Mobilità per tutti: Toyota arruola gli atleti E guida alle Olimpiadi oltre ogni limite

Dalla campionessa paralimpica di scherma Bebe Vio al pallavolista Zaytsev, sono tanti i protagonisti di storie di atleti che raccontano come l'impossibile diventa possibile nello sport e nella mobilità. Così Toyota lancia in Italia "Start Your Impossibile", la prima campagna globale, che celebra la partnership con il Coni e il Cip (Comitato Italiano Paralimpico) in vista dei prossimi Giochi Olimpici e Paralimpici invernali e di Tokyo 2020. Campagna mondiale che prevede 300 milioni di euro di investimenti e che introduce la nuova filosofia del marchio: non solo produttore di auto, ma protagonista della mobilità a 360 gradi.
E proprio in linea con lo spirito di Start Your Impossible, è stato scelto in Italia il Toyota Team, formato da atleti italiani di varie discipline Olimpiche e Paralimpiche del calibro, oltre ai già citati Vio e Zaytsev, di Arianna Fontana (Short Track, portabandiera italiana alle Pyeongchang 2018), Paolo Lorenzi (Tennis), Andrea Pusateri (Ciclismo), Filippo Tortu (Atletica), Anna Cappellini e Luca Lanotte (Pattinaggio di figura), Para Hockey Club Torino Tori Seduti (Hockey su ghiaccio), Gabriele Detti (Nuoto).
«Nella nostra vita è capitato a tutti di rinunciare a qualcosa - ribadisce Andrea Carlucci, ad Toyota Motor Italia -, ma i limti sono fatti per essere superati e lo sport è proprio l'esempio che dobbiamo seguire». Così «la storia di Toyota è fatta da sempre di passione, coraggio e innovazione per rendere possibile l'impossibile. Abbiamo iniziato con sfide lontane: nel 1997 quando fu introdotto per la prima volta l'ibrido con la Prius, nessuno credeva che avremmo raggiunto i risultati di oggi. Coraggiosamente, abbiamo continuato con l'idrogeno e nel 2014 creato Mirai, la nostra berlina di serie alimentata con questa risorsa».
Oggi con Start Your Impossibile, spiega Carlucci, «Toyota raggiunge un traguardo fondamentale: affermiamo ancora una volta il nostro essere un vero e proprio Mobility brand che diffonde un concetto di mobilità fatta di vetture, di tecnologia, di innovazione, di intelligenza artificiale e robotica da mettere al servizio di tutte le persone, anche con disabilità, per migliorarne la qualità di vita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto di lusso

Abbiamo guidato in anteprima la versione da 510 CV del primo Suv del marchio del Biscione: adrenalina pura ma sempre in totale controllo. Una vettura destinata a far crescere la percezione del marchio all'estero

Stelvio, l'emozione corre

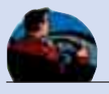
Al volante della Quadrifoglio, un'Alfa da grandi

Alberto Caprotti
inviato a Dubai (Emirati Arabi)

La chiamano "meccanica delle emozioni". È lo slogan di Alfa Romeo, ma è anche il senso del Dna di un marchio che aveva bisogno di recuperarle davvero quelle emozioni, con un modello irresistibile. Senza enfasi, è questo l'aggettivo più calzante per la Stelvio Quadrifoglio, evoluzione estrema ma non esagerata del primo Suv prodotto nella sua storia.
Bisogna guidarlo però per rendersene conto, prima ancora che guardarlo. Cinquecentodieci cavalli, prima di tutto: tanti davvero. La Stelvio Quadrifoglio però è una clamorosa eccezione che smentisce il principio secondo il quale un auto "rialzata" - più grande e pesante per definizione - non può trasformarsi in una sportiva vera. Con il vantaggio impagabile di poter esser guidata anche nella vita di tutti i giorni. Per chi può permettersela, sia chiaro, perché le emozioni costano: 95.000 euro come minimo.
Il test. L'abbiamo provata su una strada stupefacente, quella che conduce alla "Cima Coppi" degli Emirati Arabi, ai 1934 metri cioè di Jabel Jais, a un'ora da Dubai, una salita a tre corsie, fatta di curvoni lunghi, molto veloci. Ideali per comprendere le doti della Quadrifoglio, capace di scattare da 0-100 km/h in 3"8 e di raggiungere i 285 orari. "È il Suv in commercio più veloce della terra", dicono da Alfa Romeo, anticipando Urus di Lamborghini che di cavalli però ne ha 650 e che in commercio ci andrà solo a primavera. E comunque si tratta di due vetture diverse per dimensioni, prezzo e filosofia. Il Suv Alfa si presenta con una carta d'identità unica: un tempo cioè, quello record per la categoria, con cui ha completato a settembre il giro di pista al circuito del Nurburgring: 7 minuti, 51 secondi, 7 decimi. Roberto Fedeli, l'ingegnere che dopo aver lavorato in Ferrari e Bmw è il responsabile di Alfa e Maserati ne è giustamente orgoglioso: «E se qualcuno ci batterà, sappia che abbiamo ancora un bel margine di miglioramento…».
Com'è. La Quadrifoglio sfoggia di serie i rivestimenti in pelle e Alcantara e finiture in fibra di carbonio per console, tunnel, plancia, inserti delle maniglie e corona del volante. A livello di tecnologia di bordo, come per la Stelvio "normale", non è all'altezza della concorrenza tedesca. È uno dei pochi nei della vettura, una differenza in parte attenuata dalla disponibilità standard del sistema multimediale da 8,8 pollici per Apple Car Play e Android Auto. Anche la rotella per scegliere i menu sembra meno solida di altre. Ma non sono i particolari estetici e "tattili" a condizionare chi sceglie questa vettura, quanto invece l'emozione che trasmette quando si preme il tasto rosso dello start sul volante.
Come va. Il motore lo senti nelle orecchie e anche nello stomaco, e le sensazioni al volante non hanno paragoni con la concorrenza. Grintosa, divertente, sempre attaccata all'asfalto anche portandola al limite: la dinamica della Quadrifoglio, esaltata dal rapporto peso/potenza di 3,6 kg/Cv, è in grado di entusiasmare anche i piloti più disincantati. Merito anche della particolare gestione della coppia motrice da parte della trasmissione Q4 che, in condizioni normali, privilegia la trazione posteriore ma che all'approssimarsi dei limiti di aderenza della vettura ne trasferisce sino al 50% alle ruote anteriori. L'impressione di guida conferma che, pur aumentando i cavalli, stabilità e guidabilità non diminuiscono. Stelvio resta un Suv che si guida come una berlina, potente ma incollato alla strada; veloce ma docile; impegnativo mai perché i controlli elettronici trasmettono sicurezza; adatto a tutte le condizioni perché la trazione è integrale. Accreditato di uno 0-100 km/h in 3,8 secondi e di 283 km/h di velocità massima, quando si ruota il selettore su "Race" si spoglia del vestito di sport utility da famiglia per indossare quello di GT di razza. La voce del bi-turbo di 2,9 litri si incattivisce, il suo 8 rapporti accorcia i tempi dei passaggi di marcia a 150 millesimi di secondo, le sospensioni a controllo elettronico si irrigidiscono e i controlli di sicurezza allentano la tempestività d'intervento ma non l'efficacia, per permettere a chi si trova al volante di divertirsi, accennando delle scodate di potenza. Chiaro, occorrono percorsi chiusi al traffico come quello messo a disposizione per il nostro test, per viaggiare a questi livelli in estrema sicurezza per sé e per gli altri. Ma sapere che certe qualità esistono anche nella guida più pacata di tutti i giorni è comunque confortante.
Il mercato. «È una vettura speciale che entusiasmerà gli esperti - sottolinea Roberta Zerbi, responsabile Alfa Romeo per Europa, Medio Oriente e Africa -. Se oggi nel Vecchio Continente con Giulia abbiamo per la Quadrifoglio un mix di oltre il 10% sulle vendite, con Stelvio mi aspetto di fare di più. Oggi Alfa sta crescendo in Europa a +30%, ma non ci accontentiamo, e per l'anno prossimo le nostre aspettative sono di ulteriore aumento. In Italia? Come Giulia, a novembre Stelvio è primo nel suo segmento, con una quota di oltre il 16%». Un trend positivo che in Alfa Romeo si aspettano sarà rafforzato dall'ingresso in Formula 1 che, conclude la Zerbi, «ci aiuterà a far conoscere i nostri nuovi modelli nel mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura
di Alberto Caprotti



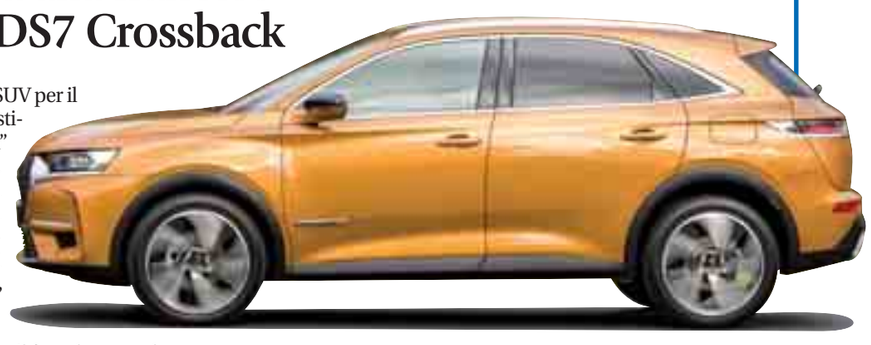
ControMano

L'inammissibilità dell'inammissibile

È stato bocciato l'emendamento alla manovra 2018 per modificare l'articolo 173 del Codice della strada e che avrebbe previsto, se approvato, il raddoppio delle sanzioni (con un minimo di 322 euro) e l'immediata sospensione della patente fino a 6 mesi, per chi utilizza impropriamente il telefono cellulare mentre guida. La Commissione Bilancio lo ha giudicato infatti "inammissibile" perchè estraneo alla materia di legge in discussione.
Ora, tecnicamente il rigetto potrà anche essere giustificato. Inammissibile però resta la logica di chi continua a rinviare l'approvazione di norme che salverebbero molte vite umane. Vale la pena ricordare che nella stessa seduta alla Camera è stato invece dichiarato ammissibile il fondamentale emendamento alla Legge di bilancio con cui si chiede lo stop alla vendita dei cotton-fioc non biodegradabili. Applausi.

La novità/DS

L'esclusività alla francese viaggia in DS7 Crossback



Serviva proprio un SUV per il rilancio in grande stile del brand "premium" del Gruppo PSA, la DS. Dopo aver debuttato nel 2014 come marchio di lusso di Citroen, in ricordo di uno dei modelli storici di quest'ultima, DS si è trasformato poi in "griffe" ad alto valore aggiunto del Gruppo, ma il forte legame che rimaneva con Citroen ne ha frenato fino ad ora le ambizioni.
Ora però con l'arrivo del DS7 Crossback, in vendita da febbraio 2018, la vocazione premium di DS prende davvero forma. Questo SUV, infatti, è il primo di sei modelli concepiti per il brand che verranno presentati uno all'anno. La nuova DS 7 Crossback oltre che in Europa sarà in vendita sui mercati asiatici come la Cina, il Giappone o l'Iran e debutterà anche in Argentina. Elegante fuori, ma anche gli interni non mancano di dettagli di classe. Notevole, poi, è lo spazio riservato ai passeggeri che trovano posto nei sedili dietro. A partire dal debutto nelle concessionarie DS, anzi nei DS Store, i punti vendita personalizzati del brand premium, la nuova DS7 Croosback sarà proposta con due motori turbodiesel e con uno delle tre unità a benzina che in futuro faranno parte della gamma. Il primo ad arrivare sarà il 2.000 cc BlueHDi diesel da 177 CV abbinato al cambio automatico a otto marce. A marzo sarà la volta della 1.500 cc turbodiesel da 129 CV con trasmissione manuale a sei marce e della 1.600 cc turbo a benzina da 224 CV, sempre con cambio automatico. A maggio del 2018 lo stesso motore sarà poi offerto con 181 CV. I prezzi della nuova DS 7 Crossback sono compresi dai 35.600 euro della 1.6 THP So Chic da 181 CV ai 40.950 euro della 2.0 BlueHDi GrandChic. A settembre del 2018 si aggiungerà la 1.200 cc turbo a benzina da 131 CV, mentre a marzo del 2019 arriverà la ibrida plug-in che abbina il 1.600 cc THP a benzina da 200 CV a due motori elettrici da 109 CV l'uno: la batteria agli ioni di litio garantisce un'autonomia di 60 km in modalità solo elettrica, oltre a consentire l'utilizzo della trazione integrale permanente.

Corrado Canali

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova DS7 Crossback e, sotto, la terza generazione della BMW X3

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

La novità/BMW

Più "buona" e dinamica La terza X3 va ancora oltre

La BMW X3 debutta con la terza generazione con l'obiettivo di migliorare ancora le doti che l'hanno resa un prodotto di grande successo, attraverso nuove forme, materiali e con il massimo disponibile in fatto di tecnologia.
La vettura è stata presentata presso il Dynamo Camp di San Marcello Pistoiese, una "colonia" di terapia ricreativa dove vengono ospitati in vacanza, bambini e ragazzi da 6 a 17 anni con patologie gravi e croniche. Nata nel 2003 dall'idea di Vincenzo Manes, l'associazione riconosce nella gratuità e nell'inclusività i suoi principi fondamentali. Dei 4,5 milioni di euro necessari per coprire i costi di partecipazione annuali, la metà proviene da soggetti privati, il restante 50% da aziende. Una di queste è proprio BMW, che sostiene Dynamo Camp all'interno del suo progetto filantropico SpecialMente.
L'unicità del luogo ha fatto da contorno alle doti di una vettura che ha nel dinamismo la sua caratteristica principale. Grazie ai 4,70 metri di lunghezza, ai 1,89 di larghezza e al passo cresciuto di 5 cm. nuova X3 assume linee slanciate a tutto vantaggio di estetica e spazio a bordo. Il frontale è stato ridisegnato e il posteriore strizza l'occhio ai più sportivi concedendo spoiler e doppio terminale di scarico. I 4 allestimenti disponibili permettono di personalizzarla molto. Belli gli interni, e in particolar modo gli schermi ad alta risoluzione dell'infotainment da 10.25 pollici e del cruscotto digitale (entrambi optional).
Su strada si guida come una vera BMW anche grazie all'ausilio delle sospensioni a controllo elettronico VDC. Il 30d, sei cilindri in linea a gasolio proposto nelle due varianti da 249 e 265 Cv, gira in totale assenza di vibrazioni, assicurando potenza e grande confort di marcia.
Per il capitolo sicurezza l'X3 può essere equipaggiata con il Driving Assistance Plus, un pacchetto che contiene l'assistente al mantenimento di corsia, il sistema anti collisione, l'assistente agli incroci e l'ausilio nelle manovre di evasione dell'ostacolo, con intervento attivo sullo sterzo.
Per portarsi in garage una 20d X-Drive ci vogliono 49.900 euro, 2.950 euro in più del modello precedente ma sono aumentati anche gli equipaggiamenti di serie, comprensivi di cambio automatico, cerchi in lega da 18 pollici, sensori di parcheggio, barre sul tetto in alluminio, pacchetto luci e Active guard.

Edoardo Nastri

© RIPRODUZIONE RISERVATA