

**Eicma 2015**

Al via domani alla Fiera di Milano-Rho il Salone del motociclismo. Mercato in crescita, 25 anteprime e la curiosità delle "café racer", mix di tecnologia e retrò

**GIUSEPPE MATARAZZO**

«**U**sando una metafora, il Paese si sta mettendo in moto». Antonello Montante ha aperto così, ieri, Eicma, il Salone mondiale del motociclismo che si tiene alla fiera di Milano-Rho, fino al 22 novembre (aperta ai visitatori da domani). E lo dice alla luce dei numeri, quelli che negli anni della crisi profonda certificavano la frenata, e che ora annunciano, se non uno scatto, una netta inversione di tendenza: «Nel mercato delle due ruote l'Italia è il Paese con la più alta produzione di moto in Europa, abbiamo il 53% del fatturato europeo con un giro d'affari di 3,8 miliardi di euro. Nei primi dieci mesi del 2015 si è registrato un +5,8% di immatricolazioni. Spero che il 2016 sarà l'anno del boom». Una carica per tutto il mondo dei motori. «Qui possiamo veramente ammirare prodotti in cui si realizza il connubio perfetto tra ingegno, maestria e passione», ha detto il ministro dello Sviluppo economico, Federica Guidi. «Nei primi sette mesi del 2015 - ha aggiunto - il nostro export è cresciuto

del 18,7% rispetto allo stesso periodo del 2014». Fino a domenica tutto il mondo delle due ruote si ritrova dunque a Eicma con oltre 1.400 espositori: ci sono produttori, operatori trade da tutti i continenti (il 69% di europei, il 19% di asiatici e il 9% di americani), e l'entusiasmo di uno sterminato pubblico di appassionati di ogni età (attesi 600.000 visitatori). Come da tradizione Eicma è anche intrattenimento con MotoLive, l'arena esterna di oltre 80 mila mq dedicata alla competizione, allo spettacolo e al coinvolgimento diretto del pubblico. Fitto il palinsesto di appuntamenti con competizioni di Supercross, Supermotard, Quad-Cross, esibizioni di Freestyle, Trial e Quad acrobatici, oltre a specifiche zone dedicate alle attività di Test Ride e Riding School. In mostra tutte le novità, con 25 prime mondiali. Sportive ma anche più modaiole. Sono un bel vedere e dominano la scena le cosiddette "café racer", motociclette scarenate, un po' retrò, che uniscono la tecnologia e la spinta per il futuro con il fascino del passato: c'è chi le interpreta in maniera più scrambler, come fa Bmw con

la NineT e la Moto Guzzi V7 II Stornello, altre più custom, come la Moto Guzzi V9. In pista anche Yamaha che cresce la famiglia dei modelli Sport Heritage con la Xsr900; Ducati presenta fra l'altro la Scrambler Sixty2 400 e la Panigale 959, la "Panigalina". Suzuki ha completamente rinnovato la sportiva Gsx-R 1.000 e Kawasaki presenta la versione 2016 della Zx-10 R. Si presenta a Eicma con un primato consolidato il Gruppo Piaggio, forte di una quota di mercato del 15,1% a settembre, che sale al 25% circa nel solo settore scooter, con un fatturato nei primi nove mesi 2015 che supera il miliardo di euro (+7,7%) e 396.200 veicoli venduti nel mondo. Nel 130° anno di vita, il gruppo di Pontedera presenta a marchio Piaggio, Liberty e Medley, due scooter a ruote alte completamente nuovi, spinti dai nuovi motori Piaggio iGet. «Abbiamo la forza di un patrimonio di grandi brand, capaci di soddisfare tutti i segmenti del mercato e di aprire la strada a nuove categorie, forme ed aree di mobilità», ha detto il presidente Roberto Colaninno.



**I nostri test/Mercedes**

**La Classe B anche elettrica  
Un sogno che merita di più**

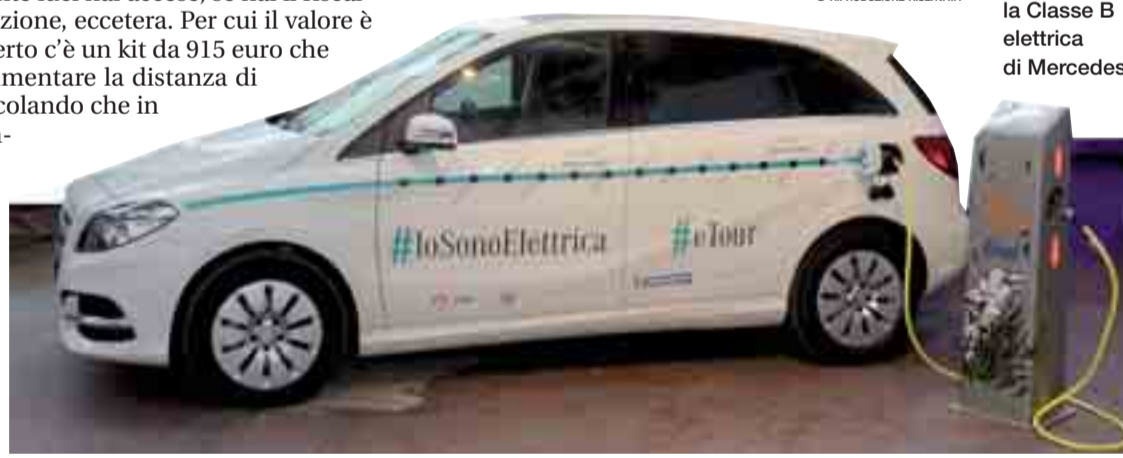
**M**etti in moto, e non succede niente. Spegni il quadro, riprovi e niente ancora. C'è qualcosa che sfugge nella Mercedes Classe B elettrica. Poi metti il cambio in Drive accelera e per incanto si muove. Eureka, verrebbe da esclamare, ma la prima sensazione al volante è proprio questa: non senti nulla. Non senti il classico borbottio del motore diesel o benzina, le valvole che sfarfallano, la frizione che trema sotto al piede, il cambio che innesta i rapporti. Nulla. Silenzio totale. Poi premi deciso l'acceleratore e la massa di quasi 22 quintali si muove con una agilità impressionante. Da 0 a 100 all'ora in meno di 8 secondi. Potenza del motore elettrico e della coppia sempre disponibile. Mica come coi benzina o diesel che devi arrivare al regime di giri giusti. Qua appena dai di gas, anzi di potenziometro, che è poi il moderno pedale dell'acceleratore, hai tutto quello che ti serve. In totale ci sono 180 cavalli (vabbè sarebbero 132 Kw, ma il vecchio e amato cavallo vapore è ancora il modo più semplice per farsi capire) che spingono i 22 quintali fino a oltre 160 km all'ora. Troppi e inutili visto che la percorrenza prevista è essenzialmente urbana. Mercedes dichiara 200 km di autonomia, poi bisogna vedere quante luci hai accese, se hai il riscaldamento in funzione, eccetera. Per cui il valore è indicativo. Di certo c'è un kit da 915 euro che provvede ad aumentare la distanza di altri 30 km. Calcolando che in città o nelle commissioni quotidiane si percorrono al massimo 80-100 km, averne il doppio di autonomia basta e avanza. I tempi di ricarica sono di due tipi: 9 ore alla

presa ordinaria, 2,40 ore se si acquista il wallbox da 400 volt a ricarica rapida. E fin qui, fra autonomia, spazi e bagagliaio oltre che a consumi praticamente uguali a zero, il vantaggio di passare all'elettrico ci sta tutto. Anche su strada, la tenuta e la maneggevolezza sono identiche alle sorelle a motore termico. Il problema nasce all'acquisto: 41.403 euro per la versione base, 43.154 per la versione sport. Minimo son 10 mila in più di quella a metano. Senza interventi legislativi e incentivi, la bellissima Classe B elettrica resterà un sogno per molti. E pensare che invece potrebbe essere una realtà realizzabile davvero per tutti.

**Paolo Ciccarone**



La nuova Infiniti Q30 e, sotto, la Classe B elettrica di Mercedes



Il marchio esiste da tempo: si chiama Infiniti, ma praticamente "inizia" adesso. Nel senso che mancava il modello giusto per uscire dalla nicchia di pochi (e gelosi) intenditori che, anche in Italia, ben conoscono il brand di lusso del Gruppo Nissan e già guidano le sue vetture, eleganti e sempre un po' diverse dal resto del panorama motoristico. Per allargare il cerchio, Infiniti punta ora su un'offensiva globale di prodotto che la porterà a possedere a fine 2016 una gamma ricca di 4 berline e 5 crossover. Ma per rompere il ghiaccio, ecco subito la Q30, l'attesa "media" di segmento C, giovane, sportiva, costruita in Europa per l'Europa, presentata in anteprima al Salone di Francoforte e ora pronta a debuttare su strada. La somiglianza estetica con la Mercedes Classe A è francamente notevole e tutt'altro che casuale, visto che ne condivide pianale, motore ("targato" Renault) e meccanica grazie all'alleanza con Daimler, ma la specifica e "stilosa" sinuosità delle forme e la grande cura degli interni, la rendono an-

che più grintosa e originale della tedesca. In un lungo test su percorsi misti, abbiamo apprezzato il confort di guida e la silenziosità della Q30, davvero notevole anche nelle versioni a gasolio, e il generale alto livello di qualità percepita, grazie anche alla generosa gommatura (da 17 a 19 pollici) e ad uno sterzo che diventa più rigido col crescere della velocità. Abbiamo guidato soprattutto la versione più interessante per il mercato italiano che è quella spinta dal piccolo - si fa per dire - turbodiesel 1.5 da 109 CV, probabilmente il più proporzionato per questo tipo di vettura e già in grado di offrire qualità dinamiche degne di una vera auto "premium", con consumi medi (dichiarati) di 3,9 litri per 100 km, davvero interessanti. Con la motorizzazione a gasolio più potente, il 4 cilindri 2.2 da 170 CV, Infiniti Q30 può anche essere ordinata nella versione Sport, che è più bassa di 15 mm rispetto al modello normale ed offre caratteristiche di guida e di maneggevolezza più prestazionali. La gamma si completa con due versioni turbo benzina da 1.6 e 2.0 litri da 122 e 211 CV, e una variante a quattro ruote motrici a controllo elettronico. Le consegne in Italia inizieranno nel prossimo gennaio, con prezzi che partono dai 24.990 euro della 1.6 da 122 CV, ma con 500 euro in più si arriva già alla 1.5 diesel.

