

ABS in moto: Bosch è già avanti



Se fai un incidente in macchina, hai buone probabilità di salvarti mentre, se cadi in moto, hai buone probabilità di farti male. In entrambi i casi, l'importante è frenare in tutta sicurezza. E uno di quei "marchieggi" che permettono di evitare il bloccaggio delle ruote, quindi un'errata azione frenante andando a correggere direzionalità e stabilità, e controllando la traiettoria in accelerazione e decelerazione, è l'ABS. Se nelle auto è ormai un equipaggiamento standard dal 2004, nelle moto diventerà obbligatorio entro il 2017. Nel frattempo, a livello tecnologico, viene sviluppato al limite dell'eccellenza. Il sistema ABS Bosch di ultima generazione, per esempio, ha un volume di meno di mezzo litro e un peso di soli 700 grammi. Il 47% degli incidenti che coinvolgono motociclette, sono causati proprio da una errata azione frenante. Secondo uno studio di Vagverket-Swedish Road, con l'utilizzo dell'ABS sarebbe possibile evitare il 38% degli incidenti con feriti e il 48% di quelli mortali. (F.S.)

Roadster Mercedes, 60 anni di passione



Si chiamano, da sempre, SL, SLS, SLK: tre sigle che racchiudono il moderno concetto di "roadster" Mercedes. È una storia lunga 60 anni quella delle auto sportive della Casa di Stoccarda che proprio nel 1952, con il debutto della leggendaria 300 SL Roadster, diede il via alla produzione in serie delle sue icone sportive. Oggi il marchio con la Stella rafforza quella tradizione con tre differenti modelli che ne arricchiscono l'offerta. In particolare la terza generazione SLK, il modello economicamente più abbordabile, è una vettura elegante, pensata per offrire comfort e piacere di guida all'aperto con il tetto rigido ripiegabile dotato di dispositivo che permette di regolarne la trasparenza. Sotto il cofano propulsori a 4, 6 e 8 cilindri, con la novità assoluta di una motorizzazione diesel, un 2.2 litri biturbo con 204 Cv di potenza. (F.S.)

La crisi si può guidare

Volkswagen up!

La baby tedesca fa strada col metano

DI ALBERTO CAPROTTI

Arriverà in autunno ma promette di aprire una nuova stagione. Almeno nel portafoglio di chi la sceglierà. La versione a metano della up! (rigorosamente in minuscolo e con l'esclamativo) rappresenta infatti la vera novità della più piccola delle Volkswagen in commercio, che ha debuttato in concessionaria ad inizio anno con la sola alimentazione a benzina da 1.0 litri, 75 cv e carrozzeria a tre porte, in listino a partire da 10.600 euro. Con un esborso di 500 euro in più, a partire da giugno, il gioiellino tedesco si arricchirà anche dell'attesa versione a 5 porte, che promette di far ingrassare le vendite dopo una partenza abbastanza dietetica ma non inattesa, visto che nel segmento delle city-car per tutti i marchi le tre porte rappresentano poco più di una nicchia. La stessa Volkswagen prevede che la up! con due sportelli in più coprirà circa il 70% degli ordini. La variante più interessante in prospettiva - anche in un modello che fa dell'estetica il suo punto di forza - non riguarda però il numero delle maniglie, quanto ciò che offre sotto al cofano. La up! a metano sarà infatti in assoluto la prima "piccola" sul mercato che esce già dalla fabbrica con questa alimentazione, tornata improvvisamente d'attualità. Esaurito il momento d'oro - e infido per le conseguenze che ha portato - degli ecoincentivi statali (nel 2009 un'auto venduta su 5 in Italia era a gas) la percentuale di vetture a metano e Gpl immatricolate è clamorosamente crollata. Ora però, con il prezzo di benzina e gasolio schizzato oltre ogni umana comprensione, i carburanti alternativi diventano per molti una necessità più che una scelta. In base ai dati elaborati dall'Osservatorio Metanauto infatti, con l'attuale struttura dei prezzi con 10 euro un'auto di media cilindrata può



percorrere 158 chilometri se è alimentata a metano, 97 chilometri se è a Gpl, 69 chilometri se viaggia a gasolio e 58 chilometri se è a benzina. In più ci sono le forti agevolazioni sul bollo (in alcuni casi l'esenzione totale per i primi 5 anni) e il fatto che quasi tutti i marchi hanno risolto i problemi di affidabilità che l'alimentazione a gas comporta. L'ostacolo principale dunque resta quello dei punti di rifornimento. Se le colonnine di Gpl in Italia oggi sono circa 3.000, per il metano la situazione è ancora critica: meno di 840 i distributori, quasi tutti nel centro-nord, quasi nessuno in autostrada. Tornando alla up! a metano, il nostro test sulle strade tedesche nei dintorni di Düsseldorf ha evidenziato doti sorprendenti. Ovviamente meno brillante della versione a benzina, la versione a gas della piccola Volkswagen offre comunque accelerazione e coppia soddisfacenti: ci si accorge

che sotto il piede destro manca qualcosa solo quando si cerca di viaggiare allegri. Incanalati nel traffico la up! se la cava a meraviglia, con emissioni molto basse e costi di gestione irrisori, al punto da autorizzare il confronto direttamente con il mercato delle elettriche, che costano mediamente il triplo e offrono un'autonomia combinata inferiore. Quella della up! supera i 500 km, considerando anche il piccolo serbatoio da 10 litri di benzina che supporta i due serbatoi di metano collocati nel sottoscozza, uno dietro (al posto della ruota di scorta) e l'altro davanti all'assale posteriore, per una capacità totale di 11 kg di gas (72 litri). Nella versione BlueMotion Technology dotata di start&stop, il tre cilindri da 68 CV per 999 cc di cilindrata dichiara consumi nel ciclo combinato di 2,5 kg per 100 km. Traducendo, circa 3,5 euro per 100 km, ai prezzi attuali. Guidare la crisi, così, diventa un po' più agevole.

AUTO FLASH

ATRIESTE IN PASSERELLA L'EPOCA D'ORO DELL'AUTO

La Lamborghini Miura, la Lancia Aurelia B52 Vignale, la Ferrari 166 MM Touring, l'Alfa Romeo 2300 B Touring o la Ferrari 250 "Drogo" del '63: qual è l'auto più bella mondo, tra quelle costruite tra il 1930 e il 1970? La domanda è impegnativa e affascinante e l'Associazione Amatori Veicoli Storici si è impegnata a dare una risposta nel Concorso di Eleganza "Castello di Miramare", che si svolgerà a Trieste il 12 e 13 maggio e vedrà in passerella 30 auto rare e fasciose. Una giuria di esperti sceglierà le 10 migliori che si uniranno a quelle dell'edizione dello scorso anno e a quelle della selezione del 2013, per eleggere nel 2014 «la più bella del mondo». Sabato il pubblico potrà ammirare (e votare) le auto in Piazza dell'Unità d'Italia e domenica al parco marino e al Castello di Miramare.

MINI LANCIA LA "RAY LINE" PACCHETTI SCONTATI E COLORI FLUORESCENTI

La Mini ha presentato i pacchetti Ray Line: permettono di acquistare in un'unica soluzione gli accessori più comuni, risparmiando sul prezzo (fino al 26%). Ad esempio, per la Mini One berlina, il "clima" manuale, il volante sportivo in pelle a tre razze con comandi al volante, il cruise control, il pacchetto portaoggetti, il computer di bordo, la radio con CD, i cerchi in lega di 15", gli indicatori di direzione bianchi e altro viene offerto a 2.150 euro anziché 2.900. I pacchetti Ray Line interessano le Mini berlina, Cabrio e Clubman. Le Mini Ray Line, inoltre, si potranno riconoscere per i particolari della carrozzeria verniciati in colori specifici fluorescenti.

*Un motore "risparmioso",
uno ibrido e uno a gas:
tre modi per resistere
al volante*



La Peugeot 508 RXH e, a destra, la Ford Focus EcoBoost. In alto la nuova up! a 5 porte



Peugeot 508 RXH

L'ammiraglia che beve come un'utilitaria

DI GIAN PIERO PIAZZA

Consumi ridotti ed emissioni nocive sempre più basse, ma senza rinunciare al brio di una cavalleria generosa per districarsi dalle insidie del traffico. La proposta di Peugeot per viaggiare in sintonia con le esigenze sempre più pressanti di puntare al risparmio e alla tutela ambientale si estende anche alla fascia delle ammiraglie attraverso un'interpretazione innovativa della propulsione ibrida: motore diesel anteriore da 163 cv abbinato a uno elettrico da 37 cv montato sull'asse posteriore. Il risultato si traduce concretamente in una vettura di ampio respiro, la 508 RXH, quattro metri e 81 di comodità e spazio con carrozzeria in configurazione station wagon modificata nell'altezza minima dal suolo e nelle protezioni sottoscozza per conferirle, grazie all'assetto rialzato di 5 cm, le caratteristiche "all road" adatte ad affrontare senza difficoltà anche i tratti di strada sterrata a fondo sconnesso. Su questa

