

**AUTO & MOTORI**

CONTROMANO

**Il futuro italiano dell'automobile è nei sottotavoli**

Il 18 ottobre scorso una riunione al ministero dello Sviluppo economico ha partorito l'obiettivo di "impostare una politica industriale per il settore dell'auto in grado di governare la transizione verso l'elettrico". Ora, che l'automobile stia svolgendo decisamente verso alimentazioni diverse da quelle tradizionali, si sa da almeno cinque anni. Ma da noi è sempre meglio muoversi con i piedi di piombo - materiale peraltro inquinante - e a velocità tartaruga,

animali peraltro che meritano tutela. Con molta flemma, la riunione formalmente si è conclusa con la decisione di istituire presto (quando?) tre "sottotavoli" su politiche per l'offerta, incentivi per la domanda e infrastrutture di ricarica elettrica. L'obiettivo è approfondire le analisi e arrivare a vere e proprie indicazioni di policy. Traduzione: se e quando si farà qualcosa di concreto, probabilmente le automobili voleranno già. Come i sottotavoli.

BMW

**Avanti tutta, la svolta della Serie 1**

La nuova BMW Serie 1 è quella che delle tre generazioni è cambiata di più. Oltre ad aggiornamenti estetici e tecnologici, la più compatta delle BMW infatti ora è costruita per la prima volta sulla piattaforma per le vetture a trazione anteriore del gruppo bavarese. Le dimensioni sono rimaste praticamente invariate: 4,32 metri di lunghezza e 1,80 di larghezza. La trazione anteriore ha però permesso di ottenere un bagagliaio più grande (380 litri) e maggiore spazio interno, soprattutto per chi siede dietro (+3,3 centimetri). La compatta tedesca ha

un nuovo design che la differenzia in maniera netta dalla precedente: la griglia a doppio rene del frontale è unita per la prima volta al centro, mentre i proiettori a Led che la incorniciano hanno un disegno sottile e allungato. Nuovi anche i fari posteriori sviluppati su un piano orizzontale. Gli scarichi cromati sono uno o due a seconda della motorizzazione. La più economica delle BMW è divertente da guidare, grazie a motori brillanti, sterzo preciso e a una buona dinamica. Quando si manifestano i segni tipici della trazione anteriore, come un po' di sovrasterzo, ci

pensa l'elettronica a rimettere a posto le cose senza alcuna percezione da parte del guidatore. La versione

d'ingresso, mossa dal nuovo benzina 1.5 da 140 cavalli abbinato al cambio automatico a sette marce, è brillan-

te e molto fluida nell'erogazione. La nuova Serie 1 è farcita di tecnologia. È anche possibile usare l'assistente vocale pronunciando la frase "Hey BMW". Utile il Parking Assistant che segnala i parcheggi liberi grazie al lavoro congiunto tra un algoritmo e il sistema Gps. La Serie 1 è disponibile in cinque allestimenti, due motorizzazioni a benzina, 118i da 140 Cv o M135i da 306 Cv a trazione integrale. Tre i diesel, 116d da 116 Cv, 118d da 150 o 120d da 190 Cv. Prezzi a partire da 28.100 euro.

Edoardo Nastro



KIA

**Niro si schiera Adesso è solo elettrificata**

La Niro è stata la prima vettura Kia progettata per essere ibrida, plug-in ed elettrica. E così la troverete nelle concessionarie. Niente benzina né diesel, quindi. Più si sale nell'elettrificazione, più si spende e meno si inquina: a parità di allestimenti, le versioni ibrid della gamma Niro (da 26.250 euro) costano 10.000 euro in meno rispetto a quelle plug-in (da scontare poi i vari incentivi che cambiano da regione a regione) mentre la 100% elettrica, che arriverà nel corso del 2020, partirà da circa 32 mila euro. Niro Hybrid e Niro Plug-In sono state sottoposte a un restyling importante, dal frontale con i nuovi paraurti, ai nuo-

vi gruppi ottici con tecnologia LED e cerchi in lega da 16 pollici. Ma le novità sono soprattutto all'interno, dove Kia ha introdotto una serie di aggiornamenti stilistici e nuovi materiali con l'obiettivo di aumentare la qualità percepita, oltre a rendere sofisticatissima la connettività. Nuovi anche i paddle al volante con doppia funzionalità: in modalità di guida "Eco", consentono di scegliere fra 3 livelli di recupero energetico: maggiore è il livello selezionato, maggiore è l'effetto frenata che si verifica al rilascio dell'acceleratore e il conseguente recupero dell'energia. In modalità di guida "Sport" invece, i paddle consentono di cam-

biare marcia senza staccare le mani dal volante a pieno beneficio della sicurezza e del piacere di guida. Kia Niro è ora dotata di un efficiente motore GDi da 1,6 litri benzina a iniezione diretta, abbinato a un pacco batterie agli ioni di litio da 1,56 kWh (Niro Hybrid) o da 8,9 kWh (Plug-in Hybrid). Le emissioni di CO2 per Niro Hybrid sono pari a 99,8 g/km (ciclo combinato WLTP); il dato scende a 31,3 g/km nel caso di Niro Plug-in Hybrid, che dispone di un'autonomia di guida in città in solo elettrico fino a 65 chilometri, o di 49 chilometri nel ciclo combinato.

Ferdinando Sarno

LANCIA

**Stilosa, sempre Così Ypsilon non tramonta**



Più che un caso da studiare, Lancia è un fenomeno paragonabile. Modelli in listino: uno solo. Capacità di resistere: mille. Abilità di proporsi commercialmente: un milione. Alla Ypsilon ogni anno basta un leggero tocco di bacchetta magica, qualche dettaglio nuovo e via: eccola rinnovata e sempre uguale. Il mercato accetta, anzi è felice, perché le vendite continuano ad arrivare copiose. La Ypsilon è da anni la seconda vettura più acquistata in Italia, segno che il prodotto c'è, e piace, specie alle donne. Grazie anche al prezzo contenuto.

Eccola allora, la nuova (si fa per dire) Lancia Ypsilon: il listino parte da 1.300 euro (con finanziamento) e l'hanno chiamata Monogram, ennesimo tributo a un'automobilina che dopo 34 anni di carriera, e 30 serie speciali a una più apprezzata dell'altra, conserva ancora l'energia e l'intelligenza per sposare le tendenze modaiole del momento. Il monogramma Y ricorre sul frontale, su mozzu ruota, montante centrale, portellone posteriore e negli interni, il colore oro e nero in contrasto è il segno distintivo della carrozzeria. Tra i tanti contenuti di serie, spicca-

no climatizzatore, volante in pelle, radio Uconnect con schermo touch da 5 pollici, fendinebbia e sistema audio DAB. La nuova Ypsilon Monogram sotto il cofano adotta il motore benzina 1.2 Fire Evo II da 69 Cv, adatto anche ai neopatentati grazie al rapporto potenza/tara inferiore ai 55 kW/tonnellata e alla potenza massima inferiore ai 70 kW, disponibile anche nella versione con la doppia alimentazione a benzina e GPL. Completa la gamma l'ecologico 0,9 litri a metano da 70 Cv.

Alberto Caprotti

**Il restyling di 5 modelli**

**Si rifanno il trucco per continuare a piacere**



SUBARU

**Levorg atto II, la familiare come si deve**

Si chiama Levorg, arriva quattro anni dopo la prima e la seconda cambia parecchio, concettualmente soprattutto. Ma sempre di una Subaru si tratta, quindi zero compromessi. Un marchio di nicchia per clienti fedelissimi aggiorna un modello classico come questa station wagon che esteticamente perde la stranezza che l'aveva resa unica e riconoscibile nella versione precedente, cioè la presa d'aria sul cofano. In realtà questo è solo il primo indizio di un messaggio più profondo. Subaru Levorg atto II cambia poco nell'aspetto e molto nel carattere. È meno sportiva,

ma più comoda e soprattutto più sicura. Addio diesel, prima di tutto, e invece del 4 cilindri contrapposti 1.6 turbo benzina a iniezione diretta, ora c'è un altro benzina (sempre un 4 cilindri "boxer" ovviamente), ma da 2 litri e un po' meno potente 150 cavalli. Quella del 2.0i aspirato è una scelta da buon padre di famiglia, esattamente cioè il cliente tipo della Levorg, tutta sostanza e poca apparenza. Il risultato è una station wagon più convenzionale, docile da guidare, buona per tutti i terreni grazie alla classica trazione integrale Subaru, grande ma non ingombrante (469 cm di lun-

ghezza), comoda per cinque e con un bagagliaio a prova di vacanze (522 litri) e che consuma il giusto (7 litri/100 km in media). Il tutto per un listino che parte da 32.000 euro. Gli ingegneri giapponesi hanno migliorato anche il settaggio delle sospensioni e dello sterzo, ottimizzati per un maggior comfort di guida, e aggiornato le dotazioni di sicurezza con l'EyeSight v3, l'avanzato sistema Subaru di assistenza alla guida. Riassumendo: la nuova Levorg non è fatta per correre nè per le emozioni forti, ma per chi l'automobile la sceglie con la testa. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NISSAN

**Nuova Juke, meno estrema per durare**

Non era bella, ma piaceva. Per quel suo modo di essere fuori dagli schemi, con il muso rialzato e il doppio faro, che ha convinto milioni di automobilisti a innamorarsi di lei. Poi gli anni sono passati, come i gusti dei clienti che da un B-Suv, vogliono linee più tradizionali ma con tanti contenuti in più. Nuova Nissan Juke ora si presenta dopo una rivisitazione più in linea con il resto della "famiglia" che ha in Qashqai il pezzo forte. Partendo da elementi comuni sul frontale, ma addolcendo la linea del posteriore, Juke si presentava ora con un mo-

tore benzina il DIG-T mille di cilindrata e 117 CV, unica scelta disponibile (addio diesel, come vuole la moda del momento) e due cambi, manuale a 6 marce o automatico DCT a 7. Se lo stile esterno colpisce per eleganza e armonia, gli interni non sono da meno. I tecnici Nissan hanno trovato spazio in più pur mantenendo intatte o quasi le misure esterne. Il nostro test su strada ha confermato un assetto molto morbido. Inutile chiedere di più, basta guidare con dolcezza, arrotondare le curve senza tirare le marce dei tre cilindri che ha una bella coppia mo-



trice e godersi il viaggio. Naturalmente ci sono tutti gli ultimi sistemi di infotainment, e in più

una App preziosa che i genitori apprensivi potrebbero usare. Ovvero

sul cellulare si possono inserire dei sistemi di controllo a distanza, per cui se il figliolo ci dà di gas e supera i limiti, compare subito l'allarme sul telefono e lo si può richiamare all'ordine, lo stesso per la localizzazione costante del mezzo. Riguardo ai prezzi, si parte da 19.620 euro per l'allestimento Visia, che è quello base, e si arriva a 26.780 per la Tekna con cambio automatico (2 mila euro in più rispetto alla versione manuale), il più lussuoso dei sei disponibili.

Paolo Ciccarone

© RIPRODUZIONE RISERVATA