



colpi di clacson

## Goodyear lancia Eagle F1 Asimetric 2, la gomma per alte prestazioni

Anche se manca dal mondo della Formula 1 da oltre un decennio, Goodyear non ha perso la voglia per la sfida tecnologica e con il nuovo pneumatico Eagle F1 Asimetric 2 si inserisce nel ristretto mondo degli pneumatici "premium". Si tratta di una gomma ad alte prestazioni, destinata a un pubblico che ama e conosce la propria vettura e cerca il meglio, senza perdere di vista l'ambiente. Eagle F1 migliora di molto gli spazi di frenata sull'asciutto (meno 3 metri) e sul bagnato (meno 7) e grazie a una miscela innovativa, riduce l'impatto ambientale, facendo consumare meno e garantendo la stessa tenuta di strada, se non migliore, rispetto alla gomma della generazione precedente. (P.Cic.)

## Il 3 marzo apre il Salone di Ginevra: tante novità e un grande Padiglione Verde

Saranno molte (anche se non le 170 annunciate) le anteprime mondiali o europee previste all'81ª edizione del Salone Internazionale dell'auto di Ginevra dal 3 al 13 marzo, con 260 espositori di 31 Paesi su una superficie espositiva di 80 mila metri quadrati. «Particolare spazio - spiega il presidente del Salone, Luc Argand - verrà dedicato ancora al comparto delle auto elettriche e alla mobilità del futuro, con il "Padiglione Verde" che raggruppa 36 espositori tra case costruttrici, istituti di ricerca e università». Anche quest'anno - precisano gli organizzatori - Ginevra attende 700 mila visitatori, di cui un 5% provenienti dall'Italia. «Avvenire» dedicherà al Salone uno speciale inserto a colori in uscita il 5 marzo.

## Soddisfatti o rimborsati: Hyundai cambia il mercato

È partita l'iniziativa di Hyundai che permette ai clienti non soddisfatti di restituire la vettura appena acquistata. È la prima volta che una casa automobilistica applica questa regola, una scelta destinata a modificare il rapporto con il cliente. L'acquirente insoddisfatto dunque può restituire entro un mese (o 2000 km) l'auto ricevendo un rimborso totale. «Impegno Hyundai» si applica all'intera gamma (i10, i20, ix20, i30, i30cw, ix35, Genesis Coupé, Santa Fe), sulla quale l'azienda coreana già offre 5 anni di garanzia, assistenza stradale e controlli gratuiti. «Un'operazione che testimonia il nostro desiderio di innovazione ad ulteriore riprova della qualità del prodotto», spiega Yongsung Kim, presidente di Hyundai Italia.

DI GIAN PIERO PIAZZA

**B**ella, comoda, spaziosa e diversa da tutte le altre. Questa, nel 1998, era la carta d'identità della Ford Focus, una vettura nata con l'ambizione di strappare larghi consensi in un segmento che rappresentava la via di accesso a una gamma di automobili di categoria superiore. La bontà della sua formula è quantificata dai numeri che ne hanno decretato l'indiscutibile gradimento, 10 milioni di esemplari venduti in tutto il mondo, di cui 6 milioni in Europa e 750.000 in Italia. Oggi la storia della Focus inaugura un nuovo capitolo sull'evoluzione del prodotto Ford a destinazione globale. Una strategia con prospettive i-

## la nuova Focus

**Gaetano Thorel:**  
«È il primo prodotto di una strategia precisa: un modello unico per 120 mercati di tutto il mondo, sviluppato su una singola piattaforma e assemblato in tre continenti»

nedite ampiamente illustrata dal presidente di Ford Italia, Gaetano Thorel, durante la presentazione alla stampa della nuova Focus a Jerez de la Frontera. La versione aggiornata di un modello di successo spesso si diversifica dalle precedenti soprattutto sul piano estetico e con migliori strutturali e tecnologiche modeste. Sulla Focus di ultima generazione, oltre che la forma, è diversa anche la sostanza? «La nuova Focus è il primo prodotto globale di Ford che farà il suo debutto in contemporanea sul mercato nordamericano ed europeo e non

# Ford guida l'auto globale

è soltanto il modello di ultima generazione impreziosito da un design elegante e sportivo, ma la tangibile realizzazione di un progetto rivoluzionario concepito con la finalità di offrire ai nostri clienti in Europa e nel mondo una gamma di vetture a costi contenuti con livelli di qualità, di risparmio sui consumi, di sicurezza e di dotazioni tecnologiche oltre ogni aspettativa». Nel campo automobilistico e dintorni, il termine "globalizzazione" viene utilizzato spesso in modo disinvolto. Che cosa c'è di veramente globale nella Focus 2011? «A differenza degli oltre 10 milioni di Focus finora prodotte

in Germania, Spagna, Stati Uniti, Messico, Taiwan, Russia, Filippine, Vietnam e Sudafrica ma assemblate su differenti piattaforme e con componenti diversi, la Focus di nuova generazione farà la sua comparsa in oltre 120 mercati di tutto il mondo con un modello unico sviluppato su una singola piattaforma globale e assemblato in tre continenti. La produzione a pieno regime sarà di 1 milione di unità all'anno». Sicuramente un vantaggio in termini di costi di fabbricazione. Ma la strategia del risparmio avrà anche ripercussioni favorevoli sul destinatario finale?

«Il fatto che la Nuova Focus sia costruita con l'80% dei componenti in comune non ha soltanto la funzione di ridurre i costi alla produzione, ma permette di arricchire l'equipaggiamento con un impressionante assortimento di dotazioni super-tecnologiche, finora appannaggio di modelli più costosi, senza incidere più di tanto sul prezzo finale». Quali saranno le versioni destinate al mercato italiano? «Inizialmente la configurazione a 5 porte, con due motorizzazioni: il 1.6 benzina da 105, 125, o 150 cv, e il turbodiesel 1.6 con filtro antiparticolato da 115 cv. Due livelli di allestimenti e prezzi a partire da 17.750 euro e 20.000 per la versione turbodiesel».



La nuova Ford Focus, in vendita a partire da 17.500 euro

## LE DOTAZIONI

### Per la nuova Focus un "pieno" di tecnologia da classe superiore

Lunga 4,36 metri, larga 1,82 e alta 1,48, la Focus versione 2011 - disponibile in Italia da metà marzo - è la più moderna espressione del nuovo linguaggio stilistico Ford ed è un modello di classe media fornito con dotazioni finora precluse al suo segmento. La Focus è anche la prima vettura Ford che adotta dispositivi di assistenza alla guida con un sistema avanzato di telecamere digitali. Fra gli equipaggiamenti super-tecnologici figurano il sistema di attivazione automatica della frenata in città, quello di parcheggio pilotato e di mantenimento automatico della corsia con monitoraggio della segnaletica orizzontale, il sistema di riconoscimento dei segnali stradali, di regolazione automatica degli abbaglianti, quello che controlla il livello di attenzione alla guida e di stanchezza del conducente, quello di controllo della velocità di crociera che mantiene la distanza di sicurezza dal veicolo che precede. E perfino il sistema di rilevamento di ostacoli nella zona d'ombra posteriore con moduli radar a fasci multipli. Un pieno di tecnologia disponibile anche sulla versione d'ingresso al prezzo complessivo di 1.250 euro. (G.P.P.)

## viste & provate

# Solidità e silenzio: Chevrolet è più Captiva



Chevrolet Captiva: arriverà ad aprile con due nuovi motori turbodiesel

DI ALBERTO CAPROTTI

**O**rgoglioso dei suoi numeri («Ogni 7 secondi nel mondo si vende una Chevrolet»), ma anche delle date (nel 2011 compie 100 anni) e del futuro prossimo che lo attende (7 nuovi modelli in arrivo nei prossimi mesi): c'è un marchio in panorama dell'auto post-depressione che non vende fumo e trasmette ottimismo. In effetti, nata sulle ceneri della coreana Daewoo, in pochi anni Chevrolet si è costruita un'immagine solida e rispettabile, frutto anche della suggestione del nome americano le cui assonanze si rispecchiano molto nelle forme della nuova Captiva, profondo restyling di un modello scelto da 25 mila clienti in Italia dalla nascita nel 2006 ad oggi.

**Discreta in fuori strada, onesta sull'asfalto, ottima l'insonorizzazione interna. Ritocchi estetici e nuovi motori per l'unico Suv sul mercato con 7 posti di serie**

Il Suv di Chevrolet ora si rinnova completamente proponendo un look più aggressivo e motori più potenti e meno assetati. Esteticamente colpisce subito il nuovo, imponente frontale a griglia sdoppiata che può anche non piacere ma distingue non poco, mentre gli interni ridisegnati, il freno a mano elettronico e il sistema di assistenza alle partenze in salita (tutto di serie) sono elementi di innegabile valore aggiunto. Unico Suv sul mercato disponibile con 7 posti senza sovrapprezzo, la Captiva ha dimostrato nel nostro test su itinerari innevati delle Alpi austriache discrete doti di fuoristradista, confermandosi un prodotto magari non inebriante ma solido e onesto su strada.

Al volante si apprezza subito il lavoro svolto per ridurre al minimo la rumorosità nell'abitacolo. I tecnici Chevrolet sono intervenuti sulla rigidità della scocca, adottando alberi di equilibratura integrati nella pompa olio e un volano bimassa che elimina i tremolii generati dal cambio e le risonanze a bassa frequenza. Il risultato è un'auto che nonostante gli ingombri (4 metri e 67) e la massa (1878 kg) si muove con agilità e silenziosità, in un perfetto equilibrio tra quelle che sono i vantaggi offerti dai Suv compatti del segmento inferiore ed il confort tipico dei modelli 4x4 di lusso. Ma è sotto il cofano che si trovano i cambiamenti più importanti della Captiva. La nuova gamma motori - che comprende due turbodiesel, entrambi da 2.2 litri, da 163 CV e 184 CV - adotta una serie di tecnologie avanzate indirizzate ad ottenere un equilibrio ottimale tra prestazioni e consumi (in media 6,5 litri x 100 km nel ciclo combinato secondo Chevrolet). Entrambi i motori saranno abbinati ad un cambio manuale a sei rapporti, e sul 184 CV sarà disponibile anche una nuova trasmissione automatica, sempre a sei rapporti. In commercio da aprile (come la quasi gemella Opel Antara, frutto del medesimo progetto di General Motors), la versione di ingresso della nuova Captiva (da 164 CV e a due ruote motrici) costa 28.100 euro. Una curiosità: non è prevista una versione a benzina, scelta del tutto comprensibile per una vettura del genere.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## Mai arrendersi all'autovelox

**S**i parla molto di federalismo e su quali nuove e vecchie tasse potranno contare i comuni italiani. In realtà da tempo le amministrazioni hanno risolto il problema: piazzando gli autovelox in maniera strategica, diminuendo i limiti di velocità a piacere, installando T-Red (il sistema di rilevazione al passaggio con il semaforo rosso), magari con contratti a cottimo con le aziende fornitrici di questi strumenti, è come se avessero un bancomat a disposizione. Per fortuna la Cassazione ha fatto chiarezza e ribadito come, dove e in che modo usare questi strumenti, vietando gli accordi-tangenti con le aziende (in alcuni casi finite sotto inchiesta e condannate, comuni e comandanti delle polizie locali comprese). Se si è arrivati a tanto, lo si deve ad automobilisti testardi che non si sono arresi di fronte a una multa ingiusta e a costo di rimetterci economicamente, sono andati avanti fino alla Cassazione. Ma la strage continua: davanti al quattrino, per alcuni la legge non esiste. (P.Cic.)

## CT200h L'ibrido Lexus, lusso accessibile

DI FERDINANDO SARNO

«**L'**ibrido per noi è la tecnologia del futuro ed entro poco tempo, verrà adottata da tutti i modelli Lexus». Lo ha dichiarato l'amministratore delegato di Toyota Motor Italia, Massimo Gargano, nel presentare la nuova Lexus CT200h, vettura destinata al segmento C Premium, che dovrebbe permettere al costruttore giapponese di conquistare nuovi clienti, se non altro perché è la Lexus più accessibile dal punto di vista economico (i prezzi partono da 28.500 euro e arrivano a un massimo di 34.500 euro) La CT200h (manca solo da "ibridizzare" il modello IS e poi tutta la gamma Lexus sarà completamente ecologica) ha l'ambizione di fare concorrenza a BMW Serie 1, Audi A3, Alfa Giulietta e Lancia Delta: 1.000 esemplari l'anno è l'obiettivo di vendita in Italia. «Secondo i nostri studi

- spiega Gargano - la Lexus CT200h è davvero la giusta alternativa, tanto che il 48% dei potenziali acquirenti arriva dal basso (segmenti B e C) e il 38% dall'alto (segmenti D e E). Il rimanente 14% è rappresentato da una clientela sensibile all'ecologia e al rispetto dell'ambiente».

La CT200h funziona con un motore termico da 1800 cc da 99 CV abbinato ad uno elettrico da 82 CV per una potenza totale di 136 CV



La Lexus CT200h

che permette una velocità massima di 180 km/h ed emissioni di CO2 di soli 87 g/km; valore che diventa ancor più importante se si raffronta con vetture più piccole non solo di dimensioni ma anche di cilindrata e potenza come la Smart (86 g/km di) o la Polo BlueMotion (87 g/km). Dal punto di vista estetico, il frontale è molto Lexus: piacciono le linee laterali, un po' meno quelle posteriori. L'abitacolo, oltre ad essere abbastanza comodo e spazioso, è assolutamente di lusso, quindi molto in linea con i canoni del marchio, mentre la tecnologia Full Hybrid, che prevede anche il sistema Start&Stop di serie, non si discute in quanto è già fin troppo collaudata. Per chi guida, a disposizione le modalità Normal, Eco, EV (riconoscibili dall'illuminazione azzurra nel cruscotto) e Sport (illuminazione rossa), dove EV indica che la vettura sta andando solo con il motore elettrico. Il che vuol dire niente emissioni di CO2, NOx e particolato, per un massimo di 2 km e fino alla velocità di 45 km/h.