

AUTO & MOTORI
CONTROMANO
Anche i navigatori sbagliano

«Il navigatore dice di svoltare a destra. Ma mi pare strano... Che faccio, giro?». È il classico dilemma di viaggio, con allegato referendum familiare da sbrigarci in fretta perché le vetture dietro non hanno mai pietà per noi indecisi e strombazzano all'istante. Il fatto è che anche i navigatori, ogni tanto, sbagliano. E noi non siamo più abituati a mapparci il tragitto da soli. La tesi di fondo, pessimista e forse poco originale, è che l'affidarsi a un dispositivo elettronico e-

sterno al cervello per trovare la strada giusta ha inibito la nostra capacità di ragionare e ricordare. Che questo sia un male però, resta tutto da dimostrare. Può anche darsi che il navigatore diffuso (oggi basta quello su telefonino) ci abbia reso tutti un po' più stupidi. Ma il Gps quasi sempre permette anche agli automobilisti mediamente stupidi di andare in giro senza avere la certezza di perdersi. Che non è poco, ed è anche molto democratico. (A.C.)

L'anteprima europea del modello con cui il marchio di Fca torna nel segmento dei pick-up dopo 27 anni ha accolto in Trentino i 1.600 partecipanti del grande raduno di Jeep Camp 2019 Jeff Hines: «Stiamo alzando il livello delle aspettative dei nostri clienti ma anche loro stanno innalzando le nostre»

 ALBERTO CAPROTTI
 San Martino di Castrozza (Trento)

Tre giorni per rendersi conto che c'è un mondo che in fuoristrada ci va davvero, ed è felicissimo di farlo. È questo il senso di Jeep Camp 2019, il grande raduno organizzato a metà luglio a San Martino di Castrozza (Trento) nel cuore delle Dolomiti dove si sono dati appuntamento più di 700 Jeep provenienti da tutto il mondo e 1.600 affezionati clienti del marchio americano di proprietà Fiat-Chrysler. Gli appassionati presenti all'evento si sono goduti oltre 40 km di percorsi off-road (divisi per difficoltà) studiati e programmati dagli esperti della Jeep Academy, che li hanno affiancati per dare consigli su come sfruttare al meglio la trazione 4x4, godersi le giornate in sicurezza e vivere in pieno l'indomito spirito di libertà che queste vetture ispirano. Il tutto senza violare la natura di queste montagne di straordinaria bellezza: per realizzare le strutture del Camp 2019 infatti, Jeep ha utilizzato oltre 100 metri cubi di tronchi di alberi abbattuti dalle devastanti tempeste dell'ottobre scorso, per un totale di 250 tonnellate di legno che saranno rimosse e smaltite per rendere possibile il rimboschimento. Ad accogliere il popolo dei "jeepers" è stata l'anteprima europea del nuovo Jeep Gladiator, il modello che riporta un pick-up nel catalogo del marchio a ventisette anni di distanza dalla messa in pensione del Comanche, l'ultimo fuoristrada con cas-



La nuova Jeep Gladiator: arriverà in Europa verso la fine del prossimo anno

C'è un mondo in fuoristrada

Il nuovo Gladiator e il popolo di Jeep: quando la passione e lo spirito di libertà superano qualunque ostacolo

sone aperto prodotto in ordine di tempo da Jeep. Per ripresentarsi da protagonista nel segmento dei pick-up, il marchio americano ha scelto di tornare in scena con un prodotto capace di attirare l'attenzione degli appassionati: un veicolo open air multituoso, pensato per offrire divertimento di guida, unito alle leggendarie capacità off-road di Jeep e alle tecnologie avanzate già sperimentate sui modelli Wrangler. Il tutto, abbinato alla libertà e alla flessibilità nel trasporto di attrezzature di ogni sorta, garantite da un cassone in acciaio da 152 centimetri. Prodotta negli Stati Uniti, nella fabbrica di Toledo (Ohio), la nuova Jeep

