



## Ford Fiesta ora anche con motore turbodiesel

La Endura DI 1,8 litri si aggiunge al nuovo modello Zetec-S di Giovanni Paparo

**L**a gamma della Ford Fiesta continua ad allargarsi con l'introduzione del turbodiesel Endura DI 1,8 litri, presentato a Ginevra, che va ad aggiungersi al nuovo modello Zetec-S (o Sport su taluni mercati).

Il nuovo motore diesel Endura DI "drive-by-wire", derivato da quello della Ford Focus, sviluppa una coppia massima di 140 Nm a 1900 giri/ minuto, con un'erogazione progressiva di potenza fino a un massimo di 55 kW (75 CV) a 4.000 giri/minuto. Le Fiesta Endura DI accelerano da 0 a 100 km/h in 13,9 secondi.

La brillante erogazione di coppia dell'Endura DI e la sua guidabilità derivano dall'iniezione elettronica "drive-by-wire" e dalla gestione elettronica del motore, che garantiscono una regolazione ottimale dei tempi di iniezione per l'erogazione della potenza, fluidità e risparmio di carburante. I consumi omologati Cee (litri/100 km) sono infatti incredibilmente bassi: 7,0

(urbano), 4,3 (extraurbano), 5,3 (combinato). Un ulteriore contributo alla loro riduzione è dato dai pneumatici non vulcanizzati appositamente progettati e adottati per la prima volta in questo segmento. Prodotti con l'ausilio di composti silicei, offrono una resistenza al rotolamento inferiore fino al 15% rispetto ai pneumatici tradizionali, senza compromettere la trazione.

L'Endura DI è conforme allo standard per le emissioni Euro Stage III e soddisfa già gli standard previsti per il 2001 e gli anni successivi. Il sistema di ricircolo Egr (Exhaust gas recirculation) ottimizza le

emissioni complessive.

Il turbocompressore integrato nel collettore di scarico consente risparmi di peso e spazio e migliora la risposta della valvola di regolazione, specialmente durante l'accelerazione a marcia inserita. Anche la camicia d'acqua del blocco motore occupa un volume ridotto e consente il miglioramento del tempo di riscaldamento.

Una struttura a travatura in alluminio nel basamento del motore assicura una maggiore rigidità e una riduzione delle vibrazioni provenienti dalla estremità inferiore del motore.

Tra gli altri accorgimenti per la riduzione del rumore figura-

no un nuovo albero a gomito in acciaio rigido e un sistema di distribuzione catena/cinghia che alimenta la pompa del gasolio e l'albero a camme in testa. Una catena a rulli di acciaio aziona la pompa del combustibile dall'albero a gomiti e una cinghia dentata aziona l'albero a camme in testa dalla pompa.

Come per la Ford Focus, il sistema di supporto del motore svolge un ruolo chiave per la rigidità e la riduzione delle vibrazioni. Il supporto motore Tra (Torque Roll Axis) e il sistema isolante idromaut riducono la trasmissione di vibrazioni ad alta frequenza.

Il sistema di gestione motore/iniezione è completamente elettronico con un comando "drive-by-wire" e risponde già da oggi alla normativa sulle emissioni inquinanti stage III in vigore per le immatricolazioni dal 1/1/2001.

**N**issan presenta la nuova Almera, un prodotto di punta nel segmento C. La vettura, europea al 100%, sia come fabbricazione sia come rispondenza alle richieste del mercato, riprende la strategia della Casa giapponese di maggior comfort di guida e diminuzione dello stress al volante, già attuata dalle consorelle Micramatic, Terrano II e Primera Mark III.

La nuova Almera si presenta nelle versioni a 3 e 5 porte. In estate arriverà la monovolume Almera Tino. Tre le motorizzazioni, tutte a 16 valvole: i propulsori a benzina da 1.5 e 1.8 litri ed il potente 2.2 turbodiesel a iniezione diretta che utilizza l'innovativo sistema a combustione modulata Nissan M-Fire. I propulsori soddisfano le più stringenti legislazioni europee sulle emissioni, le Ced III, che entreranno in vigore dal 2001. I due motori a benzina

## Nissan: arriva in Italia la nuova Almera



sono stati sviluppati per rispondere anche alle normative che entreranno in vigore dal 2005. Gli equipaggiamenti sono due, Comfort e Luxury, e i prezzi sono compresi tra i 24.950.000 e i 30.600.000 lire chiavi in mano (listino prevendita).

Già dalla versione d'ingresso 1.5 benzina 3 porte Comfort sono di serie climatizzatore, impianto radio con sistema

Rds, sistema antifurto Nats, airbag conducente, servosterzo, poggiatesta anteriori e posteriori regolabili in altezza, alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata. La versione Luxury offre anche l'airbag lato passeggero, l'impianto audio con una serie di funzioni come la Tim (Gestione informazioni sul traffico), il telecomando apertura porte integrato nella chiave, fari fendinebbia e una scelta più ampia delle motorizzazioni, e 3 o 5 porte. La sicurezza della vettura è anche garantita dal sistema di

sospensioni posteriori multilink a ruote interconnesse e dal sistema Abs (opzionale) con distribuzione elettronica della forza frenante Ebd e servofreno meccanico a due stadi "anti-panic". In caso di tamponamento, i poggiatesta attivi si muovono in avanti e in alto per sostenere la testa ed evitare il colpo di frusta. Utili il gancio retrattile dietro il sedile di guida e la cinghia di sicurezza per assicurare una 24 ore o altri oggetti contro il sedile posteriore.

Nissan Italia prevede per il 2000 circa 15.000 vendite della gamma Almera, puntando sul diesel per il 59%, sul 1.8 benzina per il 24% e sul 1.5 benzina per il 17%.

