

Fiat TwinAir

Il nuovo propulsore due cilindri risulta oggi il benzina più ecologico al mondo. Da settembre sotto il cofano delle 500 Sistino: «E risparmia il 30% dei consumi»

DI PAOLO CICCARONE

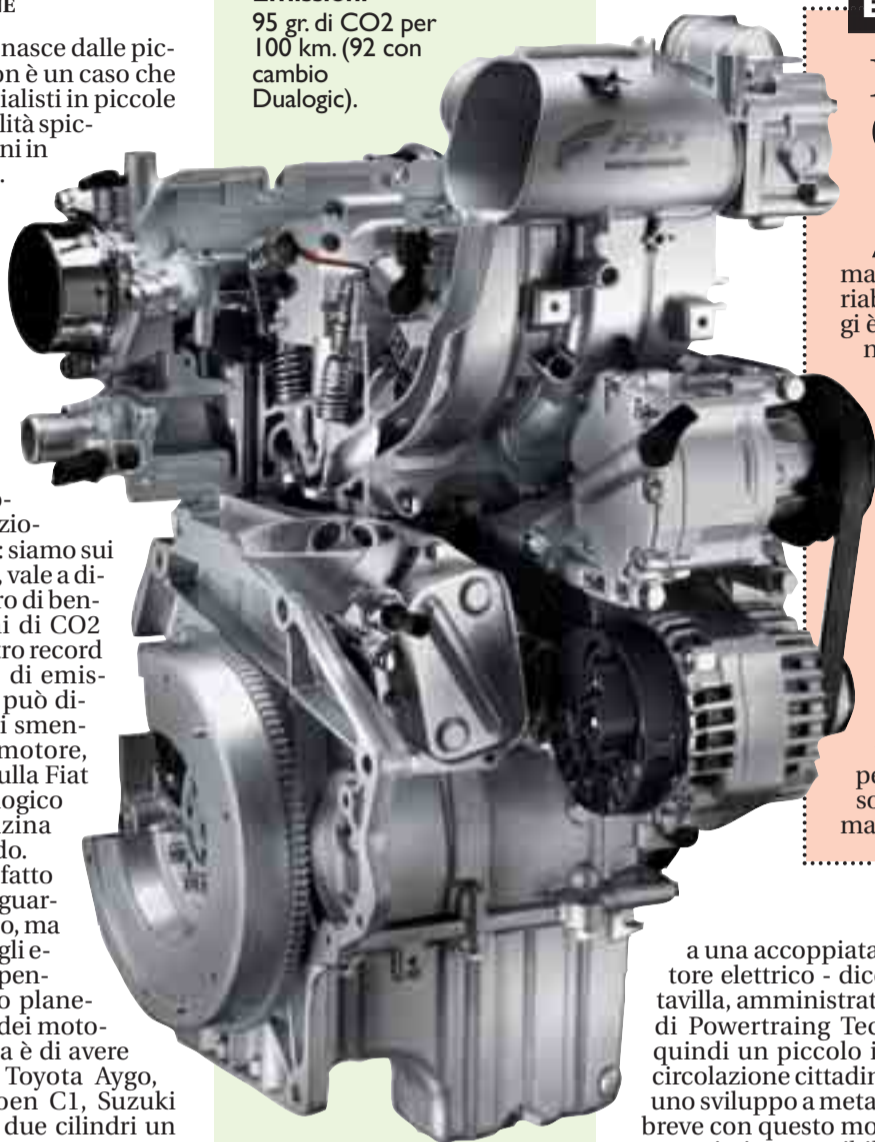
La rivoluzione nasce dalle piccole cose e non è un caso che alla Fiat, specialisti in piccole auto dalla personalità spiccata, siano campioni in queste rivoluzioni. L'ultima si chiama TwinAir ed è un motore a due cilindri con tecnologia MultiAir per la testata, la cilindrata è di 900 cc con un piccolo turbocompressore capace di erogare 85 CV per una velocità massima di 170 km/h. Ma la novità davvero rivoluzionaria è il consumo: siamo sui 3,7 litri per 100 km, vale a dire 27 km con un litro di benzina, ed emissioni di CO2 pari a 92 gr/km, altro record mondiale in fatto di emissioni, tanto che si può dire senza dubbio di smentita che questo motore, montato per ora sulla Fiat 500, sia il più ecologico propulsore a benzina circolante al mondo. La storia di Fiat in fatto di motori all'avanguardia parte da lontano, ma stavolta ci sono degli elementi che fanno pensare a un successo planetario: la tendenza dei motori piccoli a benzina è di avere tre cilindri (vedi Toyota Aygo, Peugeot 107 Citroen C1, Suzuki Splash). Portare a due cilindri un propulsore significa occupare meno spazi, avere meno ingombri, in breve un motore più leggero e quindi capace di abbinare soluzioni innovative in un cofano motore, quello delle piccole auto, che con un propulsore a 3 e 4 cilindri non potrebbe ospitare: «Pensiamo

LA SCHEDA

Caratteristiche
Due cilindri in linea,
4 valvole per cilindro,
Cilindrata: 875 cc
Potenza: 85 cv
Coppia massima:
100 Nm a 2.000 giri
Omologazione: Euro 5

Prestazioni
Velocità massima: 173 Km/h
Accelerazione: 0-100 Km/h
in 11 secondi

Emissioni
95 gr. di CO2 per
100 km. (92 con
cambio
Dualogic).



Consumi
In media 4,1 litri x 100 km
(4 litri con cambio Dualogic),
e punte di 3,7 litri x 100 Km
che equivalgono a 27 Km
con un litro di benzina.

C'è il futuro nel motore

ERRORI E TRADIZIONE

Invenzioni da primato Ora Fiat le faccia fruttare

Alla Fiat sono stati precursori in diversi campi ma per qualche ragione non hanno mai saputo capitalizzare questi primati. Il primo motore con le valvole a fasatura variabile, il VVT, fu infatti usato sulle Alfa nel 1980, oggi è patrimonio comune a vetture con altro blasone che se ne fanno un vanto. Non parliamo poi del motore FIRE, (era il 1985) il primo con attriti ridotti e rivoluzioni interne nei meccanismi. Il primo diesel stradale a iniezione diretta fu introdotto dalla Fiat sulla Croma nel 1987, poi arrivò il primo diesel common rail, la vera rivoluzione che ha aperto le porte ai motori a gasolio in tutto il mondo. La prima vettura a montarlo fu l'Alfa 156 nel 1997, seguita tre anni dopo dalla versione Multijet, che oggi va per la maggiore nel gruppo e non è stato ancora copiato dai rivali. Nel frattempo in Sudafrica, in collaborazione con Magneti Marelli, è stata messa a punto la soluzione Flex, che permette ai motori di funzionare a benzina, alcol e gas senza cambiare nulla ma agendo in automatico sull'elettronica. La Fiat è la Casa europea che è al primo posto per le emissioni di CO2, solo 127,8 grammi al Km: anche questo è un primato. (P.Cic.)

spetto ai motori tre cilindri usati finora. Sempre che a Torino sappiano capitalizzare questo patrimonio.

La storia paradossale del brevetto Common Rail, inventato da Fiat e ceduto per un pezzo di pane alla Bosch, che ne ha fatto il motore diesel mondiale, non si ripeterà più. «Abbiamo investito moltissimo in ricerca e sviluppo - assicura Lorenzo Sistino, AD di Fiat Automobili - Ora siamo convinti della bontà di questo propulsore e sull'accoppiata con Fiat 500. Rispetto a un motore tradizionale 4 cilindri 1400 cc risparmiamo in ingombri ma anche il 30 per cento nei consumi a parità di prestazioni».

Il primo modello Fiat 500 TwinAir sarà venduto a settembre a 13.250 euro, lo stesso prezzo del diesel Multijet. Rispetto a un tradizionale motore a 4 cilindri la differenza si sente nell'allungo, non proprio brillante, ma se si abbina il cambio automatico dual logic, la situazione cambia perché l'elettronica cambia rapporto quando il motore è ai giri giusti. Col cambio manuale si rischia, infatti, di cambiare marcia prima del dovuto o dopo, col risultato di avere un punto morto nella guida. Insomma, bisogna imparare ad usare al meglio questo motore e con il cambio automatico il problema non si pone. Un difetto è la rumorosità al minimo: si sentono le valvole sbattere, un rumore tradizionale per i due cilindri, ma è anche vero che basta sentirlo per capire subito di che motore si tratta, insomma una specie di biglietto da visita.

Unica certezza del futuro: questo tipo di motore non sarà diesel: «Ci sono troppi vincoli - dice Altavilla - con le norme Euro 6 e i diesel avranno problemi per i costi maggiori dovuti al rispetto di queste regole». Chi credeva che il motore a benzina fosse finito, ora deve fare i conti con il TwinAir.

a una accoppiata con un motore elettrico - dice Alfredo Altavilla, amministratore delegato di Powertraing Technologies - quindi un piccolo ibrido per la circolazione cittadina, ma anche uno sviluppo a metano e a gas. In breve con questo motore si aprono tantissime possibilità di sviluppo dovute alla testata MultiAir, che ci permette di migliorare il rendimento, ma anche con un turbo che recupera energia ed emette meno inquinanti. Siamo partiti da qui ma abbiamo davanti una serie incredibile di possibilità».

Se pensiamo ai motori flex sudamericani, che funzionano a benzina, alcol e gas e al parco auto circolante in questi paesi, ma anche in India e Cina, si capisce subito che il progetto Fiat, venduto ad altri costruttori, possa rappresentare per il gruppo torinese la panacea di molti mali: non solo costruttori di propulsori, ma anche fornitore per le Case che ne avessero bisogno. Pensiamo a Toyota o al gruppo Peugeot-Citroen e alle vetture in listino e si capisce subito che questo Twin Air offre possibilità per tutti, a costi più bassi ri-

la novità

Arriverà a ottobre il piccolo crossover sportivo e dal design decisamente originale

DI FERDINANDO SARNO

Strategia. A volte è vincente, a volte no. Ma quasi sempre serve. Soprattutto per il lancio di una vettura completamente nuova che porta una ventata di freschezza nel mercato europeo delle small car. È il caso della attesa Nissan Juke, il primo crossover (o quasi), che si inserisce nel segmento B, quello che fa tanti numeri. Diciamo "quasi" perché Nissan Juke sarà proposto con tre motorizzazioni (un diesel dCi 1.5 da 110 CV, un benzina 1.6 da 117 CV e un potente 1.6 da 190 CV) a due o a quattro ruote motrici. E qui entra in gioco la strategia (o i costi di produzione): perché mettere a disposizione la trazione integrale solamente sul benzina da 190 Cv (a 27.290 euro), la versione che, probabilmente, rappresenterà più o meno solo il 5% delle vendite? La strategia interessante sarebbe stata quella di abbinare le 4 ruote motrici alla versione diesel, probabilmente la più venduta. Dopo il successo di Qashqai infatti (600.000 unità in Europa dal lancio), Nissan avrebbe potuto rischiare di più e, con questo

Nissan Juke, finalmente qualcosa di diverso



La nuova Nissan Juke: il listino parte da 16.490 euro

piccolo gioiellino a disposizione, sicuramente avrebbe ottenuto grandi soddisfazioni. Che, per il mercato italiano, si traducono in una previsione di 25 mila unità vendute in 12 mesi. Obiettivo raggiungibile perché la vettura merita, per estetica, contenuti e rapporto qualità/prezzo. Fedele al concetto Qazana (così era denominato), la Nissan Juke è estremamente compat-

ta (solo 10 cm. di lunghezza in più rispetto alla Peugeot 207 e 20 cm. in meno rispetto al Qashqai), ha un bel muso che la identifica all'istante, linee laterali gradevoli (ricordano vagamente quelle della 370Z) rese ancor più piacevoli da soluzioni stilistiche intelligenti (come quella delle maniglie "nascoste") e vista posteriore dinamica e sportiva.

A bordo, colpiscono la consolle centrale, il quadro strumenti composto da due grandi quadranti in mezzo ai quali è inserito il computer di bordo e un "serbatoio" di derivazione motociclistica sul quale è ospitata la leva del cambio. Vani porta-oggetti ben distribuiti, sedili comodi ed avvolgenti (anche troppo) e, soprattutto, interfaccia uomo-auto estremamente intuitivo e

facile da usare. Proprio sotto il navigatore, infatti, trova spazio il Nissan Dynamic Control System che permette di scegliere le impostazioni dinamiche di guida (Normal, Sport ed Eco) e di regolare le funzioni di bordo. La Nissan Juke debutterà in concessionaria agli inizi di ottobre, in tre allestimenti: Visia (da 16.490 euro), Acenta (da 18.440 euro) e Tekna (da 20.840 euro).

CAMPAGNA POLSTRADA-ASSOGOMMA

«Vacanze sicure»: mai partire senza un controllo ai pneumatici

DA ROMA GIAN PIERO PIAZZA

Sapevate che in Italia su 36 milioni di automobili che circolano sulle nostre strade, sono oltre un milione e mezzo quelle con pneumatici fuori legge? Una colonna infame e interminabile con la quale il resto degli automobilisti virtuosi deve fare i conti tutti i giorni, e con un indice di rischio maggiore nel periodo congestionato dell'esodo estivo. Il dato tutt'altro che confortante è il risultato della campagna di prevenzione "Vacanze sicure" condotta da Assogomma, l'associazione dei costruttori di pneumatici, in collaborazione con il Servizio di Polizia Stradale. L'iniziativa, che ha coinvolto mille pattuglie in cinque Regioni, dal Trentino alla Puglia, per un totale di quasi 10.000 controlli, è stata finalizzata, più che alla repressione, a fare da trait d'union fra l'uomo, il veicolo e la strada attraverso la via della comunicazione nell'intento di cambiare in meglio i comportamenti degli italiani al volante. Le regole da seguire sono semplici e improntate al buonsenso. Per viaggiare sicuri, occorre prima di tutto che le gomme siano in ordine, vale a dire con una profondità del battistrada non inferiore a 1,6 mm. Sotto quella soglia non solo si rischiano sanzioni pecuniarie, ma l'incolumità propria e altrui. Elementari norme di sicurezza dovrebbero indurre ogni automobilista a evitare di affrontare un viaggio sotto il sole rovente con pneumatici lisci, o invernali e quindi inadatti a sopportare l'elevata temperatura dell'asfalto, deteriorati sui fianchi, diversi l'uno dall'altro per marca e disegno del battistrada o addirittura non omologati, come quelli a basso costo di provenienza asiatica e non in regola con i parametri di sicurezza previsti dalle normative europee. Lo stesso vale per autocarri, camper, e motociclette abilitate a circolare anche in autostrada. Per la categoria a due ruote il battistrada non dev'essere inferiore a 1 mm. "Vacanze sicure" dunque, senza correre rischi inutili per un pugno di euro risparmiati male, quelli destinati all'acquisto di un treno di gomme nuove.



NUMERI & MERCATI



La riscossa anti-crisi Kia tocca il milione e cresce anche in Italia

Kia Motors Corporation ha annunciato i risultati relativi alle vendite di auto e veicoli commerciali che nel mese di giugno hanno raggiunto il livello di 184.111 unità con buone percentuali di crescita in tutti i mercati e il superamento del traguardo del milione di vetture nel primo semestre 2010. In Italia, in condizioni di mercato difficili per la fine degli incentivi, Kia è riuscita a consolidare un semestre caratterizzato dal segno positivo nelle vendite complessive: 11.398 vetture (+12,31%). Nella foto, la Venga ultasca nata di casa Kia.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Pullman rubato? Mai ritrovato

Ogni giorno in Italia vengono rubate in media 453 autovetture, ma in base agli ultimi dati di settore disponibili, riferiti al 2008 (quelli successivi forse se li è rubati qualcuno), i furti di auto e moto risultano in leggera diminuzione. Le chiavi elettroniche, i sistemi di localizzazione satellitare sempre più sofisticati e la diffusione degli antifurti in radiofrequenza evidentemente servono a dissuadere almeno i ladri più sprovveduti. I veicoli sottratti prendono sempre più la via dell'estero: infatti calano anche le percentuali dei veicoli ritrovati: su 43.894 moto rubate nel 2008, solo il 33% sono state restituite ai loro proprietari (erano il 62% un anno prima). La percentuale dei ritrovamenti delle auto è passata invece dal 52% del 2007 al 49% del 2008, mentre per i mezzi pesanti la percentuale dei recuperi è pari al 54%. Sorprendenti, vista la mole che non passa certo inosservata, i dati dei pullman: su 152 furti, appena il 21% di ritrovamenti.