Gladiator arriverà nei concessionari del Medio Oriente, mercato sul quale Fca punta molto per il nuovo prodotto a marchio Jeep, nel primo semestre del 2020 e con tre diversi allestimenti: Sport, Overland e Rubicon e motori 3.6 litri a benzina da 285 Cv e 3.0 da 260 Cv che non imbarazzano certo dei mercati, entrambi abbinati a un cambio automatico da 8 rapporti. L'introduzione in Europa di Gladiator è invece previsto entro la fine del prossimo anno. Come nella consolidata formula di Wrangler, le capacità off-road di Gladiator sono garantite da due avanzati sistemi 4x4 (Command-Trac e Rock-Trac) assali Dana 44 di terza ge-

nerazione, bloccaggi elettrici degli assali anteriore e posteriore Tru-Lock, barra stabilizzatrice a scollamento elettronico che rappresenta una novità assoluta nel segmento, oltre agli pneumatici off-road da 32". Il Camp Jeep 2019, oltre a Gladiator, ha avuto tra i suoi protagonisti anche un altro modello atteso dagli appassionati del genere, ovvero la nuova Jeep Wrangler 1941 allestita da Mopar, il marchio Fca dedicato ai prodotti e ai servizi after sales per tutti i veicoli del gruppo. Il raduno sulle Dolomiti trentine ha fatto da vetrina al lancio commerciale di questo modello, a soli tre mesi dalla sua presentazione in anteprima mondiale al

Salone dell'auto di Ginevra. Il veicolo è un modello a trazione integrale con un allestimento adatto anche alla omologazione di legge in fatto di personalizzazione, dal kit assetto rialzato da 2" allo snorkel (a richiesta), passando per rock rails, battitacco neri, sportello carburante nero e tappetini all'weather che arricchiscono la configurazione specifica di questo modello. Completa la configurazione la scritta "1941" sul cofano, che ricorda una data simbolo per il marchio Jeep, la nascita della mitica Willys militare. Quella di Jeep intanto è una community che diventa sempre più grande: il marchio in giugno ha consoli-

dato la propria leadership sul mercato italiano dei Suv, con Renegade al primo posto dopo aver realizzato la migliore quota dell'anno col 16,3%, mentre Compass continua a essere un riferimento con una quota dell'11,7% e Wrangler cresciuta del 73% rispetto all'anno scorso. «Stiamo alzando il livello delle aspettative dei nostri clienti - ha detto Jeff Hines, capo del marchio per la zona EMEA - ma dobbiamo anche ammettere che loro stanno innalzando le nostre». Per rendersene conto è bastato vedere l'entusiasmo, la passione e la voglia di guidare fuoristrada dei fedelissimi arrivati in Trentino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA SU STRADA/1
L'eleganza vincente di Land Rover Evoque
La prima piaceva, la seconda anche di più

Linee eleganti ed estetica originale: la prima è stata un grande successo. Ora, a quasi nove anni dal debutto nel segmento dei Suv compatti "premium", la seconda generazione della Range Rover Evoque è da qualche mese sul mercato. Stesse dimensioni (437 cm di lunghezza) ma più spazio a bordo, per una vettura "pulita" e ricca di particolari di impatto, come le maniglie a scomparsa mutate dalla sorella maggiore Velar e lo specchietto retrovisore interno che grazie a una telecamera integrata nell'antenna sul tetto si trasforma in uno schermo video ad alta risoluzione. Qualche veloce impressione estetica: un po' deludente la leva del

cambio che sostituisce il rotore della versione precedente, apprezzabile l'ampliamento del bagagliaio (ora sfiora i 500 litri di capienza), scenografici il grande tetto in vetro e i nuovi fari a led: optional splendidi ma molto cari. Come del resto quanto (ed è quasi tutto) non è di serie, al punto da far lievitare di molto il listino che parte basso - 40mila euro per la "base" a gasolio - e arriva molto in alto (almeno 65.000) per una versione accessorizzata. Quella della nostra prova, il 2.0 turbodiesel da 180 Cv, è piaciuta molto per qualità di guida e sensazioni



al volante. Malgrado il peso non da sifide (1.770 kg a vuoto), la Evoque è piuttosto agile anche in città e un portento di comoda potenza in autostrada. Tutti a quattro cilindri i motori: i benzina sono i 2.0 da 200, 249 o 300

Cv, mentre per il gasolio le potenze sono 150, 179 o 241 Cv. Le versioni 4x4 hanno cambio automatico a 9 rapporti e un sistema mild hybrid a 48 Volt. A inizio 2020 arriverà anche una variante ibrida plug-in. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Il canale motori
 su www.avvenire.it/economia/motori
 Si può accedere anche con il QR Code

LA PROVA SU STRADA
Nuova Honda HR-V, la conferma che la sportività resiste ancora


La Range Rover Evoque e, a destra, la Honda HR-V

CORRADO CANALI

Anche per Honda il futuro è all'insegna dell'elettrificazione con tanti modelli in arrivo fra ibridi ed elettrici, destinati nel primo caso a sostituire i diesel e nel secondo a essere l'alternativa ai benzina, ma lo spazio per un'offerta all'insegna della sportività resterà nel dna della Casa giapponese. Una vocazione che si conferma anche col rinnovato crossover HR-V visto che i giapponesi hanno deciso di puntare sulla grintosa Sport col motore 1.500 cc turbo benzina da 182 cv. Esteticamente la Sport si riconosce per la nuova mascherina cromata con griglia a nido d'ape nera e gli specchietti retrovisori dello stesso colore, gli esclusivi cerchi da 18 pollici, lo spoiler frontale, le minigonne e un paraurti dietro più aggressivo con due terminali di scarico. Novità anche all'interno col display dell'infotainment da 7 pollici e il nero dei sedili che si alterna al rosso, lo stesso colore della plancia. Alla guida la vettura si fa apprezzare per la buona spinta sin dai regimi più bassi e per la reattività garantita dagli ammortizzatori specifici che adattano la risposta alle sollecitazioni: più docile nel caso di piccole irregolarità dell'asfalto, più decisa in curva. C'è poi il sistema che in Honda chiamano Performance Dampers: due ammortizzatori, montati in orizzontale nella zona anteriore e in quella posteriore della scocca che smorzano le oscillazioni in curva. La nuova Honda HR-V Sport è disponibile a partire da 29.950 euro; con il cambio automatico CVT costa invece 31.300 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA SU STRADA/3
Spazio e affidabilità: Subaru Levorg è nuova sopra e sotto il cofano

Il restyling della familiare giapponese punta sull'inedita motorizzazione 2.0 litri benzina da 150 cavalli, con cambio automatico e trazione integrale

FERDINANDO SARNO

«La fiducia dei nostri clienti può venire solo dalla qualità dei prodotti». Lo ha detto, attraverso un video messaggio, il nuovo presidente di Subaru Italia, Kunichika Koshimizu, assente alla presentazione della nuova Levorg perché impegnato in Giappone per motivi di lavoro. Probabilmente è andato a chiedere più vetture da commercializzare visto che, quelle disponibili in Italia, sono tutte vendute o quasi. I numeri, di nicchia ma pur sempre incoraggianti, dicono che nel 2018 Subaru ha venduto 1.063.000 vetture nel mondo, di cui 3.366 in Italia. Nel primo semestre 2019 ne sono state vendute 1.412 grazie ad un +40% di Outback, +38% di Forester e +12% di XV. Con l'arrivo della nuova Levorg ora ci dovrebbe essere un'impennata interessante. Sempre che, dal Giappone, le vetture non arrivino con le contagocce perché la Levorg è davvero una gran bel-

la macchina, con un buon rapporto qualità/prezzo oltre alla tradizionale affidabilità nel tempo che una Subaru ha sempre. Proposta nei due allestimenti Style (32.000 euro) e Premium (34.500 euro), la Levorg di seconda generazione (la prima fu lanciata nel 2015 con tre allestimenti) si presenta, pur mantenendo le



La nuova Subaru Levorg

stesse dimensioni, con qualche ritocco estetico, il più evidente sopra il cofano (che perde la presa d'aria) e sotto, cioè il nuovo motore 2,0 benzina Euro 6d-TEMP da 150 CV, abbinato al cambio automatico Leneartonic. Provandola abbiamo apprezzato il nuovo settaggio delle sospensioni e dello sterzo che offrono grande stabilità e controllo, sia nei rettilinei sia in curva. Lo spazio a disposizione è un altro motivo di acquisto soprattutto da parte delle famiglie (la capacità del bagagliaio, per esempio, va da 522 a 1.446 litri). Da segnalare l'aggiornamento del sistema infotainment con connettività smartphone compatibile con i servizi Apple CarPlay e Android Auto. Infine, ad aumentare ulteriormente il livello di sicurezza preventiva, c'è il sistema di supporto alla guida Eyesight di terza generazione dotato di Dual Vision Display che proietta tutte le informazioni sul parabrezza tramite dei led colorati ad alta luminosità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA