

## AUTO &amp; MOTORI

CONTROMANO

Regione che vai,  
prezzo che trovi  
Siamo eco-diversi

Che vivessimo in un Paese diviso e completamente diverso per usi e costumi, lo sapevamo da sempre. E che un caffè in un bar in Campania costasse meno che in un bar a Milano, pure. Ma c'è meno e meno. In materia di automobili infatti, l'Italia non è una nazione ma un principato feudale, dove esistono e-cobonus statali sull'acquisto teoricamente uguali per tutti, ma anche contributi regionali profondamente dissimili. Così acquistare una vettura in una

concessionaria cento metri al di qua o al di là dei confini provinciali può cambiare profondamente il conto. Un esempio: una Volkswagen Up! elettrica - al netto dei contributi governativi condizionati dall'esaurimento degli stessi - oggi si paga 8.500 euro in Valle d'Aosta, 6.500 in Lombardia, 10.500 in Trentino, 9.500 in Friuli Venezia Giulia e 11.500 in Emilia, tranne che a Carpi però dove costa ben 4.000 euro in meno. Misteri (e follie) del Paese più bello del mondo.

Stile, motori e piacere di guida superiori c'erano già: a inizio anno berlina e Suv del marchio del Biscione debuttano con una nuova edizione arricchita di molti sistemi di sicurezza e con tecnologie che le allineano alla concorrenza

ALBERTO CAPROTTI

Oroggio e rammarico. Mettiamola così, tanto per chiarire subito quello che si prova al volante di una Giulia o di una Stelvio: grandi vetture, splendide da guidare, belle da vedere. E che riempiono d'orgoglio perché trasudano ancora quell'italianità che non esiste quasi più altrove. Ma anche di rammarico perché il fattore tempo nel mondo dell'auto è determinante. Alfa Romeo aveva sfornato due modelli potenzialmente in grado di imporsi sul mercato per qualità, estetica e motori più di quanto hanno fatto finora. Ma con Giulia è arrivata tardi sul palcoscenico e senza il coraggio di proporre la versione station-wagon. E sulla Stelvio ha pagato la mancanza di una tecnologia di bordo utile per reggere il confronto con le pari grado tedesche. Risultato: le due vetture fanno registrare ottimi risultati nei rispettivi segmenti ma il marchio boccheggia, al 22° posto nella classifica di vendite in Italia (meno di 20mila vetture in tutto immatricolate nei primi nove mesi del 2019) e al 30° a livello europeo, con poco più di 41mila. Un peccato davvero, perché il prodotto c'è, e merita di più. Ora è arrivato il tempo del restyling per entrambi i modelli, e l'operazione è stata quanto mai efficace e mirata. A livello estetico esterno, i ritocchi sono minimi: nuovi colori per la carrozzeria e nuovi cerchi, ma la linea e lo stile di Giulia e Stelvio sono tal-



## Giulia e Stelvio L'Alfa torna al centro

mente riconoscibili e proporzionate che non serviva certo modificarle. Le vere novità sono invece a livello di tecnologie di sicurezza e per la guida autonoma di livello 2 sviluppate insieme a Bosch che finalmente allineano

le vetture del Biscione alle concorrenti. Esordiscono infatti il cruise control adattivo, il riconoscimento dei segnali stradali e l'allerta di angolo cieco. A questo si aggiungono la possibilità di adattare la velocità ai limiti strada-

li letti dalla telecamera, il mantenimento di corsia nel traffico fino a 60 km/h e in autostrada fino a 145 km/h, e l'allerta stanchezza alla guida. All'interno c'è il nuovo schermo TFT da 7" al centro della strumentazione che

ospita più informazioni, comprese quelle degli Adas (Advanced Driver Assistance Systems). Nuovo è anche il display centrale touch in plancia da 8,8" che ha una grafica personalizzabile e può essere gestito anche col con-

troller rotativo nel tunnel centrale. La ricarica senza filo per il cellulare e le nuove connessioni per Apple CarPlay e Android Auto completano l'offerta delle versioni in arrivo sul mercato con l'inizio del nuovo anno. Sempre gratificanti le sensazioni alla guida - che abbiamo testato in un percorso sulle strade della Puglia -, grazie alla precisione dello sterzo e alla perfetta tenuta di strada. L'insonorizzazione poi è stata ulteriormente migliorata sia sulla berlina sia sul Suv. I prezzi ufficiali non ci sono ancora, ma il listino della nuova Alfa Romeo Giulia MY2020 non si dovrebbe discostare molto da quello attuale, con le versioni a benzina a partire da 44.700 euro e le diesel da 43.200 euro. Discorso analogo per la Stelvio, attualmente in vendita a partire da 48.700 (diesel) e 58.000 (benzina). Innovativo il sistema di car sharing "privato" di Leasys e Fca Bank chiamato I-Link, come servizio aggiuntivo alle soluzioni di noleggio a lungo termine. Giulia e Stelvio saranno "condivisibili" con parenti e amici del proprietario (fino ad un massimo di 10 persone) senza bisogno di scambiarsi le chiavi, grazie all'utilizzo di una app dedicata, attraverso la quale sarà possibile geolocalizzare la vettura, aprirla, metterla in moto e chiuderla. La app, in base al tempo di utilizzo dell'auto, calcola il rimborso che ogni membro della community deve riconoscere all'utilizzatore principale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7 allestimenti

I livelli di allestimento per le nuove Giulia e Stelvio sono 7. I motori rimangono per entrambe le 4 cilindri turbo benzina 2.0 litri da 201 e 280 Cv, e il turbodiesel 2.2 litri da 160, 190 e 209 Cv

Debutta la sesta generazione della vettura più venduta del marchio tedesco che è entrato a far parte del Gruppo francese Psa: dinamismo e solidità restano i suoi punti di forza. Ora anche in versione elettrica con 330 km di autonomia

La nuova Opel Corsa: prezzi da 12.550 euro



PROVA SU STRADA

## Arriva Audi A1 Citycarver, la crossover nativa digitale



La A1 Citycarver: look grintoso e dna sportivo

Giovanile e di tendenza, ovviamente connesso alla massima potenza perchè - dicono - questo esige il mercato dei nativi digitali al quale è destinato. Si chiama A1 Citycarver il nuovo crossover di Audi nato sul medesimo pianale della berlina compatta A1 Sportback, dalla quale si differenzia per l'assetto rialzato di 5 cm (la lunghezza invece resta quasi identica, 4,04 metri) e in generale per un look più grintoso, vicino a quello della gamma Q e quasi fuoristradistico, anche se la trazione integrale non è prevista su nessuna versione. Che sia solo una vittima della moda del momento che tende a "vitaminizzare" ogni modello, gonfiandolo di muscoli ed elettronica, o invece un potenziale gioiellino per erodere clienti alla Mini e agli altri brand che propongono piccolo dal dna sportivo, questo sarà il mercato a dirlo. Nell'attesa del verdetto, l'abbiamo provata nel traffico di Amburgo, nel contesto cittadi-

no cioè dove la A1 Citycarver ha dimostrato di sguazzare come un pesce nell'acquario: posizione di guida alta, scatto da velocista, grande agilità, interni curati come è ovvio attendersi da un'Audi (anche se con qualche eccesso di materiali plastici) e molti ausili alla guida di serie, come sensori di parcheggio posteriori, chiamata d'emergenza, lane assist e frenata d'emergenza con riconoscimento dei pedoni.

Anche l'ultima arrivata di casa Audi vanta la miglior tecnologia in termini di connettività, da Android Auto e Apple CarPlay, con quest'ultimo disponibile anche in modalità wireless. Di serie il sistema MMI con schermo da 8"8 e cruscotto digitale da 10"25. I prezzi, trattandosi di una vettura premium, non sono certo popolari, e partono da circa 24.000 euro: ora è disponibile solo con il 3 cilindri 1.0 TFSI turbo benzina da 95 o 116 Cv, in seguito arriverà il 4 cilindri benzina da 150 Cv (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NOVITÀ SUL MERCATO

## Opel Corsa non tradisce: le auto ben fatte non hanno bandiera

MARIANO DA RONCH

Fin dal suo lancio nel 1982, Corsa è stata una vettura di grandissimo successo: più di 13,6 milioni di unità, delle quali oltre 1,6 milioni destinate all'Italia. Adesso siamo alla sesta puntata della "saga", presentata in anteprima al Salone di Francoforte di quest'anno, con tecnologie e dispositivi propri di veicoli di categoria superiore e per la prima volta anche con una versione elettrica (con 330 km di autonomia dichiarata) oltre che diesel e benzina con potenze da 1.2 a 1.5 litri. L'aspetto sportivo della nuova Opel Corsa è evidenziato dal design moderno e piacevole, quasi da coupé, specialmente nella versione bicolore, e dalla bassa posizione di seduta del guidatore. Lunga 4,06 metri, costruita sul pianale della

Peugeot 208, continua ad offrire un ottimo dinamismo di guida, favorito anche dalla leggerezza (solo 980 kg.) complessiva della vettura. Insomma, nessuna rivoluzione dopo l'acquisizione del marchio da parte del gruppo francese PSA: l'impronta teutonica della Corsa rimane, fatta di piccoli particolari che non sfuggono anche al consumatore più distratto, e che danno un'impressione di solidità e di cose ben fatte, proprie di vetture appartenenti ad una classe superiore, con una dotazione magari non tutta di serie ma volendo disponibile e che non fa rimpiangere le proposte più blasonate del segmento. In altre parole, la

Corsa è una proposta quantomeno da mettere nella lista della spesa, se siete orientati verso una vettura di questo tipo. Parlando di dotazioni, interessanti i sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida, come l'allerta incidente con frenata automatica di emergenza, l'assistente per i cartelli stradali, il cruise control adattivo, il sistema di protezione della fiancata controllato da sensori, il rilevamento pedoni e molto altro, tra cui i fari anteriori attivi IntelliLux LED a matrice, vecchia conoscenza del mondo Opel, che non abbagliano gli altri guidatori, per la prima volta disponibili anche nelle piccole. Gli otto moduli a LED so-

no controllati dalla telecamera anteriore ad alta risoluzione di ultima generazione e adattano automaticamente il fascio di luce in base al traffico e alla situazione circostante. Non manca la telecamera panoramica posteriore con visione a 180 gradi, oltre al sistema di mantenimento della corsia. Gli allestimenti sono tre, dalla versione d'ingresso Corsa Edition alla Elegance, studiata per il massimo comfort, fino alla GS Line, che ha evidenti ambizioni sportive: sedili contenitivi per guidatore e passeggero anteriore, pedaliera in alluminio, padiglione nero e finiture rosse sulla plancia, accanto allo scarico cromato e ai paraurti sportivi anteriori e posteriori. Prezzi a partire da 12.550 euro, che arrivano a superare i 20mila euro per le versioni più accessoriate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori  
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere  
anche con il QR Code