**Alberto Caprotti**

**Renault Talisman, la berlina torna ad essere bella**

**La novità**

Salto in avanti per design e contenuti: l'erede della Laguna arriverà a febbraio, seguita dalla wagon

**FERDINANDO SARNO**

**S**egmento D "mon amour". Per i francesi, e non solo per loro, cercare di affermarsi in questo segmento (che in Italia, con oltre 170 mila unità di veicoli immatricolati all'anno, vale l'11% del mercato) e dove per forza di cosa ci si deve confrontare con i tedeschi, è diventato di

vitale importanza. Prima o poi ci provano tutti. Come? Proponendo il miglior rapporto possibile qualità/prezzo senza il quale, ovviamente, non si va da nessuna parte. Così, anche Renault, che nel periodo è in vena di creatività, assieme a Kadjar, Twingo, Megane e nuovo Espace, presenta il suo jolly: si chiama Talisman, è prodotta nello stabilimento di Douai nel nord della Francia dove sono stati investiti più di 400 milioni di euro e arriverà nelle concessionarie a metà febbraio 2016. Si tratta di una vettura completamente nuova, sviluppata sulla piattaforma del gruppo denominata C/D CMF sulla quale, prossimamente, verrà prodotto anche un nuovo SUV, proposta in versione berlina e station wagon. Dal punto di vista estetico, la Talisman è probabilmente una delle vetture più belle realizza-

te negli ultimi anni da Renault. Tant'è che, anche la versione berlina - tradizionalmente meno bella rispetto alla familiare - non dispiace affatto. Se è vero quindi che il motivo principale di acquisto di una vettura resta il design, allora nuova Talisman darà grandi soddisfazioni. Grazie alle sue dimensioni generose - larghezza 1869 mm, lunghezza 4848 mm e passo di 2808 mm - la Talisman ha nello spazio interno, abbinato ai molteplici vani porta-oggetto e ai sedili davvero comodi (10 posizioni di cui otto elettriche e due manuali), una delle sue migliori qualità. Buona la posizione di guida, i comandi sono tutti a portata di mano mentre la visibilità è leggermente disturbata dai montanti laterali piuttosto grandi e da qualche riflesso di troppo sul parabrezza. A proposito di comandi, ce n'è uno, posizionato vicino alla leva del cambio, davvero interessante: è quello che gestisce il sistema MultiSense grazie al quale il guidatore può scegliere fino a cinque modalità di

viaggio (Comfort, Sport, Neutral, Eco e Perso), ognuna riconoscibile da una colorazione specifica degli elementi del cruscotto. Questo sistema, abbinato al "4Control" che gestisce il comportamento del telaio e delle ruote in qualunque condizione di marcia, garantisce un'ottima tenuta di strada e una sicurezza di guida non indifferente. Sono una sicurezza anche i motori, tutti Euro 6: per gli irriducibili del diesel a disposizione un dCi da 110 CV abbinabile al solo cambio manuale a 6 rapporti; un 130 CV disponibile anche con un cambio automatico a 6 rapporti e un 160 CV Twin Turbo. Gli amanti del benzina, invece, potranno scegliere fra il Tce da 150 CV e lo stesso motore potenziato fino a 200 CV. In Italia la nuova Talisman berlina (la versione wagon arriverà in un secondo momento) verrà commercializzata nei tre allestimenti Zen (da 30.700 euro), Intense (da 33.100 euro) e Initiale Paris (da 41.500 euro).

**Alberto Caprotti**



Pagina a cura di Alberto Caprotti



*ControMano*

Come una lattina, fine della poesia

**U**na volta la si sceglieva con cura, sognandola per settimane, spiandola in concessionaria, e ritirandola insieme alla famiglia al completo, nemmeno fosse Natale. Ora l'auto invece si può acquistare anche come fosse una bibita in lattina. Capita negli Stati Uniti, a Nashville, nel nuovo punto vendita del concessionario Carvana.com, specializzato nell'usato multi-marca. Il processo di acquisto online - spiega un'agenzia di stampa - dura circa 20 minuti, necessari a verificare le informazioni finanziarie dell'acquirente, dopodiché la vettura viene consegnata a domicilio. Oppure presso uno dei due "distributori automatici", ad Atlanta o a Nashville. L'auto in questo caso si ritira inserendo un gettone in una torre di vetro a cinque piani, completamente automatizzata, che la consegna a piano strada. Veloce, spettacolare, fin troppo. Freddo. Come una lattina.