impronta sportiveggiante, che si traduce in una buona dinamica di guida. Nelle emergenze, l'Esp interviene in ritardo e in modo brusco.
CONSUMO	Se la cava abbastanza bene in città (14,1 km/l), meno in autostrada, dove non si va oltre i 13. Buona l'autonomia, grazie al serbatoio da 55 litri.
PREZZO	La gamma parte da poco più di 20 mila euro, ma l'auto della nostra prova sfiora i 35 mila, una cifra non indifferente per una Suv media.
GARANZIA	La copertura è di due anni senza limitazioni di chilometraggio, tre sulla verniciatura e dodici sulla corrosione. Molte le estensioni a pagamento.

Con lode
Vale ½ stella
Ottimo
Buono
Discreto
Sufficiente
Insufficiente
Legenda (vale per tutte le tabelle della prova):



Listino completo a pag. 280
o su quattroruote.it/listino/seat/ateca

PREGI

Abitabilità. Anche i più alti viaggiano bene. Dietro c'è tanto spazio sia per le gambe sia per la testa.

Prestazioni. È veloce, pronta, vivace, divertente da guidare e se la cava pure nel fuoristrada.

DIFETTI

Prezzo. L'accoppiata fra diesel e trazione integrale si paga cara. Per risparmiare, meglio puntare su 2WD o versioni benzina.

Esp. Ad alta velocità il sistema interviene in ritardo, lasciando un po' troppo libero il retrotreno.

IN SINTESI

● **COM'È** nelle tradizioni della Casa, l'Ateca deve il suo nome a un paese spagnolo: in questo caso a un borgo che si trova a ovest di Saragozza, in Aragona. Ed è probabile che possa portare fortuna a questa nuova Suv, perché di qualità l'Ateca ne ha davvero tante. La base tecnica, innanzitutto, è quella collaudata e raffinata di alcuni modelli del gruppo tedesco e questo è già un bel punto di partenza. Parte dei geni di questa sport utility, non è un mistero, arriva direttamente dalla più grande e costosa Volkswagen Tiguan. Ma la Suv iberica ha anche un proprio carattere forte e arrebbante, che le deriva da un design innovativo e un po' più audace di quello che normalmente viene deliberato dalle parti di Wolfsburg. E poi è un'auto molto pratica: le misure sono quelle giuste per soddisfare le esigenze più disparate. Non è troppo grande da diventare ingombrante nel traffico o difficoltosa da parcheggiare, né così piccola da non poter ospitare una famiglia con bagagli al seguito e, insomma, tutto quel che serve. Anzi, lo spazio a bordo è proprio una delle caratteristiche salienti di questa automobile. L'abitacolo è accogliente, non lussuoso, ma curato e c'è tutto, o quasi, quel che serve su di una vettura di questa categoria (quello che non è di serie lo si può comunque avere a pagamento). Su strada, poi, l'Ateca è veloce e piacevole da guidare e, se c'è da mettere le ruote fuori dall'asfalto, non si tira indietro. Certo, il prezzo non è proprio contenuto. Bisogna stare attenti a come muoversi tra listini e optional. È vero, la gamma parte dai 20.850 euro della 1.0 Eco TSI con il tre cilindri turbobenzina da 116 cavalli, ma per un'auto come quella della nostra prova si sfiorano i 35 mila euro e si può facilmente andare anche oltre.

FIAT TIPO SW

Un gran bagagliaio, un abitacolo spazioso, un comportamento stradale intuitivo e tranquillo: così si presenta la vettura che segna il ritorno della Casa torinese fra le station wagon

di Andrea Stassano - foto di Lorenzo Marcinnò



**1.6 MJT S&S Lounge**

PREZZO € 22.900

BOLLO € 227,04

MOTORE L4 turbodiesel 1.598 cm³

POTENZA MAX 88 kW (120 CV)

CONSUMI Omologato 27,0 km/l

Rilevato 17,7 km/l

EMISSIONI CO₂ Omologato 98 g/km

Rilevato 149 g/km

CONCORRENTI Ford Focus SW

Hyundai i30 Wagon

Kia cee'd SW

Seat Leon ST

Toyota Auris Touring Sports

C

osì il cerchio si chiude. Dopo la tre volumi e la berlina a due, ecco la prova della Tipo wagon. E un'offerta tanto articolata,

su una compatta del gruppo Fiat, non si vedeva da quasi una decina d'anni, dai tempi della Stilo. La Bravo, arrivata dopo, era stata commercializzata nella sola variante a cinque porte (mentre, come station, c'era la più grande Croma).

Con la Tipo SW la Casa torinese torna a rivolgersi a una fascia di clientela che bada sempre alla concretezza e alla razionalità di fondo del progetto, ma ha

bisogno di ancora più spazio di quello, peraltro già abbondante, offerto dalla Tipo due volumi.

Come le altre versioni, anche la familiare risulta gradevole e proporzionata, nonostante sia un po' elaborata in coda. Il volume posteriore, piuttosto generoso, è comunque ben raccordato e riuscito, con l'aggiunta della terza luce e di uno sbalzo pronunciato. Da ricordare che, se la lunghezza della carrozzeria è cresciuta fino a quattro metri e 57 centimetri (20 centimetri in più rispetto alla cinque porte), il passo resta invece invariato, a quota due metri e 64. Il padiglione - ci tornerò parlando di abitabilità - è un filo più alto,

ma il suo andamento risulta comunque filante, grazie anche all'effetto prodotto dalle barre longitudinali e dallo spoilerino. Come ogni station che si rispetti, poi, la Tipo è dotata di un grande portellone ad azionamento manuale, che ospita un lunotto piccolo e inclinato. Non il massimo per la visibilità in manovra, ma sul nostro esemplare si può far conto sui sensori di parcheggio posteriori (di serie) e sulla retrocamera (in opzione, di qualità non molto elevata).

OLTRE QUOTA 500 (LITRI)

Bene, parto dunque dal bagagliaio per raccontarvi la Tipo SW, in allestimento

↓ Il servizio fotografico della Fiat Tipo station wagon è stato realizzato nella zona di Spotorno (Savona)



FINO A 2.500 EURO DI SUPERVALUTAZIONE

Lounge ed equipaggiata con l'1.6 turbo-diesel da 120 cavalli. La soglia non è troppo alta (65 centimetri), ma bisogna tener conto della sponda esterna, che non agevola le operazioni di carico. Poi, una volta appoggiati i bagagli, si può contare sul piano mobile a filo soglia: in questo caso, la capacità del vano è di 436 litri, con un doppio fondo ancora da sfruttare. La paratia, però, si può pure posizionare completamente in basso o asportare: in questi casi si arriva a 494 litri, cui si possono aggiungere i 14 presenti nei due scomparti del vascone, protetto da un tappetino più profondo, spesso e ben realizzato. Il tutto senza ruota di scorta, disponibile in opzio-

● **LA 1.6 MJT LOUNGE**, la Tipo SW in prova, è in promozione a 22.700 euro – rispetto a un prezzo con accessori di 25.300 – grazie al contributo permuta o rottamazione di 2.600 euro; senza usato, si applica uno sconto di 1.400 euro. Con il finanziamento in 72 mesi al Tan 5,35% c'è un ulteriore sconto di 1.000 euro. Chi sceglie il colore "perla sabbia" metallizzato, inoltre, fino a settembre lo riceve gratis. Le altre versioni della Tipo SW beneficiano di 2.200-2.500 euro di supervalutazione oppure di 1.000-1.300 euro di sconto. Tra gli optional racchiusi in pacchetti, segnaliamo il Safety e il Safety plus, proposti rispettivamente a 250 e 350 euro, anziché a 450 e 800 (-44% e -56%). I pack Comfort Lounge e Tech Lounge, inoltre, sono scontati del 10 e del 12%. Infine, l'allestimento Lounge, che costa 1.400 euro in più dell'Easy, include dotazioni che ne valgono 2.470.

M.S.

MANUTENZIONI E RICAMBI Prezzi in euro

PRIMO TAGLIANDO	a km 20.000/1 anno
PROIETTORE ANTERIORE	425,80
PARAFANGO ANTERIORE	118,30
SCUDO PARAURTI	341,60
PASTIGLIE FRENO ANTERIORI	121,40
DISCHI FRENO ANTERIORI	235,50

LA GAMMA

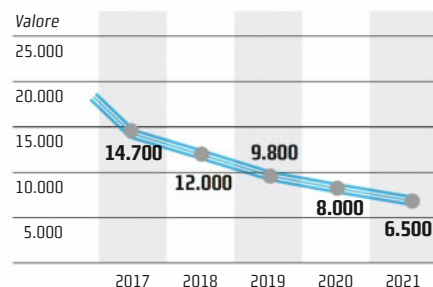
Prezzi in euro

1.4 95 CV SW	da 17.700
1.4 T-JET 120 CV GPL SW	da 20.300
1.3 MJT 95 CV SW	da 20.300
1.6 MJT 120 CV SW	da 21.500

TENUTA DELL'USATO

1.6 MJT S&S SW LOUNGE	22.900
-----------------------	--------

Prezzo di listino senza accessori



Si considera una percorrenza di 54.000 km nei primi tre anni e di 82.000 km in cinque anni.

ACCESSORI PRINCIPALI

Prezzi in euro

PREZZO DELLA VETTURA IN PROVA	25.300
AIRBAG ANTERIORI, LATERALI E A TENDINA	di serie
ASSISTENZA PARTENZA IN SALITA	di serie
AUTORADIO CON INGRESSO AUX/USB	di serie
BARRE LONGITUDINALI SUL TETTO	di serie
CAMBIO AUTOMATICO	n.d.
CERCHI DI LEGA DA 17"	di serie
CLIMATIZZATORE AUTOMATICO	di serie
COMANDI RADIO NAV AL VOLANTE	di serie
FARI FENDINEBBIA	di serie
LUCI DIURNE A LED	di serie
PACK COMFORT LOUNGE	600
PACK SAFETY PLUS	350
PACK TECH LOUNGE	750
PRESA 12 V NEL BAGAGLIAIO	di serie
REGOLATORE DI VELOCITÀ	di serie
RETROV. REGOLABILI E RISCALD. Elett.	di serie
RUOTA DI SCORTA DA 16"	200
SEDILE GUIDA REGOLABILE IN ALTEZZA	di serie
SEDILE POSTERIORE RIBALTABILE (60/40)	di serie
SENSORI DI PARCHEGGIO POSTERIORI	di serie
SISTEMA UCONNECT CON TABLET DA 7"	di serie
TETTO APRIBILE	-
VERNICE METALLIZZATA	700
VOLANTE E POMELLO CAMBIO DI PELLE	di serie
VOLANTE REGOL. IN ALT. E PROFONDITÀ	di serie

In rosso: presente sulla vettura provata. Note: 1) Dct, disponibile dall'autunno; 2) con sensore luce e pioggia, specchio interno elettrocromatico, sovrappetiti, cristalli oscurati, bracciolo posteriore, sedile passeggero regolabile in altezza; 3) con cruise control attivo, limitatore di velocità, frenata d'emergenza automatica; 4) con sistema Uconnect, radio Dab, lettore Mp3, Bluetooth, tablet da 7" touch, navigatore satellitare, servizi Uconnect Live, retrocamera; 5) con supporto lombare e appoggiatesta.



Nelle misure e nello stile, la sezione passeggeri della station ricalca in modo stretto quella del modello a due volumi: un ambiente spazioso davanti, come per chi si accomoda sul divano



↑ La guida della Tipo SW è gradevole e intuitiva, oltre che sicura. E, grazie al motore 1.6 turbodiesel, dotato di buona coppia ai bassi regimi, si può tenere un ritmo brioso senza spingere troppo

→ ne. La capacità complessiva, quindi, è di 508 litri ed è senz'altro interessante tra le station del segmento C: il vano in configurazione standard, poi, è profondo un metro esatto, anche se diverse rivali dispongono di qualche centimetro in più.

A livello di corredo non ci sono binari, ma due luci, quattro ganci e una comoda presa 12 V. Niente botola, ma le soluzioni per alloggiare oggetti extra non mancano. Non parlo del divano scorrevole o del sedile anteriore destro reclinabile a tavolino, ma delle sedute posteriori alzabili in verticale: così, gli schienali del divano possono essere abbattuti fino in fondo, in modo orizzontale. E il piano che ne deriva, lungo un metro e sessanta, risulta ben raccordato, sfruttabile e rifinito con cura.

Due parole sul tendalino morbido, che scorre nelle apposite guide: può essere bloccato in posizione intermedia, per occultare qualcosa quando il portellone è aperto. È consigliabile, però, muovere il tutto con cautela e in modo bilanciato, per evitare la sua fuoriuscita dalle guide ed eventuali graffi sulle plastiche. A livello di finitura, il bagagliaio non delude e soltanto il fianchetto di destra è un filo lasco. I rivestimenti di moquette risultano abbastanza morbidi e gradevoli al tatto, mentre le plastiche sono rigide, anche se realizzate in modo adeguato.

PER QUARANTA CHILI IN PIÙ

Nonostante i 20 centimetri supplementari, la Tipo station wagon non è

molto più pesante della cinque porte. Non è certo la differenza di massa, in altri termini, che influisce sul suo comportamento stradale. A parità di motorizzazione, infatti, il divario resta contenuto in una quarantina di chili scarsi. Più significativa, semmai, è la diversa ripartizione delle masse - 61/39 tra i due assi per la station, 64/36 per la due volumi -, in virtù, appunto, della taglia e degli sbalzi differenti. All'atto pratico, comunque, la station non ha un comportamento dinamico molto diverso da quello della sorella più compatta: risulta un filo meno agile nel transitorio e un po' più "lenta" nella guida impegnata, per via della coda lunga. Per il resto, vengono confermate tutte le note positive del





FUNZIONALE QUEL TABLET

● **SULL'ALLESTIMENTO** Lounge in prova è di serie il sistema Uconnect, completo di autoradio, lettore Mp3 e Bluetooth. Si presenta con un monitor touch da 7", di gran livello e in tutto e per tutto simile a un tablet (nonché rifinito con precisione). Ben posizionato e visibile, è dotato di uno schermo capacitivo che permette, con il semplice tocco di due dita, di far scorrere e ingrandire le immagini. Curato anche l'aspetto scenico: quando, per esempio, si tocca un comando virtuale, appare un circolino rosso che ne conferma l'attivazione (le scritte, a volte, sono un po' piccole). A richiesta, con il pack Tech Lounge (750 euro, presente sull'esemplare), si possono avere la radio digitale Dab e il navigatore satellitare 3D TomTom, oltre ai servizi Uconnect Live. Con questi ultimi, scaricando l'app gratuita Uconnect Live sul proprio smartphone, si può accedere alla musica in streaming con Deezer e Tuneln, alle notizie della Reuters e alla navigazione connessa con TomTom Live, oltre che restare sempre in contatto con gli amici grazie ai principali social. L'Uconnect, poi, è facile da gestire, per merito delle funzioni dirette presenti nella parte inferiore dello schermo (ci sono soltanto due rotelle "fisiche"). Efficace il dispositivo Bluetooth, che mostra anche una buona qualità audio durante la conversazione. Per quanto riguarda la navigazione, il TomTom, come di consueto, funziona bene. Infine, è possibile collegare il sistema al web, tramite il proprio smartphone.



CARATTERISTICHE GENERALI

DIMENSIONI SCHERMO	7 pollici
TOUCH SCREEN	sì
POSIZ. E VISIBILITÀ SCHERMO	★★★★★
DEFINIZIONE SCHERMO	★★★★★
ACCESSIBILITÀ COMANDI	★★★★★☆☆



TELEFONO

COLLEGAMENTO BLUETOOTH	sì
RICONNESSIONE AUTOMATICA	sì
COMPOSIZIONE VOCALE	★★★★★
CONTROLLO SUL VOLANTE	sì
QUALITÀ AUDIO E MICROFONO	★★★★★☆☆



Navigazione

IMMISSIONE INDIRIZZO	★★★★★
IMMISSIONE VOCALE	★★★★★
INTERRUZIONE GUIDA	★★★★★
CONTROLLO VOLUME	★★★★★
SUPPORTO MAPPE	MEM. INT.
RIPETIZIONI INDICAZIONI	DISPLAY
PRECISIONE E CHIAREZZA	★★★★★☆☆



RADIO E AUDIO

RICERCA FREQ. MANUALE	★★★★★
MEMORIZZAZIONE STAZIONI	★★★★★
CONTROLLI AL VOLANTE	sì
LETTORE DVD	NO
QUALITÀ SUONO	★★★☆☆
STREAMING MUSICA DA CELL.	sì



CONNETTIVITÀ

COLLEGAMENTO A INTERNET	sì 1
APP DEDICATE	sì

INDICE DI SICUREZZA ★★★★★☆☆

Note: 1) tramite smartphone.





modello torinese: e, quindi, una guida sempre facile e abbordabile per tutti e un'indole votata soprattutto alla sicurezza e alla comodità in viaggio, con tanti bagagli e la famiglia al seguito.

Non è l'auto che si sceglie per il piacere di affrontare un tratto misto, ma è gradevole e poco affaticante nei tragitti lunghi, grazie al sedile comodo, dotato di supporto lombare, nonché all'abitacolo ben insonorizzato e spazioso, almeno per quattro persone (le misure genero-

se, per quanto riguarda i passeggeri, sono rimaste praticamente invariate).

Le sospensioni lavorano in modo efficace e isolano bene dal fondo: si nota soltanto qualche lieve reazione al retrotreno sugli ostacoli secchi, che non condiziona però il confort. Si può poi parlare anche di indole tranquilla, almeno in riferimento alla tendenza al rollio e all'allargamento del muso in curva - effetti peraltro non esagerati, né fastidiosi - oppure alle reazioni che portano sempre

ad avvisare per tempo chi guida, pure in situazioni d'emergenza. Reazioni sincere, dunque, ben coadiuvate dall'intervento preciso e misurato dei controlli elettronici.

RISERVA DI COPPIA

Detto questo, il motore, vivace nell'inserimento del turbo e molto corposo sin dai 1.500 giri, ha un bel caratterino. E risulta ben intonato alla Tipo wagon e all'utilizzo che se ne farà: merito della



SCHEMA COLLAUDATO

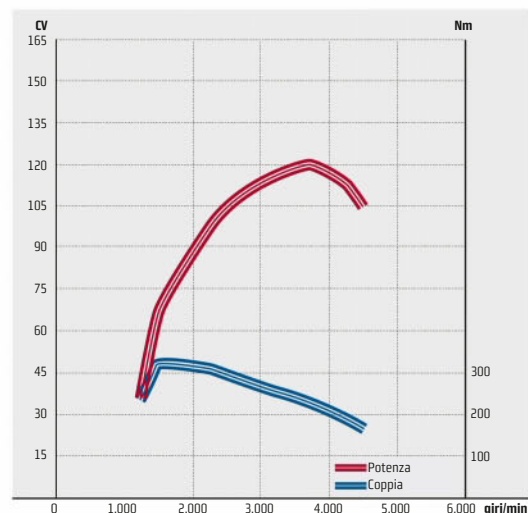
buona riserva di coppia e dell'allungo fino a 5.000 giri, nel caso ci si debba disimpegnare in fretta.

Infatti, le prestazioni sono competitive: l'accelerazione è brillante (dal chilometro da fermo si esce a 164 orari) e la ripresa robusta, con tempi interessanti. Le vibrazioni sono pochissime e si registra soltanto qualche ticchettio ai bassi regimi. Dolce pure il riavvio tramite lo Start&Stop, la cui esclusione resta in memoria alla successiva accensione.

**LA CARROZZERIA**

della Tipo SW si allunga, ma la meccanica, sotto, resta la stessa delle altre varianti. Lo dimostra la misura del passo (2,64 m), in comune con quella degli altri modelli a tre e due volumi, oltre allo schema delle sospensioni, che prevede sempre l'avantreno MacPherson e il retrotreno a ruote interconnesse.

Semmai è la taratura a cambiare, in previsione del maggior carico che può essere stivato sulla station, e degli ingombri differenti. Il motore è il noto 1.6 turbodiesel Multijet 2 da 120 cavalli e 320 Nm, che assicura buone prestazioni, ma pure consumi ed emissioni contenuti, grazie all'adozione dello Start&Stop e della pompa di alimentazione a bassa pressione dell'impianto d'iniezione, dotata di mandata gestita dall'elettronica. Il cambio della vettura in prova è un classico manuale a sei marce, ma tra non molto per l'1.6 MJT si aggiungerà in opzione l'automatico



a doppia frizione, sempre a sei marce, già presente su altri modelli del gruppo FCA. Come sulla Tipo a cinque porte, anche sulla station wagon sono disponibili, a richiesta (ma di serie sulle versioni Business), sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida aggiornati, come la frenata automatica di emergenza, con il radar a lungo raggio che può essere utilizzato anche per il cruise control attivo.

SCHEDA
(dati dichiarati)**Motore**

- Anteriore trasversale, diesel
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 79,5 mm
- Corsa 80,5 mm
- Cilindrata 1.598 cm³
- Potenza max 88 kW (120 CV) a 3.750 giri/min
- Coppia max 320 Nm a 1.750 giri/min
- Blocco cilindri di ghisa, testa di lega leggera
- 2 assi a camme in testa, 4 valvole per cilindro (cinghia dentata)
- Iniezione diretta common rail, turbo (a geometria variabile) e intercooler
- Catalizzatore Lnt per gli ossidi di azoto

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio manuale a 6 marce

Pneumatici (misura base)

- 225/45R17 94V
- Kit di riparazione

Corpo vettura

- Station wagon, 5 porte, 5 posti
- Avantreno MacPherson, molla elicoidale, barra stabilizzatrice
- Retrotreno a ruote interconnesse, molla elicoidale
- Ammortizzatori idraulici
- Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs ed Esp
- Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico
- Serbatoio 50 litri

Dimensioni e massa

- Passo 264 cm
- Carreggiata ant. 154 cm, post. 154 cm
- Lungh. 457 cm
- Largh. 179 cm - Alt. 151 cm
- Massa 1.395 kg, a pieno carico 1.895 kg, rimorchiabile 1.200 kg
- Bagagliaio da 550 dm³

Prodotta a

- Bursa (Turchia)





Il cambio manuale (quello automatico sarà disponibile dall'autunno) è ben rapportato e scalato, con la sesta un filo lunga, ma sempre di potenza. E buona la manovrabilità, con innesti abbastanza lunghi e poco contrastati. Piuttosto pesante, invece, la frizione.

E i consumi? Molto buoni, più o meno in linea con quelli della Tipo 1.6 a cinque porte. In autostrada si fanno oltre 16 chilometri con un litro, mentre nel ciclo urbano si sale quasi a quota 17,5. Apprezzabile pure la percorrenza media, con 17,7 km/litro: in altre parole, con i 50 litri del pieno, si possono coprire quasi 890 chilometri.

QUESTIONE DI DISTANZA

La dotazione di serie della "nostra" Tipo wagon è piuttosto completa e attenta al confort di bordo. In aggiunta, però, l'esemplare in prova è equipaggiato con tre pack: Comfort Lounge, Tech Lounge e Safety plus. In quest'ultimo, oltre al limitatore di velocità e alla frenata d'emergenza



genza automatica, è incluso il cruise control attivo, che sfrutta un radar anteriore ed è gestibile attraverso i comandi sulla razza destra. Un sistema utile su automobili come queste, destinate a macinare strada, e, in più, semplice ed efficace. Si impostano la distanza da mantenere dal veicolo che precede e la velocità: poi, quando lo spazio si riduce, il sistema si adegua, rallentando la marcia. Una volta ripristinata la distanza "libera", la vettura recupera rapidamente la velocità impostata. Il sistema la rallenta fino a bassa andatura, poi si disattiva.



↑ Nel sottofondo c'è un vascone con il kit di riparazione e due scomparti per riporre oggetti. Il piano di carico, in alto, può essere abbassato, bloccato a 40° o posizionato ad altezza soglia

LA CODA PROPORZIONATA ANTICIPA LA GENEROSITÀ DEL BAGAGLIAIO. UNA GRAN RISORSA PER LE FAMIGLIE



LA QUALITÀ

● **NEANCHE** la station wagon fa eccezione alla filosofia costruttiva tipica della famiglia Tipo: i progettisti della Fiat hanno dunque puntato alla sostanza, andando alla ricerca del miglior rapporto fra costo e contenuto, in termini di funzionalità ed equipaggiamento, magari senza guardare più di tanto alla qualità percepita. In quest'ottica, si conferma il buon livello di esecuzione già rilevato sulle altre Tipo, soprattutto per quanto riguarda gli interni, complessivamente ben fatti a dispetto di qualche disallineamento delle parti mobili e di un aspetto superficiale non particolarmente esaltante. Passando alla carrozzeria, qui le parti sono tutte ben trattate, mentre i vari punti di saldatura sulle porte si presentano uniformi, anche se un po' marcati. Ma veniamo alla novità del modello, e cioè al bagagliaio: si presenta bene, con lo scontrino di aggancio del portellone quasi interamente celato da alette mobili, soluzione non comune nella categoria. I rivestimenti sono interamente di moquette di discreta qualità, con il fondo consistente e il sottofondo rivestito. Non disprezzabile neanche la dotazione, idonea a trattenere i piccoli oggetti: sono presenti, infatti, quattro occhielli ripiegabili, due dei quali cromati, cui vanno ad aggiungersi due ganci per le borse. Di fattura migliorabile, invece, il tendalino copribagagli.

ESTERNO

SUPERFICI CARROZZERIA	★★★★★
GIOCHI E PROFILI	★★★★★
SCocca	★★★★★
INSONORIZZAZIONE E GUARNIZIONI	★★★★★

INTERNO

MATERIALE E ACCOPPIAMENTI	★★★★☆
SEDILI	★★★★★
FUNZIONALITÀ	★★★★★

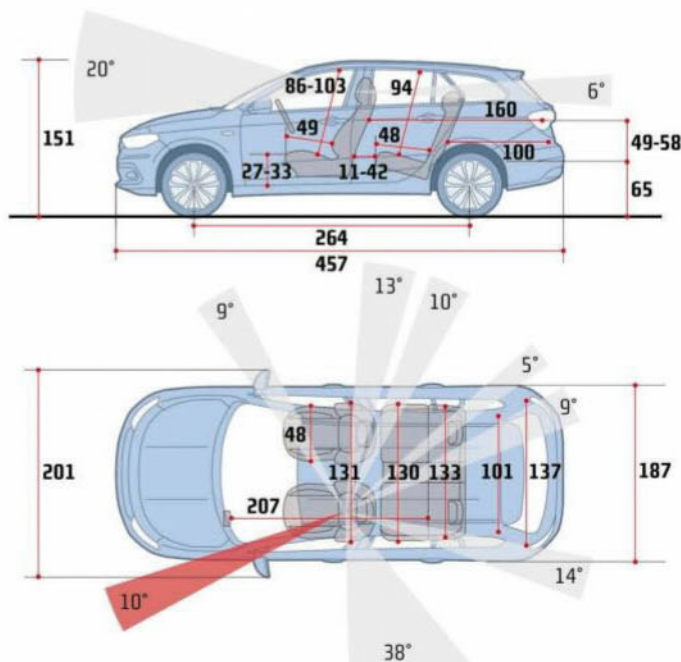


- +** 1) Cofano motore completo di verniciatura trasparente: il tutto è ben trattato.
- 2)** Scontrino di aggancio del portellone in parte occultato da alette mobili.
- 3) Cassetto portaoggetti destro non perfettamente allineato alla plancia.
- 4)** Tasche dei pannelli porta con bordi non bene arrotondati.

ABITABILITÀ E VISIBILITÀ

Misure in centimetri, angoli in gradi

L'abitacolo è quello, molto ampio, della berlina due volumi, rispetto alla quale si guadagna qualcosa per la testa dietro, dove si largheggia pure quanto a margine per le gambe. Insomma, sono quattro posti comodi, ma si può stare anche in cinque. Accessibilità agevole.



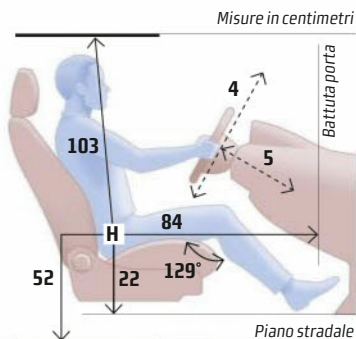
INGOMBRO MONTANTE SINISTRO	★★★★★
TOTALE ANGOLI BUI	107° (30%)
VISIBILITÀ POSTERIORE OSTACOLO (ALT. 70 cm)	maggiore di 10 m

POSTO GUIDA

Statura del guidatore

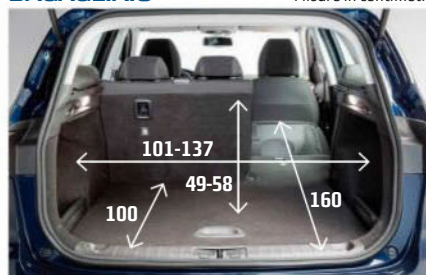
ALTO (più di 180 cm)	★★★★☆
MEDIO (da 170 a 180 cm)	★★★★☆
BASSO (meno di 170 cm)	★★★★☆

Lo schienale si muove a scatti, però chiunque si può sistemare bene: merito delle comode regolazioni manuali (la cintura scorre in altezza) e dello spazio.



BAGAGLIAIO

Misure in centimetri

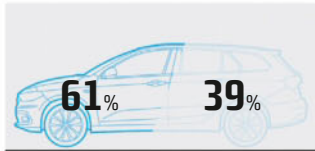


CAPACITÀ COMPLESSIVA (litri)	508
DI CUI SOTTO IL PAVIMENTO (litri)	14

Capacità molto buona, un po' inferiore a quella dichiarata (550 litri), ma più che adeguata per le esigenze di una famiglia. La soglia è comoda e a filo, con il piano di carico regolabile in altezza e asportabile. Grazie alle sedute alzabili, reclinando gli schienali si ottiene un piano ben livellato.

DATI VETTURA IN PROVA

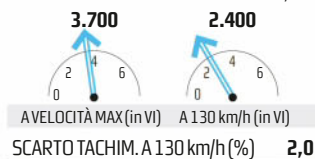
MASSA (kg)	1.496
RIPARTIZIONE MASSA	


PNEUMATICI **CONTINENTAL CONTIECO CONTACTS 225/45R17 94V**

VELOCITÀ

MASSIMA (km/h)	198,471
----------------	---------

REGIMI



CONSUMI IN VI

Velocità in km/h	km/litro
90	23,0
100	20,8
130	15,4
150	12,6
RESISTENZA A 100 km/h (kW/CV)	16,7/22,7
RENDIMENTO A 100 km/h (%)	35,1

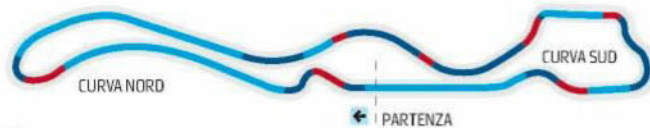
CONSUMI MEDI

Percorso	Percorrenze e autonomia km/litro	km
CITTÀ	17,4	870
STATALE	20,0	1.000
AUTOSTRADA	16,2	810
MEDIA RILEVATA	17,7	885
MEDIA OMOLOGATA	27,0	1.350
SCARTO TRIP COMPUTER (%)	5,3	

GIRO PISTA

—	ESP DISINSERITO
1'32"86	ESP INSERITO

Rollio marcato, non fastidioso. C'è un po' di sottosterzo, con interventi dell'Esp brevi. Buona spinta, freni ok.



Acceleratore a fondo
Acceleratore parzializzato
Frenata

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	4,4
0-100	10,2
0-130	17,4
0-160	29,4
400 METRI DA FERMO	17,4
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	129,8
1 CHILOMETRO DA FERMO	31,9
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	164,0

RIPRESA IN VI

Velocità in km/h	A min/max carico	Tempo in secondi
70-90		6,5/7,3
70-100		9,0/10,4
70-120		14,5/16,8
70-140		20,9/24,8
1 CHILOMETRO DA 70 KM/H		30,3
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)		161,0
30-60 km/h IN III		4,6

PROVE DINAMICHE

Tenuta di strada e stabilità	
ACCELERAZ. LATERALE	0,92 g ★★★★☆
CAMBIO DI CORSIA	
SUL BAGNATO	84 km/h ★★★★☆
IN RETTILINEO	150 km/h ★★★★☆
IN CURVA	100 km/h ★★★★☆

Come le sorelle a tre e due volumi, anche la Tipo station conferma di avere un comportamento facile, sicuro e abbordabile, pure nelle situazioni d'emergenza. E ciò per via della tendenza sottosterzante, che il guidatore può "sentire" grazie alla corretta sensibilità trasmessa dallo sterzo. Nel cambio di corsia su asfalto bagnato, la velocità di prova non è così elevata, causa il marcato sottosterzo: l'inserimento è buono, ma l'Esp interviene subito per controllare la traiettoria. Riallineamento senza problemi. Nel cambio di corsia in rettilineo sull'asciutto, il retrotreno è molto stabile, senza che si presentino problemi. Esp ben calibrato.

Prestazioni rilevate sulla pista di Vairano (PV) dal Centro prove di Quattroruote

AGILITÀ DI MANOVRA

DIAMETRO DI STERZATA TRA MURI	11,5 m
GIRI DEL VOLANTE	2,8
SFORZO VOLANTE IN MANOVRA	1,9 kg
SFORZO FRIZIONE	12,4 kg

FRENATA

Spazio d'arresto e decelerazione	
km/h Condizione	metri g
100 A MINIMO CARICO	40,6 0,97
100 A MASSIMO CARICO	42,0 0,94
160 A MINIMO CARICO	101,1 1,00
100 SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ	45,0 0,87
100 SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO	103,6 0,38

L'impianto con dischi ventilati anteriori risponde bene in ogni situazione, con un buon valore di decelerazione dai 160 orari.

RESISTENZA FRENI

Spazio d'arresto in metri	
1	42,0
2	41,9
3	42,0
4	42,5
5	42,6
6	42,9
7	43,1
8	43,2
9	43,9
10	43,4

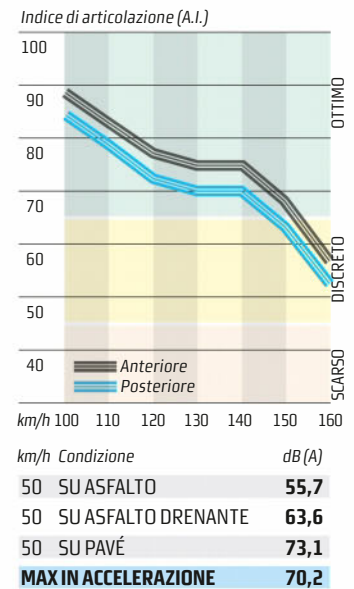
10 frenate da 100 km/h a pieno carico

Nel test a massimo carico gli spazi d'arresto tendono ad allungarsi un po' a partire da metà prova: non si segnalano comunque fenomeni di fading. E le caratteristiche di consistenza del pedale restano invariate. Beccheggio accentuato.

AERODINAMICA

CX STRADALE	0,333
SUPERFICIE FRONTALE (m²)	2,241
CX PER SUPERFICIE (m²)	0,747

CONFORT ACUSTICO



Silenziosa in autostrada e poco fastidiosa in accelerazione. Minime le vibrazioni e sospensioni efficaci.

VIBRAZIONI SEDILE GUIDA

m/s²	(*) da Start&Stop
0,6	SCARSO
0,4	DISCRETO
0,2	OTTIMO

CONFORT SOSPENSIONI