Leonesa di nuova concezione la finalità di abbassare i costi di esercizio a livelli da utilitaria è ottenuta con il concorso di più fattori. In sintesi, il motore diesel di ultima generazione, che muove le ruote anteriori e consuma il 30% in meno rispetto all'equivalente a benzina di pari cilindrata, è supportato da quello elettrico alimentato da un gruppo di batterie ad alta tensione che eroga la trazione posteriore a costo zero. Sulla 508 RXH la catena del risparmio è governata da un cambio robotizzato sequenziale a sei rapporti (che assorbe molta meno energia rispetto a un cambio automatico) e da un alternatore reversibile a doppia funzione che provvede a ricaricare le batterie e a riavviare il motore diesel che si spegne automaticamente alle basse velocità e ad ogni sosta. Nelle partenze il movimento è fornito dal motore elettrico che può funzionare da solo per circa 4 minuti fino a 60 kmh, dopodiché subentra il motore termico che in particolari condizioni è coadiuvato da quello elettrico per sprigionare la massima potenza e garantire all'occorrenza la modalità a quattro ruote motrici. Tutto questo con un consumo medio dichiarato di 24,4 km per litro sul ciclo misto. La 508 RXH è disponibile in un solo allestimento full optional al prezzo di 43.000 euro.

Ford Focus

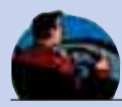
Rivoluzione EcoBoost Piccola, grande idea

L'imperativo categorico, con il prezzo della benzina che ha raggiunto il limite dell'insostenibilità, è proporre un'automobile spaziosa e confortevole, ma anche estremamente sobria nei consumi. La Focus EcoBoost 1.0 è la risposta targata Ford, che è ricorsa a uno stratagemma di una semplicità elementare per risolvere il problema: carrozzeria grande, motore piccolo. Bastava pensarci, ma quante sono le probabilità di vendere un'auto di stazza media equipaggiata con un minuscolo tre cilindri benzina, quello a potenza e brillantezza forzatamente limitate montato finora esclusivamente sulle city car? Per armonizzare consumi e prestazioni Ford si è inventata l'EcoBoost 1.0, un sofisticato gioiello ingegneristico in grado di coniugare tutti i vantaggi in termini di economia dei consumi di un motore compatto con la potenza di uno di cilindrata maggiore. Nel corso dell'anno sarà disponibile anche sulla C-Max, sulla B-Max e successivamente su ulteriori modelli: per ora sta sotto al cofano della Focus (in configurazione

berlina e station wagon) ed è un motore tanto piccolo da avere il basamento che può essere contenuto in un foglio di formato A4, ma dotato di turbocompressore, iniezione diretta, 4 valvole per cilindro comandate da due alberi a camme con fasatura variabile indipendente, cambio manuale a 6 marce e tutte le diavolerie tecnologiche per erogare, nonostante la cilindrata contenuta in soli 999 cc, una potenza di 125 cv e consentire prestazioni di livello a costi di esercizio davvero parsimoniosi. «L'EcoBoost è come una macchina del tempo in grado di riportare il guidatore ad anni in cui la benzina costava il 40% in meno», spiega Domenico Chianese, amministratore delegato di Ford Italia facendo un paragone tra i consumi di una Focus del 2008 e quella attuale. In soldoni, la nuova Ford a tre cilindri possiede tutta la potenza e la coppia necessarie a trasformare l'esperienza di guida in un vero e proprio piacere quotidiano, ma con un'efficienza nei consumi che permette di percorrere anche più di 20 km con un litro. La Focus EcoBoost 1.0 (che subentra alla Focus 1.6 benzina da 125 cv) costa 19.000 euro (18.250 euro per la versione da 100 cv con cambio a 5 marce), ben 1.500 euro in meno rispetto alla 1.6 turbodiesel da 115 cv, e grazie alla sua cilindrata abbatte i costi assicurativi del 20%.

Gian Piero Piazza

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Rubano auto o la benzina?

Secundo il dossier elaborato da LoJack, azienda leader nel rilevamento e recupero dei veicoli rubati, che raccoglie e analizza i dati forniti dal Ministero dell'Interno, ogni anno in Italia vengono sottratte ai loro legittimi proprietari 113.360 vetture. Il che significa 310 al giorno, 13 ogni ora, una ogni 5 minuti. Al primo posto di questa particolare graduatoria c'è la Campania con 20.946 furti nel 2011, mentre Roma che somma da sola il 17% del totale nazionale si conferma capitale anche delle auto rubate (due ogni ora). Il fenomeno per fortuna è in costante calo ma la crisi economica anche qui incide parecchio. Resta infatti elevato il numero dei furti a scopo di cannibalizzazione (per ottenere pezzi di ricambio), mentre il 45,28% delle auto rubate vengono ritrovate. Il dossier non lo dice, ma non è difficile intuire che finita la benzina nel serbatoio, per il ladro anche l'auto rubata diventa un lusso insostenibile.