

CONTROMANO

Cosa resta di un'icona di libertà

AUTO & MOTORI

«La libera mobilità è influenzata da una serie di decisioni che ne limita i confini. Allo stato dell'arte, il mercato non offre più al consumatore una totale indipendenza nelle scelte...»: lo diceva un anno fa al mensile "Quattroruote" Carlos Tavares, capo del Gruppo PSA. Da allora la situazione è addirittura peggiorata. Le normative europee in tema di emissioni, e le restrizioni sulla circolazione di alcune tipologie di veicoli da parte delle amministrazioni locali, stanno in-

fluendo in maniera determinante. Oggi la domanda di fronte alla vetrina di un concessionario non è più: «Quale vettura mi piace?». Ma è diventata: «Quale vettura posso acquistare?», dove il «posso» non è solo una questione di disponibilità economica, ma soprattutto un dubbio legato alla fruibilità di quel modello in base alla sua alimentazione. Da storica icona di libertà ad angosciante oggetto di imposizione: la parabola dell'automobile è ormai compiuta. (A.C.)

Il senso di Subaru per la neve

Test in Lapponia a 23 gradi sottozero: ecco come auto "normali" diventano speciali in condizioni estreme

Elettronica, motore boxer e trazione integrale permanente: i tradizionali punti di forza del marchio giapponese superano l'esame di affidabilità

ALBERTO CAPROTTI
Inviato a Kittilä (Finlandia)

Il bianco è l'unico colore previsto, e il silenzio della neve è una sensazione che fa rumore. Ci passi sopra con le gomme e solo qui non la sporchi mai: chilometri e chilometri di nulla, i solchi di chi ti precede come pista e sei Subaru da guidare. Ghiaccio, 23 gradi sottozero, il buio alle tre di pomeriggio: c'è di peggio nella vita, ma anche di meglio. La nostra Impreza più che un modello è un'idea di viaggio, la Lapponia finlandese un parco giochi per chi ha fatto della trazione integrale il suo dogma. Andiamo, proviamo a capire come si possa guidare in condizioni estreme le stesse vetture che ogni giorno usiamo sulle strade di casa nostra. Capire invece come si possa vivere qui, quello è praticamente impossibile. A 170 chilometri dal Circolo Polare Artico, l'inverno morde il fiato ma le vetture del marchio giapponese sembrano non soffrire. Quando la strada diventa un grande anello di ghiaccio, è

bello anche mettersi al volante dell'unico modello Subaru a trazione posteriore, la coupé BRZ. Gomme chiodate in questo caso, la coda dell'auto che derapa, ma sempre in perfetto controllo. Le altre vetture della nostra prova sono quelle che compongono la gamma Subaru al completo: tutte rigorosamente 4x4: le nuove Impreza e la XV, l'anteprima assoluta della "familiare" Levorg nella versione 2019, il Suv Forester e l'Outback, compromesso perfetto tra una crossover e una station wagon. È qui che inizi a comprendere cosa fa di una Subaru, una Subaru. Un marchio relativamente piccolo (che vuole restare tale) ma estremamente fidelizzato che ha due prerogative fondamentali e storiche: il motore boxer (dal 1966) e la trazione integrale permanente Simmetrical All Wheel Drive, addirittura dal 1972. In un paesaggio fatto di lunghi rettilinei di deserto gelato, boschi immensi (il 70% della Finlandia è coperto da alberi), 718 laghi e 200mila renne che qui sono più numerose degli abitanti, è confortante sapere di

poter contare sulla tecnologia EyeSight, che attraverso due telecamere raccoglie le informazioni per gestire frenata d'emergenza e cruise control adattivo riconoscendo gli eventuali ostacoli improvvisi e la loro distanza. Quando prendiamo il volante della XV e il tracciato prevede una salita ripidissima, c'è la modalità del sistema X-Mode per gestire la risposta del motore, dei freni e della trazione su fondi a basse aderenza: l'elettronica pensa a tutto, come pure nella successiva discesa dove l'Hill Descent Control frena automaticamente la vettura per ridurre la velocità e scendere in piena sicurezza. Stessa confortante risposta anche affrontando il "twist", situazione cioè in cui i punti di appoggio della vettura sul terreno sono solo su due ruote diagonalmente opposte. Un milione di vetture immatricolate l'anno scorso nel mondo, l'86% della produzione riservata ai Suv, quasi il 90% delle motorizzazioni a benzina dopo una improvvisa e decisa fuga dal diesel per adeguarsi ai tempi. Di elettrico qui nemmeno si parla, l'ibrido ar-

