



Più leggera e tecnologica è la prima auto del Gruppo Volkswagen a utilizzare il pianale modulare MQB, che le consentirà di avere anche versioni a metano e ibride plug-in

DI ALBERTO CAPROTTI

Stesse dimensioni del modello precedente. Stesse linee pulite, solita cura maniacale dei dettagli. Se il concetto di "nuovo" dovesse restare relegato nei confini dell'estetica, la A3 - ultima nata di casa Audi - avrebbe poco da dire. Chi invece l'evoluzione di un'auto se la aspetta in termini di sostanza, nella nuova A3 troverà di che appagarsi. Dal punto di vista tecnico, per il marchio dei quattro anelli si tratta di un modello fondamentale: la nuova A3 infatti è la prima auto del Gruppo Volkswagen a utilizzare il pianale modulare MQB, che le consentirà di avere anche versioni a metano (2013) e ibride plug-in (2014). Sulla stessa piattaforma si aggungeranno le varianti a trazione integrale (Quattro), sportive (S e RS), le cabrio e un'inedita monovolume (prevista per il 2015) che segnerà il rientro di Audi in un segmento che, da quando è uscita di produzione la A2, non frequentava più.

Tanta roba insomma, investita in termini di realtà e prospettive a ragion veduta sulle spalle di questa A3, già forte di 27 milioni di pezzi venduti nel mondo dal 1996 ad og-



La versione rinnovata della A3, già ordinabile ora ma in arrivo in Italia a settembre. Prezzi: da 26 mila euro

Nuova A3, la mamma dell'Audi che verrà

Ecco perché Wolfgang Egger, capo del design Audi, può dire senza timore che «il nostro stile non ha bisogno di esasperazioni». Le modifiche principali infatti riguardano il telaio, che ora ha una struttura composita in acciaio e alluminio con vantaggi in termini di peso (80 kg in meno del modello che va a sostituire) e dinamica: l'auto è più maneggevole, reattiva e veloce negli inserimenti in curva. Ridisegnati anche gli interni, dove spicca una plancia completamente diversa dalla precedente, molto

pulita ed essenziale con un sottile display multifunzione a scomparsa da 7 pollici che condensa il massimo della tecnologia in termini di connettività: mappe di Google integrate, previsioni del tempo, profili facebook e twitter. Il tutto gestibile con comandi vocali o dalla consolle centrale. Positive (ma sarebbe stato sorprendente il contrario) le nostre impressioni nel primo test su strada, nonostante la visuale posteriore un po' sacrificata, e lo spazio tutt'altro che abbondante riservato ai pas-

seggeri che viaggiano dietro. Da dieci e lode i motori silenziosi, le sospensioni impeccabili, il rotolamento dei pneumatici e il fruscio aerodinamico ridotti al minimo. In più, per la prima volta su una A3, è presente il Drive Select, tasto sulla plancia che modifica e adatta allo stile di guida preferito il carattere della vettura, agendo su acceleratore, sterzo e sospensioni. Nuovi anche i motori, con l'arrivo di un 2.0 Tdi a gasolio da 150 cavalli e un 1.8 Tfsi a benzina da 180 cavalli. A completare la gamma, il 1.4 Tfsi da

122 cavalli dai consumi contenuti: tenendo una guida regolare e poco esuberante il computer di bordo nel nostro test ha segnato in media circa 15 km/litro. La nuova A3 è già ordinabile ma arriverà in concessionaria a settembre con tre livelli di allestimenti in versione 3 porte (la 5 porte Sportback solo a inizio 2013) con prezzi, dice Pierantonio Vianello, direttore vendite Audi Italia, «in linea con l'attuale». Quindi per la 1.4 Tfsi occorreranno circa 26 mila euro.

LO "SCIOPERO"

Oggi non fate benzina L'appello dell'Acì contro gli aumenti

«Lo sciopero della benzina indetto per oggi è un messaggio al governo: malgrado usino sempre meno l'auto, le famiglie non sopportano di ritrovarsi a sborsare sempre di più. Ciò vale soprattutto per i carburanti, il cui costo alla pompa è gravato da una pressione fiscale del 60%». Lo dice il presidente dell'Acì, Sticchi Damiani che invita il governo a pensare a nuove forme di imposizione diretta su altri beni di largo consumo voluttuari: dalla tazzina di caffè alle sigarette.

Il senso del lusso

Storia, export, stile e italianità Così Maserati resiste alla crisi

DI GIAN PIERO PIAZZA

Le chiamano "dreamcar", anche se con la crisi incombente il ruolo di auto da sogno è stato retrocesso a livello di incubo, causa scatenante lo spauracchio dei controlli fiscali che ha catapultato i possessori di vetture supersportive di prestigio nel giro dei potenziali evasori. Con i tempi che corrono, e la conseguente contrazione della domanda specialmente sul mercato nazionale, una riflessione è d'obbligo: fino a che punto conviene continuare a produrre automobili dal profilo aeronautico fornite di motori di grossa cilindrata che sprigionano potenze da capogiro con prestazioni e prezzi da brivido? Tutto dipende da che cosa s'intende per lusso. Il pensiero razionale propende a sposare la tesi secondo la quale il possesso di un'auto elitaria è strettamente legato a un desiderio di ostentazione buono soltanto a suscitare l'invidia del prossimo. L'acquisto di una GranTurismo da 100 mila euro in su sarebbe motivato più che altro dalla voglia di apparire e di dimostrare attraverso quel rombo status symbol l'inequivocabile appartenenza ai gradini più alti della scala sociale.

Di parere opposto è la ragione del cuore. L'esibizionismo, in ogni proprietario di una grande sportiva, sarebbe invece un sentimento pressoché inesistente e comunque ultimo nella scala dei valori, dal momento che chi può permettersi un bolide di quella portata è quasi sempre titolare di una fortuna economica consolidata e considera la GT, più che un simbolo di successo, come un oggetto del desiderio espressamente preposto ad alimentare la sua passione per la guida sportiva. E se, com'è inevitabile, non tutte le auto di classe oggi appartengono a uomini di classe, nella casistica delle quattroruote d'élite c'è un marchio che rappresenta da sempre un segno di distinzione. Fondata nel 1914 a Bologna da uno dei sette fratelli Maserati di nome Alfieri, la casa automobilistica del Tridente che costruisce vetture da competizione, alla fine degli Anni Trenta si trasferisce a Modena ha una storia che s'interseca in spire sempre più strette con quella di Ferrari e della sua officina da corsa. Le Alfa Romeo da gara di cui Enzo Ferrari cura la preparazione in veste di concessionario sono in stretta competizione con le Maserati che si contendono le vittorie sui più prestigiosi circuiti del mondo, e quando nel 1933 l'uomo di Maranello fonda la propria scuderia, i bolidi del Cavallino e quelli del Tridente si dividono lo stesso asso del volante, il mitico Tazio Nuvolari. Nel 1956 Maserati si ritira dalle corse, ma diventa il costruttore apprezzato in tutto il mondo per le sue raffinate gran turismo stradali, una serie limitata di vetture ad alte prestazioni, rifinite e assemblate a mano con una prerogativa unica, quella di una supersportiva aggressiva ma caratterizzata da una grande facilità di guida. Fra i modelli che hanno segnato un'epoca, la stupenda Mistral, la grintosa e filante Ghibli, la Indy, la Merak e la potentissima Bora.

Oggi la griffe Maserati, acquisita nel 1997 dalla Ferrari e rilanciata a livello planetario, è un'azienda automobilistica d'eccellenza che produce vetture ad alte prestazioni con finiture di lusso e dà lavoro a un gruppo di arti-

giani specializzati che contribuiscono a valorizzare il nome dell'Italia nel mondo. Con tre modelli e 6.158 vetture vendute globalmente nel 2011, la produzione Maserati, particolarmente gradita in Cina e negli Stati Uniti, esiste praticamente solo per l'export, grazie al quale ha ampiamente compensato il vertiginoso calo registrato sul mercato italiano (appena 33 auto vendute nel primo trimestre 2011). Oggi la casa del Tridente aggiunge alla gamma un altro fiore all'occhiello, la versione GranTurismo Sport. Rivisitato nel frontale, nella coda e negli interni, questo coupé a quattro posti è un gioiello di tecnologia da 460 cv che può correre fino a 300 all'ora. Disponibile da luglio a partire da 126.820 euro: una realtà per pochi che culla i sogni di molti.

La nuova Maserati Gran Turismo Sport



I NUMERI

Le vendite in Italia dei marchi di lusso

Gennaio-Marzo 2012 (e 2011)		
PORSCHE	1126	(1079)
FERRARI	108	(222)
INFINITI	91	(230)
MASERATI	33	(110)
LAMBORGHINI	24	(20)
ASTON MARTIN	11	(22)
LOTUS	8	(28)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

tecnologia

Bmw M550d: ecco il diesel dei record

DA MISANO ADRIATICO

La strategia Bmw per primeggiare sul piano tecnologico passa attraverso il valore aggiunto di una M, lettera con la quale la casa bavarese identifica le versioni con una marcia in più e che è anche l'iniziale di Motorsport, l'azienda che dal 1972 produce accessori, allestimenti e assetti sportivi per "incattivire" alcuni modelli della produzione classica e soddisfare la passione degli amanti della guida a livelli quasi agonistici.

Ora la Serie M estende la sua gamma a un modello di punta, la Bmw M6 Cabrio. Modificata in alcuni particolari anche esteticamente, non per vezzo ma in base all'esigenza di adattare il linguaggio stilistico all'iniezione di cavalleria in più, la M6 Cabrio è equipaggiata con un V8 benzina di 4400 cc a normativa Euro 5 che eroga la belluina potenza di 560 cv. L'accelerazione da capogiro, da 0 a 100 km/h in appena 4,3 secondi, è propiziata da un sofisticato sistema di sovralimentazione a doppio stadio che abbinato all'iniezione diretta del carburante, oltre che a un cambio a doppia frizione con 7 rapporti a innesti rapidissimi, favorisce l'erogazione della potenza con una prontezza sconcertante.

La grande novità, nel segmento delle vetture siglate M, si esprime tuttavia con tre modelli denominati Bmw M Performance. Accanto alla X5 e la X6 M50d, arriva la M550d xdrive a trazione integrale proposta in configurazione Berlina e Touring ed equipaggiata con un motore rivoluzionario. Per la prima volta nella categoria, un propulsore diesel di 2993 cc a sei cilindri in linea a normativa Euro 6 riesce ad erogare la potenza di 127,3 cv litro, per un totale di 381 cv. Il merito va soprattutto all'inedito utilizzo della combinazione di tre turbocompressori, che garantiscono una spinta di stampo corsaiolo. Le nuove Serie M, nate all'insegna della massima sportività, sono adatte anche all'uso quotidiano. Da capogiro anche i prezzi: 139.700 euro per la M6 cabrio, a partire da 87.200 euro per la M550d xdrive.

Gian Piero Piazza

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Un pieno di fritto misto

Per contrastare la crisi e risparmiare, in Bulgaria pare si prassi adottare una soluzione di cui si parla da tempo. «Olio di semi di girasole nel serbatoio: costa di meno», titolava qualche giorno fa il quotidiano «Telegraf». Per chi possiede un'auto diesel risulta più economico versare nel serbatoio metà gasolio e metà olio di semi di girasole, che a Sofia si può trovare nei negozi anche a 0,92 euro al litro. In molti, aggiunge il giornale, fanno calcoli ancor più sottili, acquistando nei ristoranti l'olio di semi già usato a 30 centesimi al litro. L'unico inconveniente è la necessità di filtrarlo prima di fare il pieno. Splendido. In realtà le controindicazioni sono tre: 1) l'olio nel serbatoio rovina il motore; 2) in Italia è una pratica illegale per evasione delle accise sui carburanti; 3) si rischia di essere inseguiti dai gatti attratti dall'odore di frittura emanato dai tubi di scappamento. Forse, a conti fatti, non ne vale la pena.

Google car, l'auto che guida da sola In California è legale e già in strada

LOS ANGELES. È stato approvato dal Senato della California il progetto di legge che permette alle auto con guida autonoma di circolare sulle strade dello stato. Il gigante della tecnologia Google, la Caltech e altre organizzazioni hanno lavorato per sviluppare veicoli che utilizzano radar, telecamere e laser per far muovere nel traffico in totale sicurezza e senza l'intervento dell'uomo normali vetture di serie adattate a questo tipo di guida. Google sostiene che le auto controllate dal computer garantiscono maggiore sicurezza di quanto avviene con gli esseri umani. Gli stessi legislatori hanno potuto testare da passeggeri il prototipo della Prius a guida autonoma di Google e, dice il senatore Alex Padilla

promotore del disegno di legge, «si sono convinti che questa tecnologia è la direzione giusta. L'errore umano - ha aggiunto - è la causa di quasi ogni incidente. Se la tecnologia della guida autonoma è in grado di ridurre, avremmo anche molti meno feriti e morti sulle strade della California». Le vetture con guida autonoma devono comunque avere per legge una persona seduta al posto di guida, pronta ad assumere il controllo dell'auto se qualcosa nel sistema automatico non dovesse funzionare. L'anno



scorso, un disegno di legge simile è divenuto legge in Nevada, mentre Arizona, Hawaii, Florida e Oklahoma stanno lavorando per ottenere altrettanto. (F.S.)