

## Museo di Torino: la storia dell'auto diventa interattiva

**I**l Museo dell'Automobile di Torino, uno dei più importanti musei al mondo nel settore dell'auto, forte di 230.000 visitatori l'anno, l'80% dei quali stranieri, si rinnova. Ora infatti propone al pubblico il suo nuovo percorso museale: più tecnologico e interattivo, punta a soddisfare le esigenze di tutti i suoi visitatori, dai designer di automobili ai bambini che con le automobili vogliono giocare. Da oggi il "Mauto" è dotato di un'apposita app e di 32 i-pad messi a disposizione del pubblico per approfondire i temi e scoprire dettagli di quanto nel museo incontrano. Grazie al nuovo percorso concepito in chiave 2.0, ogni particolare può essere approfondito in tempo reale: i dettagli di uno specifico motore di 100 anni fa, l'andamento del mercato dell'auto dall'Ottocento ad oggi, le curiosità sulle diverse case automobilistiche, sui materiali usati, sui consumi. E non solo: il museo apre al pubblico (su appuntamento) anche il suo garage. Vi sono ricoverate 70 auto storiche, mai esposte finora. «Quando avremo i soldi cominceremo a restaurare quelle che hanno un valore più alto», ha detto il direttore Rodolfo Gaffino Rossi, annunciando che nel Garage sarà

allestito un Centro restauro di auto antiche, in collaborazione con il Centro di Restauro La Venaria reale. Il nuovo percorso del Museo è stato allestito da Francois Confino. «Più che un museo da visitare è un luogo da frequentare» ha detto Gaffino Rossi, già dirigente e designer in Fiat e gran conoscitore di quanto sta intorno all'auto. Il nuovo allestimento è stato pensato per far risaltare l'elemento del design nella storia dell'auto. «Poche cose come l'auto - ha detto Gaffino - sono in grado di raccontare la moda di una certa epoca. Ci sono auto che non potevano che uscire in periodi post crisi come la 500, e altre che raccontano il lusso». Il nuovo percorso museale segna il passaggio delle mode: ci sono le auto di inizio secolo «quando le donne portavano crinolone e grossi cappelli», le auto del periodo bellico, le auto del boom del dopoguerra, le macchine multicolor del periodo hippie, le macchine «ad alta velocità» osannate dai futuristi, i veicoli più affusolati per fendere l'aria. Fino alle Ferrari. C'è anche una sezione dedicata agli uomini dell'auto, i designer: sono stati intervistati 14 protagonisti del car design. Tra gli altri Roberto Giolito, il papà della Fiat 500, e Lorenzo Ramaciotti, Capo Design di FCA.

## MOBILITÀ

### Car sharing, 220mila iscritti in 11 città Ronchi: «Fa volare la green economy»

**P**iù di 220mila iscritti, migliaia di noleggi ogni giorno, una flotta di circa 3mila auto, la presenza in 11 città, in primis Milano e Roma. Sono queste le cifre del car sharing italiano emerse dalla Giornata europea del car sharing organizzata a Roma, nell'ambito della Mobility Week, dal ministero dell'Ambiente, da Roma Capitale e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile. In Europa gli iscritti al car sharing sono oltre 500mila, con una flotta di 13mila vetture, mentre a livello globale si stima che nel 2020 ci saranno 12 milioni di utenti, per un giro d'affari di 6,2 miliardi di euro. Solo a Roma, ha spiegato l'assessore comunale alla Mobilità Guido Improta, si contano 100mila utenti registrati e 35mila noleggi settimanali. Per il presidente della Fondazione per lo sviluppo sostenibile, l'ex ministro dell'Ambiente Edo Ronchi, «il car sharing in questo momento rappresenta uno dei settori più promettenti e vitali della green economy. Usarlo vuol dire inquinare meno, tornare a guadagnare spazio in città da dedicare ai pedoni ed alle piste ciclabili, per garantire una migliore qualità della vita e far risparmiare alle famiglie i costi della proprietà dell'auto privata». Stando alle stime, infatti, percorrendo in media 10mila chilometri l'anno si possono risparmiare più di 2.000 euro in minori spese di gestione.

# Piccole, ma di tendenza



## JEEP

### Renegade, l'italiana fatta per il mondo

DI FERDINANDO SARNO

**P**iccola, ma di tendenza. Come tante delle nuove proposte del mercato del momento. Mettersi al volante della nuova Renegade è una "prima" in tutti i sensi. Perché è fabbricata a Meli, quindi è la prima Jeep costruita fuori dagli Stati Uniti. E perché è anche il primo veicolo di Fiat Chrysler interamente pensato e prodotto in collaborazione tra Italia e Usa e venduto in 100 Paesi nel mondo. Quando si parla di Jeep, il pensiero vola al fuoristrada, alle tecnologie 4x4, alla passione (non sono casuali i 4,4 milioni di fans su Facebook), all'avventura. Un'avventura nata nel lontano 1941 con il mitico Willys MB, utilizzato dalle forze americane durante la seconda guerra mondiale - venduto in quantità notevoli a tutti gli alleati - il cui simbolo era il "bidoncino" del carburante. E proprio da quel bidoncino i designer sono partiti per sviluppare il nuovo Renegade, una forma che si ritrova un po' dappertutto: dai gruppi ottici, alla forma del bagagliaio, fino al design dei vari elementi nell'abitacolo. Il risultato è un veicolo che affonda le

sue radici anche nelle robuste dimensioni della Jeep Wrangler. Diciamo che il piccolo Suv è Jeep fuori (dare un'occhiata al frontale) e Fiat dentro (per i molteplici elementi dell'abitacolo dal gusto tipicamente italiano). Sicuramente è il mezzo ideale per conquistare una clientela giovane, perché non è impegnativo come il Cherokee o il Grand Cherokee e può vedersela con i diretti concorrenti, che secondo Fiat sono Skoda Yeti e Mini Countryman. Noi, dopo averla vista e provata in strada e in fuoristrada, aggiungiamo Nissan Qashqai, Tiguan e Mokka. La nuova Jeep Renegade è abbastanza piccola - in quanto lunga 4,24 metri e larga 1,80 - per muoversi anche in città. Ma le sue dimensioni interne, la funzionalità e il confort di viaggio ne fanno un'auto consigliabile anche per chi viaggia su lunghe distanze (come nel caso di chi impiega l'auto per lavoro) e vuole però disporre per il week end e il tempo libero di un mezzo che non si ferma davanti a niente. Una vera Jeep nelle prestazioni su strada e in fuoristrada (disponibile anche con cambio automatico a 9 rapporti, grandissima novità nel segmento), un vero prodotto del saper fare italiano nella riduzione dei costi e nel taglio di consumi ed emissioni. Il nostro sarà il primo mercato di lancio della nuova Renegade, ad iniziare dal 27 settembre, ma la vettura è già ordinabile nelle concessionarie con cinque combinazioni di motori negli allestimenti Longitude, Limited e Trailhawk, e con 11 colori di carrozzeria. I prezzi oggi partono da 23.500 euro ma nel 2015, con l'arrivo della versione Sport 1.6 benzina, si collocheranno sotto ai 20.000 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## CITROËN

### Simpatica da città La C1 è cresciuta

**S**impatica, seducente, molto femminile (e non per caso visto che le donne rappresentano il 65% della sua clientela in Europa): c'è una nuova proposta in città che difficilmente passerà inosservata. Presentata all'ultimo Salone di Ginevra, la nuova Citroën C1 è ora in piena fase di commercializzazione con l'obiettivo di replicare il successo del best-seller che ha venduto oltre 760.000 esemplari dal lancio del 2005, di cui 140 mila solo in Italia. La prima versione della C1, rappresentò un notevole passo in avanti, in termini stilistici, di economia di utilizzo e soprattutto di architettura in rapporto al segmento di appartenenza. Ora Citroën la ripropone in una veste esteticamente rinnovata ma fedele allo spirito frizzante e disinvolto che l'ha contraddistinta da sempre. Francese nell'anima ma anche molto "italiano", il design della vettura è una delle tante creazioni dello staff di Carlo Bonzanigo, responsabile del progetto, che la definisce «un'auto gioviale, dall'aria decisa e un po' birichina ma non ludica, perché non è un giocattolo ma una vettura importante nel programma di rinnovamento del marchio». La nuova C1 nel nostro test su strada è sembrata complessivamente più "matura" e cresciuta qualitativamente rispetto alla generazione precedente, migliorata nell'assetto, docile ai comandi grazie al peso contenuto (meno di 900 kg), allo sterzo abbastanza progressivo, alle dimensioni compatte (solo 3,46 metri), e al sorprendente raggio di sterzata (4,80 m) che le permettono di intrufolarsi ovunque. In buona sostanza, oggi la Citroën C1 è "più macchina" di quanto non fosse prima e pur essendo concepita e più a suo agio soprattutto in città, può affrontare con disinvoltura anche percorsi autostradali. Sotto al cofano la novità è rappresentata dal 1.2 litri a tre cilindri sinora riservato a modelli più prestigiosi del Gruppo PSA. La sua potenza è di 82 cv e permette alla C1 di raggiungere i 170 km/h, con un consumo medio dichiarato di 4,3 l/100 km. La motorizzazione d'accesso alla famiglia C1 è invece il classico tre cilindri 1.0 da 69 cv, anche con sistema Stop&Start

(C1 Airdream) o con cambio robotizzato ETG, in luogo del classico manuale a cinque marce. Qui i consumi dichiarati oscillano tra i 3,8 e i 4,2 l/100 km. Nuova C1 è proposta in versione 3 e 5 porte, è omologata per 4 posti e si presenta anche con una nuova silhouette, con tetto in tela apribile elettricamente, denominata Aircscape. Molto articolata la gamma a listino, con il prezzo di ingresso (per la C1 Live 3 porte 1.0 benzina) fissato a 9.950 euro. La più cara della gamma è invece la C1 Aircscape Shine 1.2 VTI, che costa 14.350 euro. In offerta gratuita fino al 31 dicembre il nuovo sistema CARDelux a identificazione elettronica, una vera e propria carta d'identità che accompagna la vettura e scoraggia i ladri e rende difficile la contraffazione dei documenti dell'auto. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova Citroen C1, in vendita a partire da 9.950 euro



## RENAULT

### Che sorpresa la Twingo Sintesi tra prezzo e qualità

DI GIAN PIERO PIAZZA

**P**iccola fuori (è lunga appena 3 metri e 59), grande dentro, con 5 porte, 4 posti comodi e la posizione di guida rialzata per individuare più facilmente gli ostacoli. La nuova Renault Twingo è un concentrato di innovazione tecnologica che affonda le radici nella riscoperta di un criterio costruttivo del passato, l'architettura

a motore posteriore, inclinato ad arte quanto basta da poter ricavare dietro i sedili un vano bagagli di 219 litri, che diventano 980 con gli schienali della seconda fila reclinati. Oltre che nelle motorizzazioni particolarmente sobrie, due propulsori benzina a 3 cilindri Euro 6 da 70 e 90 cv, la nuova Twingo ha i suoi punti di forza nella grande agilità di guida favorita da un raggio di sterzata di ben 4,3 metri che consente di parcheggiare con estrema facilità. «Questa Twingo - ci spiega il direttore generale di Renault Italia Bernard Chrétien - è la più recente testimonianza della nuova strategia adottata da Renault anche nel segmento delle vetture di piccole dimensioni. Una rivoluzione iniziata con la Clio di ultima generazione e consolidata dal lancio del crossover urbano Captur. Pur essendo destinati a un pubblico meno esigente, sono prodotti costruiti all'insegna della più scrupolosa qualità». Per conciliare due concetti all'apparenza incompatibili, prezzo e qualità, Renault ha scelto la via dell'alleanza, com'è avvenuto con Nissan e più recentemente con Mercedes. La nuova Twingo è difatti il frutto di un programma congiunto sviluppato nello stabilimento di Novo Mesto in Slovenia dove su una stessa piattaforma e con componenti comuni verrà prodotta anche la nuova gamma delle Smart a due e quattro posti. La Twingo è disponibile in 5 versioni e 3 livelli di allestimenti con prezzi a partire da 9.950 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Piccola fuori e grande dentro: è la nuova Renault Twingo

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

### Senso inverso, urge rimedio

**L**a storiella è vecchia: la polizia lancia un allarme: «Attenzione, c'è un pazzo contromano in autostrada...» e dall'auto in corsa: «Uno? Ma guarda quanti ne arrivano!». Ci sarebbe da ridere se non fosse una tragica realtà: nei primi sette mesi dell'anno ci sono stati 170 casi di auto che hanno imboccato in senso inverso l'autostrada, con 17 morti (+173% rispetto a un anno fa). Un bollettino di guerra dovuto a stupidità, distrazione (anziani che si confondono) o malaffare (drogati o ubriachi alla guida). Le autostrade si vantano dei risultati dei Tutor, dei pagamenti veloci e altro ancora, ma con un sistema chiuso perfettamente controllabile: possibile che non ci sia un modo definitivo, a prova di distratto e di imbecille, che possa evitare di guidare contromano? Se la tecnologia non serve a salvare vite umane, allora non serve davvero a nulla. (P.Cic.)