riverà, ma con calma, su due modelli non prima di fine 2019, probabilmente più per obbligo che per scelta. Per il resto, sicurezza, affidabilità, tecnologia e sostanza: pochi fronzoli. L'orgogliosa "diversità" di Subaru si riassume nei suoi 102 anni di storia e nella sua indipendenza, quasi unica in un panorama di gruppi automobilistici sempre più alleati e confusi tra loro. C'è ancora strada da fare, mentre cala un buio attutito dal colore del terreno. Tocca alla Levorg questa volta, agile e leggera sulla neve eterna di questo viaggio nelle suggestioni grazie anche al motore boxer, che per la sua architettura a cilindri orizzontali contrapposti ha un baricentro più basso per un miglior bilanciamento della vettura a beneficio della sua stabilità. Il traguardo ora è vicino, anche la Lapponia prima o poi finisce, al contrario del freddo. Resta la sensazione di aver guidato sicuri, superando difficoltà insolite, divertendosi e senza alcun timore. E questo, alla fine, è il senso di ogni viaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA/1

Una sportiva per chi è stanco dei Suv
Ecco Kia Proceed, la "quasi coupé"



La nuova Kia Proceed

Dopo berlina e station wagon, nasce un terzo modello della famiglia Ceed. Si chiama Proceed ed è una shooting brake lunga 4,60 metri dalle linee sportive, disegnata dal centro stile europeo Kia di Francoforte per catturare quei clienti annoiati dalle classiche familiari e che cercano qualcosa di diverso dagli ormai onnipresenti Suv. La Proceed è più bassa e più sinuosa della familiare con cui condivide lo stile del frontale e degli interni. Il risultato è una vettura a prima vista sportiva e grintosa con un posteriore decisamente personale. La linea del tetto infatti scende sul retro in maniera piuttosto accentuata, poggiando sul portellone del bagagliaio. Se la si guarda da dietro, spicca la fascia di led che unisce i due fari, percorrendo tutta la larghezza della vettura. La Kia Proceed non tradisce le sensazioni suscitate dall'estetica: è divertente da guidare tra le curve e confortevole per i lunghi viaggi. Premendo un tasto infatti si passa dalla modalità Normal a quella Sport che irrigidisce sterzo, sospensioni e aumenta la reattività di acceleratore e cambio, dedicata a chi vuole togliersi qualche soddisfazione. L'impostazione degli interni segue quella della famiglia Ceed. Il sistema infotainment si gestisce dallo schermo da 8 pollici al centro della plancia sotto il quale ci sono i comodi tasti fisici per una selezione rapida delle funzioni. Lo spazio non manca, dietro due persone viaggiano comode ed è spazioso anche il bagagliaio (594 litri). Per il capitolo sicurezza attiva, sono di serie dispositivi come la gestione automatica degli abbaglianti e il sistema che mantiene la vettura al centro della corsia. Due gli allestimenti previsti per il mercato italiano. Al primo, GT, è abbinato esclusivamente il 1.6 turbo benzina da 204 cavalli con cambio manuale o automatico a sette rapporti. Il secondo, GT Line, si può scegliere con il 1.4 turbo benzina da 140 cavalli o con il 1.6 diesel da 136 cavalli, entrambi con trasmissione automatica o manuale. Prezzi a partire da 29mila euro.

Edoardo Nastro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere
anche con il QR Code



LA PROVA/2

Toyota Rav4 diventa solo ibrida
Ventisei anni dopo, è ancora un'icona



Toyota Rav4 Hybrid: il listino parte da 29.950 euro

Dici Toyota Rav4 e la mente ritorna a un passato nemmeno tanto lontano, 1994, quando il Suv nipponico rivoluzionò il panorama automobilistico. Compatto, con telaio in scocca, agile e maneggevole, Rav4 rappresentò il modello alla moda, la nuova tendenza del muoversi in città e fuori. Oggi, un quarto di secolo dopo, Rav4 è ancora una icona di Toyota, solo che si è adeguata ai tempi. Misure maggiorate, più spazio a bordo e fuori: la versione 2019 rappresenta un ottimo compromesso. Ovvero, come conciliare le esigenze di passeggeri che necessitano di comodità, e quelle del traffico con misure inferiori. La novità sostanziale sta però sotto pelle, ovvero Rav4 diventa tutto ibrido grazie a un miglior meccanismo di abbinamento fra motore termico (2500 cc benzina) e motore elettrico. La fluidità di marcia ne guadagna, non ci sono strappi e si può viaggiare in elettrico fino a 120 km orari prima che intervenga il motore tradizionale per consumi che nella guida reale si attestano sotto gli 8 litri per 100 km. Rav4 Hybrid è offerto anche in versione 4WD,

con il motore elettrico posteriore che garantisce la trazione integrale senza bisogno di differenziali e altro per trasferire la potenza dall'anteriore al posteriore. Davvero interessante, anche perché sull'asfalto scivoloso e in fuoristrada si avverte chiaramente quando le ruote posteriori trasferiscono potenza, dando quasi una sensazione di quattro ruote sterzanti anche se non lo sono. Rav4 Hybrid a due ruote motrici ha una potenza di 218 CV ed emette 102 gr. di Co2, mentre la 4WD ha 222 CV ed emissioni inferiori ad appena 100 gr. Co2. Interessante il prezzo grazie ai 4.600 euro di incentivi Toyota. La versione di ingresso parte da 29.950 euro ed è già abbastanza completa negli allestimenti. Le versioni top arrivano a 40.950 euro a 2 ruote motrici e 43.500 nella 4WD. Su strada poco da dire: silenziosa, comoda, tenuta di strada buona con sterzo preciso. Un altro punto a favore di una icona di Toyota che compie un quarto di secolo ma non lo dimostra.

Paolo Ciccarone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA/3

Personalità e dotazioni da "adulta"
Mazda CX-3, non la solita crossover



La Mazda CX-3, da 21.470 euro

Sorprendenti questi giapponesi. Ti aspetti la solita crossover compatta, una delle tante che ora affollano il segmento delle "4 metri, centimetro più centimetro meno", e invece davanti e al volante alla CX-3 comprendi che il salto di qualità fatto da Mazda negli ultimi anni è davvero sostanziale. Qualità costruttiva, personalità nella linea estetica e risposta dinamica da auto "adulta" qui non mancano. Certo, l'esemplare della nostra prova, cioè il 2.0 litri benzina da 150 CV in versione Exceed a trazione integrale accessoriata di tutto, condiziona il giudizio perché rappresenta il top di gamma. Ma lo rende comunque centrato considerando che la stragrande maggioranza delle CX-3 sono vendute nelle versioni più ricche. Andando al sodo, è una vettura che si guida in scioltezza: agile in città, precisa nello sterzo, non stanca anche nei tragitti medio-lunghi grazie all'impostazione di guida abbastanza alta. Buona la risposta delle sospensioni, che assorbono bene le asperità senza essere troppo morbide. Meno positive le impressioni a livello di abitabilità interna: lo spazio per le gambe dei passeggeri posteriori è appena sufficiente. Unico difetto forse, insieme all'insonorizzazione generale non proprio da record. Ricca la dotazione di serie, che comprende anche l'utilissima retrocamera posteriore e il freno di stazionamento elettrico con Auto Hold che aiuta negli spunti in salita. Completati anche i sistemi di assistenza alla guida: senza sovrapprezzo la frenata automatica SCBS in grado di individuare i pedoni anche al buio. Tutto il resto fa parte del pacchetto i-Advanced, disponibile soltanto per Exceed, con fari adattativi, monitoraggio anticollisione posteriore e cruise control attivo. L'esemplare da noi testato costa 30.200 euro, ma il listino della CX-3 parte da 21.470 per le versioni a benzina (solo 2.0 litri) e da 23.070 euro per quelle a gasolio (solo 1.8 litri): tutto sommato una scelta interessante. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA