

LA CURIOSITÀ

Eliminando i campi magnetici Fuel Doctor fa risparmiare benzina

Consumare meno è la parola d'ordine quando ci si avvicina al benzinaiolo. Ogni novità che fa risparmiare, è benvenuta. L'ultima si chiama "Fuel Doctor", un congegno grande quanto un accendisigari che messo nella presa sul cruscotto promette di rimettere in sesto i campi magnetici, eliminare le risonanze e quindi far risparmiare carburante. Il dispositivo è stato testato da Ledico Bosch che ha certificato una riduzione dei consumi fino al 25%. Magari, verrebbe da dire. Probabilmente non si andrà oltre il 5% effettivo, e forse non su tutte le auto (quelle più moderne con l'elettronica sofisticata vanno oltre). Comunque visto che il prodotto è in vendita a 59,90 euro nei centri commerciali, tanto vale provarlo. (p.c.)



NOVITÀ SUL MERCATO

Lexus GS 450h, la berlina giapponese ha fatto il pieno di tecnologia

Ai giovani, la GS 450h, di sicuro non si rivolge (il listino parte da 58.000 euro) ma probabilmente potrebbe piacere anche a loro. E molto. Se non altro per le prestazioni da brividi che offre e per tutta l'elettronica che questa berlina Premium si porta dietro. Dopo il debutto nel 1993, la seconda generazione nel 1998 e la terza nel 2005, la Granturismo Sedan del Sol Levante diventa ora la prima di una nuova generazione, in piena fase di evoluzione del marchio Lexus, versione Full Hybrid. Impressionanti i contenuti tecnologici: dalla motorizzazione ibrida di seconda generazione al Lexus Dynamics Handling che per la prima volta su Lexus offre l'interazione delle ruote sterzanti; dal sistema che garantisce, nelle fasi di frenata, un angolo di slittamento ideale per le ruote anteriori e posteriori, a quello di Sicurezza Pre-Cash con tanto di Cruise Control Adattivo. Insomma, "tanta roba"... proprio come direbbero i giovani d'oggi che potrebbero sentirsi a proprio agio con la Remote Touch Interface (RTI), ovvero la tecnologia Lexus gestita da un comodo dispositivo simile al mouse di un computer. Sotto il cofano, un potente V6 da 3.5 litri capace di erogare 245 CV, e di accelerare da 0 a 100 km/h in 5,9", con una velocità massima di 250 km/h. La GS 450h, negli show room qualche settimana, è disponibile con 8 colorazioni e 6 personalizzazioni per l'interno, per quattro allestimenti: l'entry level denominato semplicemente GS 450h (58.000 euro); l'Executive (67.000 euro) che sarà probabilmente il più venduto; l'F-Sport (70.500 euro) e il Luxury (75.000 euro). Prezzi, questi ultimi soprattutto, purtroppo fuori portata dei più, a riprova che la tecnologia più sofisticata resta un privilegio per pochi.

Ferdinando Sarno

Fiat si fa largo Ecco la Cinquecentona



La nuova 500L, costruita negli stabilimenti Fiat in Serbia

I NUMERI

100 i Paesi nel mondo in cui, a partire dal lancio di metà settembre in poi, verrà progressivamente commercializzata la nuova Fiat 500L

600 auto al giorno la capacità produttiva a pieno regime dello stabilimento di Kragujevac in Serbia dove la 500L viene costruita

140 gli accessori opzionali per personalizzarla, 11 i colori disponibili, 1.500 le configurazioni con cui possono essere adattati gli spazi interni

2.500 euro il valore degli accessori offerti gratuitamente da Fiat ai primi 2.000 clienti che ordineranno la nuova 500L (in versione Open Edition, esclusivamente bianca con tetto nero).

Debutta la 500L, versione familiare della city-car torinese. Lunga 4 metri, sostituisce in pratica tre modelli, ha grande personalità e fa... anche il caffè. In vendita da settembre a partire da 15.500 euro

DI ALBERTO CAPROTTI

Arriva tardi, forse. Ma arriva. Nel momento più nero della storia recente dell'auto, Fiat razionalizza i contenuti e prova a mostrare i muscoli. In una parola prende la sua invenzione attuale di maggior successo (la 500 che si avvicina al traguardo del milione di unità vendute, due terzi dei quali all'estero), la gonfia di steroidi, confeziona una monovolume furba, tipicamente da famiglia ma al tempo stesso modaiola ed esteticamente piacevole. E soprattutto in un colpo solo sostituisce Multipla, Idea e Sedici, tre modelli giunti a fine corsa. L'operazione 500L è tutto questo e non solo. Trasversale è anche la sigla. L come Large, perché la neonata è lunga 4,15 metri: poco più di una Punto, ma a starci dentro sembra il doppio. L come Loft, perché stilisticamente richiama le forme di design luminoso, moderne e funzionali che vanno di moda oggi. L come Light, nel senso di innovazione facile, a portata di mano. Questione di gusti ovviamente ma il valore aggiunto della 500L è che piace al primo sguardo: «È la ricetta giusta - spiega Roberto Giolito, capo del team che l'ha disegnata - nell'ambito delle auto multi-uso, capace di esprimere concetti inediti riferiti al contesto in cui deve vivere, per clienti trasversali. Oggi a un'auto non si chiede più "quanto fa", ma "cosa fa" e "come lo fa". La 500L è degna del nostro Dna storico, che parte dalla Topolino e arriva all'efficienza esemplare della 600 Multipla, in cui tutto era versatilità d'uso. Qui il design diventa servizio, lo sfruttamento dello spazio è ottimale, gli interni sono configurabili, e le linee di carrozzeria dolci, senza spigoli, ispirano

simpatia. Non volevamo semplicemente ingrandire la 500, ma creare una vettura con una sua precisa personalità». In effetti, frontale a parte, la Cinquecentona paradossalmente della 500 non ha tantissimo (anche perché costruita su una piattaforma diversa, quella della Punto, irrobustita e allargata): look arrotondato e richiami estetici evidenti piuttosto con la Citroen C3 e soprattutto con la Mini Connyman, della quale sembra la sorella meno sofisticata. Dentro colpisce la grande visibilità, grazie alla vetratura estesissima regalata dalla soluzione dei montanti sdoppiati, e la comoda seconda fila di sedili rialzati. Non convince del tutto il bagagliaio (scarsi i 333 litri di capienza dichiarati in rapporto alle dimensioni extra large dell'abitacolo), mentre pare davvero buona la qualità dei materiali impiegati per gli interni. Più sfiziosa che utile, l'esclusiva macchinetta per il caffè in cialde firmata Lavazza realizzata appositamente per la 500L posizionabile in uno dei vani davanti ai sedili posteriori. Un'idea simpatica e originale, acquistabile in optional a 250 euro. Al lancio la nuova Fiat propone tre motori ad alta efficienza, due benzina Twin Air turbo da 0,9 litri e 105 cv e un 1.4 litri da 95 cv (cui seguirà l'anno prossimo una versione bi-fuel a metano), oltre ad un turbodiesel 1.3 Multijet da 85 cv. A questo successivamente si aggiungerà un altro turbodiesel 1.6 da 105 cv. Nel nostro primo test al volante la Cinquecentona è sembrata docile e divertente: 180 km/h la velocità massima, Esp di serie. Il sistema Fiat Eco-Drive azionabile a pulsante suggerisce come ridurre emissioni e consumi fino al 16%, la guida risulta fluida e la rumorosità d'insieme più che accettabile. Un bel progetto insomma, macchiato dal difetto di essere trapiantato in Serbia, anziché a Mirafiori, dove la 500L viene costruita dal 4 luglio scorso nel nuovo stabilimento Fiat di Kragujevac. In Italia i primi esemplari arriveranno nella seconda metà di settembre, con prezzi a partire da 15.550 euro, sinceramente competitivi per quanto offre in termini di funzionalità e contenuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Subaru BRZ, la sportiva infinita



Il progetto risale al 2006, quando in casa Subaru era nata l'idea di costruire una sportiva compatta, realizzata per offrire il massimo piacere di guida. Formula classica, ossia motore anteriore e trazione posteriore, e tutta la padronanza tecnica maturata in oltre 30 anni sul propulsore a cilindri orizzontali contrapposti, il cosiddetto boxer. Nel 2008 il primo prototipo suscita l'interesse del colosso Toyota, che dà vita a un'alleanza con Subaru per produrre la vettura da "griffare" anche con il proprio marchio. Oggi la Subaru BRZ (B come motore Boxer, R come Rear wheel drive, ovvero trazione posteriore, e Z come Zenit, vale a dire il grado più elevato della sportività) è una grintosa concretezza. Coupé a due porte con una lunghezza contenuta a 4,24 metri e i sedili posteriori che

all'occorrenza possono ospitare anche due adulti, la BRZ è un concentrato di soluzioni ingegneristiche adottate per conferire la patente di sportiva infinita: peso ridotto a 1.239 kg, 230 km/h di velocità massima con accelerazione da 0 a 100 in 7,6 secondi, abitacolo superprotetto, doppio terminale di scarico di grandi dimensioni con generatore di suono per esaltarne il rombo, motore boxer 2.0 litri benzina di terza generazione a iniezione diretta da 200 cv con baricentro che più basso non si può, cambio manuale a 6 marce a innesti corsaioli ultracorti e cinque modalità di guida in cui quella estrema per piloti provetti che esclude totalmente il supporto elettronico. Una vettura per appassionati, disponibile da settembre a 29.900 euro.

Gian Piero Piazza

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Anche il patè non fa bene

Succede dunque che l'Organizzazione Mondiale della Sanità dichiari i motori diesel ufficialmente cancerogeni. E che subito dopo il Codacons chieda il sequestro preventivo di tutti i veicoli diesel presenti nella città di Milano e provincia (non si capisce perché proprio Milano e solo Milano, ma succede di non capire). Succede che le auto diesel siano circa il 55% del totale circolante. Succede che non è una barzelletta, ma che è tutto vero. Succede che nessuno abbia mai chiesto invece il sequestro preventivo di alcol, sigarette, telefoni cellulari o patè di fegato, cose indubbiamente molto dannose per la salute. Ma nemmeno il sequestro di tutte le caldaie a gasolio (chessò, di Forlimpopoli?) visto che gran parte del particolato cancerogeno che respiriamo proviene da quelle. Succede soprattutto che il Codacons, associazione che difende i consumatori, ogni tanto non riesca a difendersi dal ridicolo. (a.c.)



La nuova Toyota Prius Plus

Dimensioni maggiori rispetto alla sorella minore, 7 posti e bagagliaio enorme. Prezzi da 30.400 euro

Toyota regala un Plus di spazio alla Prius

DI PAOLO CICCARONE

Più che un nome, uno scioglilingua: provate a dire Toyota Prius Plus tutto di un fiato e vediamo se non ci lasciate la lingua contro un dente... Poco male, meglio chiamarla Prius 7, come i posti totali a bordo. Eh sì perché la novità della prima vera auto ibrida circolante sulle strade mondiali dal 1997, è proprio quella di uno spazio maggiore sul posteriore. E per questo la Prius si allarga, mette su "pancia e coda" e ricava due strapuntini posteriori per portare a 7 la capienza dei posti disponibili. Sono piccoli, è vero, ma per certe famiglie è l'ideale,

specie per quelle che hanno nella difesa dell'ambiente un modo di vivere, ma più realisticamente con più spazio a bordo ci andranno a nozze i tassisti che avevano già scelto la Prius nella versione precedente. L'operazione allargamento è riuscita abbastanza bene, la linea ci ha guadagnato, è meno squadrata e la sensazione che manchi qualcosa, tipico della berlina, qui sparisce. C'è poi l'aspetto filosofico: fare le auto ibride del futuro con linee intriganti, sarebbe meglio, attirerebbero di più il grosso pubblico, invece per qualche strana ragione si prosegue con certe filosofie. Un peccato perché la tecnologia delle batterie agli ioni di litio permette più percor-

renza (con 5 anni di garanzia o 100 mila km inclusi) e meno rumorosità del motore benzina (che non è granché ma col motore elettrico abbinato si esalta). Dal silenzio, si gira, ai materiali che sembrano poveri e invece sono tutti riciclabili al 100%. Eccezionale. Un po' meno il prezzo: si parte da 30.400 per arrivare ai 32.200 del top di gamma. Rispetto alle avversarie conviene, ma qua siamo su un altro pianeta. E al giorno d'oggi, convincere la gente a inquinare meno, dovrebbe passare anche dallo spendere meno, sogno impossibile senza un'adeguata politica di governo improntata agli incentivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA