La Discovery e il giardino di Land Rover Ad Amatrice un piccolo seme di rinascita

Svettano nella loro maestosa altezza gli alberi centenari davanti alla chiesa di Sant'Agostino. Tutta attorno sono ancora macerie. Siamo ad Amatrice, la cittadina colpita dal devastante terremoto del 24 agosto scorso. Proprio attorno a questi alberi è stata ripristinata la zona verde punto di incontro della comunità. Il parco pubblico il "Giardino degli alberi" è stato inaugurato giovedì scorso in occasione di Amatrees - Humanitarian expedition a bordo della nuova Discovery organizzata da Jaguar Land Rover. La realizzazione del "Giardino degli alberi" è una iniziativa che rientra nell'ambito degli impegni di Corporate Social Responsibility del brand e che in questa occasione ha visto il coinvolgimento di Concessionari e dipendenti dell'azienda.
«Questo giardino restituisce un'importante parte di normalità che, come tutti possono vedere, in questo contesto non è facile vivere – ha detto Patrizia Catenacci, vice sindaco di Amatrice - . Questo spazio verde è sempre stata la piazza di Amatrice. Ora dopo l'intervento di Jaguar Land Rover Italia ha ripreso la sua funzione di punto di aggregazione. Qui ad Amatrice stiamo lavorando per poter tornare presto alla nostra quotidianità vissuta nel nostro territorio a cui siamo profondamente legati. Il Nuovo Giardino degli alberi è un ulteriore passo avanti verso la stabilità».
Amatrees - Humanitarian expedition è stata inoltre l'occasione per ricordare la storia decennale della Discovery utilizzata dalle istituzioni di tutto il mondo preposte al soccorso e al pronto intervento. È stato illustrato il "Project Hero" una versione esclusiva della Nuova Discovery destinata alla Croce Rossa austriaca sviluppata dalla sezione Special Vehicle Operations di Jaguar Land Rover. Sul tettuccio l'alloggiamento per un drone che può decollare e atterrare sulla Nuova Discovery in movimento. Il drone mira ad abbreviare i tempi di risposta della Croce Rossa alle emergenze e a migliorarne le comunicazioni. Questa Nuova Discovery è l'ultimo, in ordine di tempo, dei progetti sviluppati in 64 anni di collaborazione fra Land Rover e la Croce Rossa.

Carmen Morrone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'emozione non cambia, Fca la regala

Alcune delle vetture della gamma Fca dotate di cambio automatico

Alberto Caprotti

«Usare il cambio manuale oggi, è come lavare i panni al fiume anziché in lavatrice...». Il paragone scelto da Jeremy Clarckson, il "guru" della trasmissione tv *Top Gear*, è probabilmente eccessivo. Ma è un fatto che il passaggio al cambio automatico stia diventando un'abitudine sempre più naturale per gli automobilisti di tutto il mondo. Anche in Italia scettici e "puristi" della guida si stanno convertendo alle auto senza frizione, spinti dall'indubbio comfort che offrono (specie in città) e dalla sicurezza garantita da poter tenere sempre le mani sul volante.

Il cambio automatico DCT della Giulietta

Il cambio manuale tradizionale è già quasi del tutto sparito dalle vetture di grossa cilindrata e per il 72% dai grandi Suv, ma in assoluto nel 2016 il mercato italiano ha visto gli automatici superare per la prima volta quota 20% e diventare la seconda motivazione d'acquisto dopo lo stile, al punto che le previsioni valide fino a un paio d'anni fa di un quarto di immatricolazioni con l'automatico per il 2020 dovranno essere rapidamente riviste.
Il trend è ovviamente planetario con un mercato stimato di 148 miliardi di dollari nel 2017 per le trasmissioni automatiche: quest'anno la produzione mondiale di veicoli assesterà il manuale al 46,2%, ben 7 punti meno di cinque anni fa, mentre in forte ascesa è il "doppia frizione", passato dal 3,4 all'8,5%.
Germania e Gran Bretagna sono i mercati più avanti da questo punto di vista mentre l'Italia è da sempre sotto la media europea. I tempi per... "cambiare il cambio" però sono maturi anche da noi, tanto che Fiat-Chrysler ha deciso di lanciare una nuova campagna commerciale che prevede per molti modelli il cambio automatico in omaggio.
«Analizzando i trend di vendita infatti – spiega Gianluca Italia, responsabile di Fca per il nostro Paese e dell'area flotte e del canale business per il mercato EMEA – si nota come gli automobilisti negli ultimi anni abbiano iniziato ad amare e chiedere il cambio automatico: oggi in Italia il 59,8% di chi acquista vetture di segmento D, quello di Alfa Romeo Giulia per intendersi, ha detto addio al manuale. Non lo fa solo chi acquista auto di lusso: a desiderare il cambiamento è anche chi guida vetture di segmento C, quello di Giulietta e Fiat Tipo: si è passati dal 10,9% delle preferenze del 2012, al 27% del 2016. Insomma, in generale il mercato ha visto crescere questa opzione di 6 punti percentuali negli ultimi cinque anni, con una quota passata dal 14,8% al 20,4%».

Cambio automatico

In omaggio su molti modelli del Gruppo sino a fine maggio. Comfort e sicurezza: le auto senza trasmissione manuale crescono (20,4% del totale)

L'attuale offerta di Fca sui propri modelli è mirata a seconda della tipologia di vetture e si articola su quattro differenti trasmissioni automatiche: l'otto rapporti della ZF (scelto per le sportive Giulia e Stelvio, quest'ultima in vendita solo con questo tipo di cambio), il sei marce AISIN sulle auto a motore longitudinale (montato sulla 124 Spider), lo ZF a nove velocità prodotto nello stabilimento Fca negli Usa su quelli a layout trasversale (come Jeep Renegade e Fiat 500X). A questi si aggiungono le differenti applicazioni previste per il doppia frizione (Dual Clutch Trasmission) "made in Fiat", progettato e realizzato da Fca e prodotto nello stabilimento biellese di Verrone, scelto invece per Fiat Tipo e Alfa Romeo Giulietta. Tutte unità distanti anni luce dai "singhiozzanti" automatici di una volta, e il cui comfort e precisione di funzionamento abbiamo avuto modo di soppesare in un maxitest dove erano disponibili tutti i modelli del Gruppo, che Fca ha organizzato in concomitanza con il lancio dell'iniziativa.
La promozione che – come dice Fiat – mira a "democratizzare" l'uso dell'automatico, prevede che non si paghi alcun sovrapprezzo per averlo sulle vetture vendute sino alla fine di maggio: un vantaggio-cliente che a seconda del modello può arrivare fino a 2.000 euro e che si aggiunge a tutte le promozioni in corso. Le auto interessate dalla promozione sono Fiat 500X, Tipo e 124 Spider, Abarth 124 Spider, Alfa Romeo Giulietta e Jeep Renegade. "L'emozione non cambia" è lo slogan scelto, le abitudini quelle invece sì.

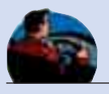
© RIPRODUZIONE RISERVATA

? da sapere

Costi e consumi, i miti da sfatare

1) «Non so usarlo». È la prima obiezione che ci si sente fare quando si prova a esaltare le doti del cambio automatico. In realtà la mancanza del pedale della frizione rende la guida più semplice e meno faticosa. Basta dimenticarsi del piede sinistro, e usare solo il destro per freno e acceleratore. Più semplici le partenze, soprattutto in salita. Quando ci si abitua, è difficile voler tornare al manuale.
2) «È lento, non è sportivo». In realtà nessun cambio manuale è più veloce delle trasmissioni automatiche: in Formula 1 infatti il manuale non esiste più da tempo.
3) «Fa consumare di più». Altro falso mito da sfatare: ormai non ci sono praticamente più differenze come un tempo fra manuale e automatico, sia nelle auto piccole sia nei modelli più grandi.
4) «Costa di più». La differenza di prezzo c'è, ma si sta riducendo. Obiezione vera invece per la manutenzione: nell'automatico va sostituito l'olio idraulico e anche il filtro dopo circa 50-60mila km. E in caso di rottura, i costi sono elevati.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

I dissuasori con balzello

In Italia circolano 62,4 autovetture ogni 100 abitanti (dati Osservatorio Autopromotec), cifra che colloca il nostro Paese al primo posto nella graduatoria europea per tasso di motorizzazione. Un record impressionante e un fenomeno in costante crescita (dal 2008 la percentuale è aumentata di ben 2,3 punti) del quale non si può certo andare fieri. Perchè è indice di traffico e di inquinamento in aumento, e perchè testimonia che il successo delle alternative di trasporto pubblico e sostenibile sbandierato da molte amministrazioni finto-ecologiste è assolutamente sovrastimato. Però a queste ultime fa gioco vantarsi delle grandi politiche di dissuasione all'uso delle auto che si traducono quasi sempre solo in balzelli al limite della vergogna: difficile trovare un termine diverso se oggi, tra AreaC e parcheggio, restare 4 ore in centro a Milano costa 20 euro.

La novità/Seat

Giovane per i giovani Ibiza, buona la quinta

La quinta generazione della Seat Ibiza: già ordinabile a partire da 15.050 euro. Sotto, la Suzuki Ignis ibrida, in listino da 16.800 euro

Alle spalle ha 33 anni di storia, una matita straordinaria (quella di Giugiaro) che disegnò la prima, e 5,5 milioni di esemplari prodotti, 3 milioni dei quali ancora in circolazione. Davanti invece ha la quinta generazione, già ordinabile e in arrivo a luglio in Italia, e l'orgoglio dei numeri di un marchio finalmente in attivo. Basta e avanza per definire la nuova Ibiza «Mes què un cotxe», come fa il presidente di Seat, Luca De Meo, che tradotto dal catalano significa «più di un'automobile», sintesi del valore e del rinnovamento che caratterizzano questa vettura.
La nuova Ibiza è la prima vettura del Gruppo Volkswagen costruita sull'inedita piattaforma MQB-A0, la stessa che servirà alla nuove generazioni di Audi A1, Skoda Fabia e Volkswagen Polo, e che produrrà 700mila vetture all'anno del Gruppo tedesco. Giovane per i giovani, non a caso con due motori accessibili ai neopatentati, perfetta per la città: la nuova Ibiza colpisce per le proporzioni, le linee scolpite, l'abitabilità migliorata pur senza aumentare la lunghezza complessiva. Il risultato è una vettura di segmento B confortevole come un modello di fascia superiore, anche perchè è disponibile unicamente nella versione a cinque porte.
La nuova piattaforma ha permesso di "iniettarle" tanta tecnologia in più: frenata automatica d'emergenza, cruise control adattativo con funzione per la marcia in colonna e il sistema di ricarica senza fili per i cellulari predisposti. Il listino prezzi parte da 15.050 euro (no pochi in verità) per l'Ibiza in allestimento Style col motore da 75 Cv, ma può arrivare fino ai 18.000 euro della versione sportiva FR da 115 Cv. Al lancio i motori sono solo benzina, in tre varianti: un 1.0 TSI tre cilindri turbo da 95 o 115 Cv ed, entro la fine del 2017, il 1.5 TSI quattro cilindri da 150 Cv. Più avanti arriveranno i diesel 1.6 TDI nelle varianti da 80, 95 e 115 Cv e, infine, un TSI 1.0 alimentato a metano con una potenza di 90 Cv ed emissioni di CO_2 inferiori a 90 g/km. **(A.C.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Notizie, test e approfondimenti nella sezione Motori vai sul sito **www.avvenire.it**

La novità/Suzuki

Piccola, simpatica e ibrida Che bella sorpresa la Ignis

Sorprendente. È il termine adatto per raccontare la nuova Suzuki Ignis SHVS, sigla che tecnicamente la definisce come vettura ibrida (in abbinamento al 1.2 a benzina), dopo averla provata per un paio di settimane. Sì, perché all'inizio, anche dal punto di vista estetico, ci è sembrata "strana", fin troppo "squadrata". Con il tempo, quel suo essere "strano" è diventato "carino", quel suo essere "squadrato" è diventato "compatto". E quel suo essere "ibrido" è diventato "economico". L'abbiamo guidata in città, in montagna e in autostrada e l'indicatore del livello di carburante non ha mai dato brutte sorprese: con un litro di benzina, mediamente, siamo riusciti a fare intorno ai 18 km. Niente male per una vettura piccola (è lunga 370 centimetri) che adotta anche la trazione integrale con un inevitabile aumento di peso.
La nuova Ignis va a completare la gamma con un modello dal rapporto qualità/prezzo sicuramente interessante: il listino parte da 12.000 euro circa, mentre la versione ibrida costa da 16.800 euro (a due ruote motrici) fino a 18.330 per l'integrale. Gli allestimenti sono i tradizionali tre: soprattutto il top di gamma (quello da noi testato), non ha nulla da invidiare alle vetture di categoria superiore. Ma già dal livello base sono di serie cerchi in lega da 16", vetri oscurati e interni BiColor, climatizzatore, sedili anteriori riscaldabili, fari automatici, retrocamera di parcheggio, sedili posteriori indipendenti scorrevoli e frazionabili 50:50 e specchietti elettrici e riscaldabili. Connettività completa già dall'allestimento base grazie al sistema multimediale touch screen da 7" con USB e Bluetooth.
Nulla da eccepire anche dal punto di vista della sicurezza attiva, dove si fanno apprezzare il sistema con due telecamere in grado di monitorare la distanza tra l'auto e gli elementi circostanti; il dispositivo che avvisa il guidatore nel caso di guida "ondeggiante" e quello che avverte tramite segnali acustici, luminosi e con una leggera vibrazione del volante in caso di abbandono della corsia. E proprio a proposito di quest'ultimo sistema che abbiamo riscontrato uno dei pochi difetti: i comandi (assieme a quelli del sistema che permette alla vettura di affrontare discese e salite molto impegnative) sono praticamente nascosti sotto quelli che gestiscono il climatizzazione. Per attivare e disattivare il Lane Departure Warning bisogna farlo a... memoria, oppure piegandosi di parecchio distraendosi dalla guida.

Ferdinando Sarno