

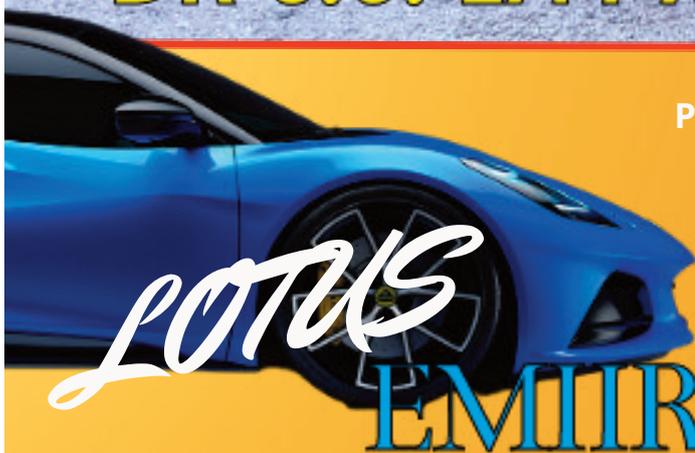
1° USCITA
NUMERO GRATUITO

TS
MOTORI
A cura di Fabio Ciciotti



Fabio Ciciotti:

DR 6.0: LA PROVA ESTREMA



PROVA SU STRADA:

FORD PUMA
MILD HYBRID

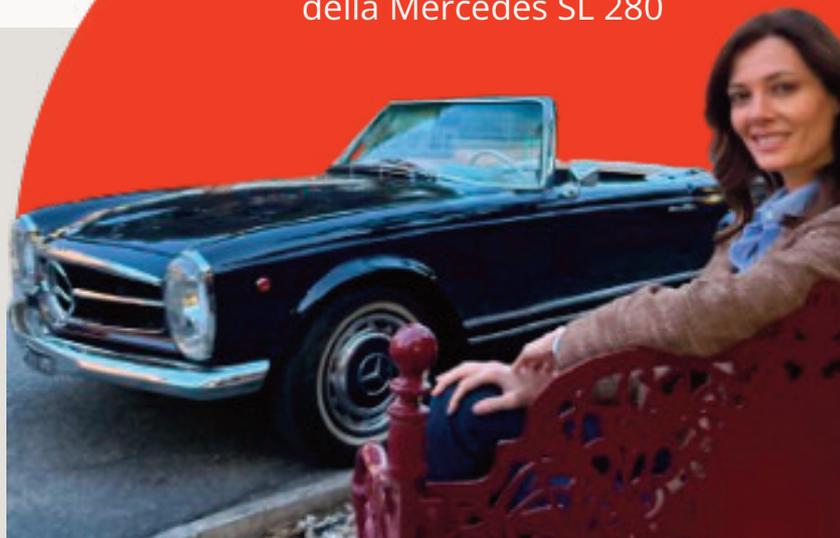


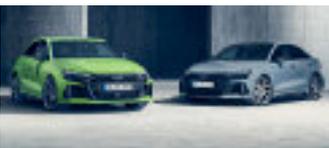
EVA CROSETTA:

L' eleganza senza tempo ci racconta
della Mercedes SL 280

PROVATE PER VOI:

DACIA DUSTER GPL
ALFA ROMEO JUNIOR
HYUNDAI KONA
MG 3
SKODA FABIA RALLY RS



Editoriale	3
Mercato Auto	4
Volkswagen: 50 anni della Polo	8
Alfa Romeo Junior	11
Camel Trophy	15
Classiche e moderne	
Alfa Romeo	21
Ford Sierra Cosworth	24
Mura	26
Opel Omega	28
Dacia Duster - Prova su strada	30
Curiosità	
Dacia	32
Curiosità dal mondo Ferrari	35
	
	
	
	
	
	
DR 6.0 - Prova su strada	38
Eva Crosetta: Mercedes SL 280	42
Ford Puma	45
Formula E	
DS	47
Jaguar	49



Hyundai Kona	52
Jeep Avenger 4xe	57
Lotus Emira	62
Mercedes 190 Evo	67
MG 3 Hybrid	71
Mhero - Prova su strada	76
News auto	
Audi	81
News da San Marino	84
Confronto tra BMW e Audi	
BMW M5 Touring vs Audi RS6	86
Skoda Fabia RS Rally2	90
Moto	
Aprilia SR GT	98
Le nuove Honda CMX500 e 1100	100
Retro	102
Rally Legend	
Porsche Dakar	104
Peugeot 405 Turbo	108
Subaru Impreza	112
Speciale Fiera di Bologna	115



LO STRESS DEI CONSUMI? ...



L'Editoriale di **Fabio Ciciotti**

Oggi il dilemma più grande di chi acquista una vettura, bella! Ma quanto consuma?

Per questo abbiamo deciso di mettere in fila le auto che consumano di meno nella nostra prova dei consumi reali nella prima metà del 2024. Qui sotto trovate quindi le classifiche per alimentazione delle auto più efficienti provate in questo prime semestre appena concluso: potreste trovare l'auto giusta per le vostre esigenze che vi permette anche di risparmiare sui costi chilometrici!

- ❑ **Classifica benzina**
- ❑ **Classifica diesel**
- ❑ **Classifica Gpl**
- ❑ **Classifica full hybrid**
- ❑ **Classifica plug-in hybrid**

❑ **CLASSIFICA BENZINA**

Un po' a sorpresa la più efficiente delle auto a benzina non è una mild hybrid, ma una "semplice" 1.2 turbo da 130 CV con cambio automatico 8 marce come la **Citroen C4 X**. L'originale berlina crossover francese registra nel tragitto Roma-Forlì un consumo medio di 4,10 l/100 km (24,39 km/l di percorrenza), spendendo 28,32 euro per la benzina del viaggio di 360 km.

Seconda è un'altra auto "puramente" a benzina come la **Skoda Kamiq** che sfrutta al meglio il suo motore 1.0 TSI da 116 CV abbinato al cambio manuale. Al terzo posto c'è la mild hybrid **Hyundai Kona** col motore 1.0 T-GDI 48V da 120 CV e il cambio manuale.

❑ **CLASSIFICA DIESEL**

Fra le tre auto a **gasolio** provate nei primi sei mesi del 2024 spicca il dato registrato dalla **Mercedes B 180 d**, la **Classe B** col 2.0 turbodiesel da 116 CV che registra una media di 3,30 l/100 km (30,30 km/l), una spesa di 20,61 euro per il carburante del viaggio e si guadagna un posto nella Top 10 della auto diesel. Al secondo posto troviamo la più grande **BMW Serie 5**, la berlina

tedesca che sfrutta il motore 2.0 turbodiesel mild hybrid 48V da 197 CV, la trazione integrale e il cambio automatico a 8 rapporti.

❑ **CLASSIFICA GPL**

Nelle prove di auto a **Gpl** sorprende il risultato da record ottenuto dalla **Hyundai i10**, la piccola coreana col motore 1.0 bifuel benzina/Gpl da 65 CV che registra un eccezionale consumo di 5,20 l/100 km (19,23 km/l) e soprattutto una spesa di viaggio di appena 13,09 euro, una delle più basse di sempre.

Un po' più alto, ma giustificato anche dal diverso tipo di auto, è il consumo della nuova **Dacia Duster** a Gpl, il SUV sempre più spazioso che sfrutta il motore bifuel 1.0 da 100 CV.

❑ **CLASSIFICA FULL HYBRID**

Quando si parla di auto full hybrid il marchio **Toyota** può vantare un'esperienza quasi trentennale e ce lo ricorda piazzando al primo posto della classifica di categoria la sua nuova **C-HR 2.0 Hybrid**, il SUV coupé da 197 CV che porta a casa una media di 4,00 l/100 km (25,00 km/l). La spesa per la benzina del viaggio di 360 km è di 26,91 euro.



MERCATO AUTO

NEL 2024 1.558.704

IMMATRICOLAZIONI (-0,5%)

A DICEMBRE VENDUTE

105.715 UNITÀ (-4,9%)

Nonostante due giorni lavorativi in più, il mese di dicembre si ferma a 105.715 vetture immatricolate, in flessione del 4,9% rispetto alle 111.201 unità dello stesso mese del 2023. Con 1.558.704 immatricolazioni, un dato inferiore alle aspettative, l'anno 2024 segna quindi una flessione dello 0,5% rispetto alle 1.566.521 unità del 2023, rimanendo significativamente al di sotto dei livelli pre-pandemia: oltre 358.000 unità in meno (-18,7%) rispetto al 2019.

La transizione verso una mobilità a zero emissioni non mostra segni di accelerazione: anche il 2024 risulta un anno sprecato. Le immatricolazioni di vetture elettriche pure (BEV) nel mese di dicembre si atte-

stano al 5,5%, in lieve aumento rispetto al 5,3% di novembre ma inferiore al 6,0% di dicembre 2023. Il 2024 chiude con una quota BEV al 4,2%, pari a quella del 2023. Le auto ibride plug-in (PHEV) raggiungono il 3,4% a dicembre, con un lieve incremento rispetto a novembre ma in calo su base annua, con una quota complessiva per il 2024 che si ferma al 3,3%, inferiore al 4,4% dell'anno precedente. La quota totale di vetture elettrificate (ECV) nel 2024 si attesta al 7,5%, contro l'8,6% del 2023.

La bassa penetrazione dei veicoli elettrici continua a sollevare serie preoccupazioni sul raggiungimento



► *Continua dalla pagina precedente*

degli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dai Regolamenti europei. L'UNRAE sottolinea l'insostenibilità dei target in vigore dal 2025, che potrebbero comportare per i Costruttori sanzioni stimate dall'ACEA in circa 16 miliardi di euro solo nel primo anno.

«Non possiamo accettare che una politica frammentaria e scoordinata, a livello sia europeo che italiano, si trasformi in un peso economico così penalizzante per i Costruttori», dichiara il Presidente Michele Crisci. «Come abbiamo

chiarito molto bene nel corso della nostra Conferenza Stampa di fine anno, non vi è dubbio che il Green Deal non sia la causa della crisi dell'automotive in Europa, tuttavia a tal proposito non possiamo non sottolineare con forza come la carenza e la disomogeneità degli strumenti incentivanti, della fiscalità sull'auto e della disponibilità di infrastrutture adeguate abbiano evidentemente frenato il mercato in relazione allo sviluppo atteso delle nuove tecnologie a zero e bassissime emissioni».

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

Anche l'ACEA, con un appello alla Commissione Europea del 23 dicembre, ha ribadito la necessità di una revisione urgente del sistema delle sanzioni. A favore della cancellazione o del congelamento delle sanzioni si sono espressi anche diversi Governi europei, il Partito Popolare Europeo e le Confindustrie di Francia, Germania e Italia.

Nel frattempo, la Commissione Europea ha annunciato l'avvio di un "Dialogo strategico sul futuro dell'industria automotive europea" previsto per gennaio 2025. L'iniziativa coinvolgerà i principali stakeholders con l'obiettivo di definire e attuare misure concrete per rafforzare la competitività del settore, affrontare le sfide della decarbonizzazione con un approccio tecnologicamente neutrale, sostenere l'occupazione e modernizzare il quadro normativo. Infine, relativamente alle vicende italiane, Crisci dichiara: *«Riguardo al nostro Paese, non possiamo non rilevare l'inadeguatezza di una politica solo di supporto alla produzione senza una congrua, coerente e continuativa attenzione di sostegno al mercato delle nuove tecnologie».*

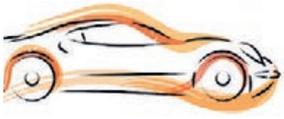
L'analisi della struttura del mercato del mese, sotto il profilo degli utilizzatori evidenzia per i privati un lievissimo calo dei volumi, salendo di 3 punti al 59,7% di share; nel 2024 chiudono al 58,0% di quota (+2,5 p.p.). Flettono le autoimmatricolazioni nell'ultimo mese dell'anno, all'11,0% di share (-0,8 p.p.), mentre recuperano 1,1 punti nell'intero 2024, all'11,3% del totale.

Il noleggio a lungo termine flette ulteriormente nel mese (19,4% di quota, -2,3 p.p.) e archivia il 2024 in calo di 4,4 punti, al 19,9% di quota, per una sostenuta flessione a doppia cifra delle società Top, a fronte comunque di un calo delle Captive.

Seppur in riduzione in dicembre, il noleggio a breve termine sale al 5,0% nell'intero 2024 (rispetto al 4,0% del 2023). Le società sono l'unico canale di vendita in lieve incremento nel mese, ma si posizionano al 5,8% nei 12 mesi del 2024, cedendo 0,2 punti rispetto all'anno precedente (7,5% in dicembre, +0,4 p.p.).

Tra le alimentazioni, il motore a benzina archivia il 2024 in lieve crescita in volume e in quota: 29,0% di share (+0,8 punti), mentre nel mese di dicembre segna un calo delle im-

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

matricolazioni e scende al 28,1% del totale (-1,9 p.p.). Il diesel retrocede al 13,9% di quota nell'intero 2024 (-3,9 p.p.), con un dicembre in calo di 2,5 punti al 13,1%. Il Gpl chiude il 2024 al 9,4% (+0,3 p.p.), 9,2% in dicembre (+0,1 p.p.).

Le ibride nell'intero anno guadagnano 4 punti e archiviano il 2024 al 40,2% di share (40,7% in dicembre), con un 11,8% per le "full" hybrid e 28,4% per le "mild" hybrid. Le auto BEV, come anticipato, chiudono l'anno 2024 al 4,2% di share, come nel 2023 (5,5% nel solo dicembre), le PHEV retrocedono al 3,3% rispetto ad un anno fa (-1,1 p.p., 3,4% in dicembre).

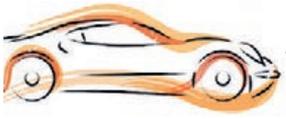
L'analisi della segmentazione mostra nell'intero 2024 una flessione delle berline del segmento A, a fronte di una crescita dei SUV, rispettivamente al 9,7% e 2,2% di share. Un aumento interessa il segmento B, con le berline al 20,7% e i Suv al 28,0%. Nel segmento delle medie (C) calano sia le berline, che si fermano al 4,6% di quota, sia i Suv al 19,4%. Stabili in quota le berline del segmento D, all'1,0%, in calo i Suv al 6,2% del totale. Buona crescita per le berline e i Suv nell'alto di gamma, rispettiva-

mente allo 0,2% e 1,6% di quota. Infine, le station wagon rappresentano il 3,5% del totale, gli MPV il 2,1% e le sportive lo 0,7%.

Sul fronte delle aree geografiche nel 2024 il Nord Est conferma la prima posizione con una quota in crescita al 31,3%, grazie al noleggio, senza il quale perderebbe 8,7 punti. Il Nord Ovest scende al 28,5% del totale (-1,4 punti); il Centro Italia sale a rappresentare il 24,3% delle immatricolazioni totali (+0,1 punti), il Sud il 10,7% (+0,4 p.p.) e le Isole il 5,2% (+0,3 p.p.).

Le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni in dicembre crescono dello 0,3% a 117,7 g/Km; ma in calo dello 0,3% nel totale anno, a 119,1 g/Km.

L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO2 riflette l'andamento nell'anno 2024 di auto BEV e PHEV: la fascia 0-20 g/Km rappresenta il 5,0% del mercato, il 2,4% la fascia 21-60 g/Km (rispettivamente 6,8% e 2,0% in dicembre). La fascia 61-135 g/Km rappresenta il 66,7% (63,6% in dicembre), mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si porta al 21,7% e quella della fascia oltre i 190 g/Km al 2,0% (rispettivamente 22,6% e 2,2% nel mese di dicembre).



VOLKSWAGEN **FESTECCIA** **I 50 ANNI DELLA** **POLO**





Dal 1975, la Volkswagen Polo ha fatto innamorare generazioni di persone ed è diventata una apripista nella sua categoria: è sempre stata sinonimo di mobilità accessibile, design senza tempo e tecnologia all'avanguardia. Con oltre 20 milioni di veicoli venduti in sei generazioni, la Polo si è affermata come uno dei modelli di maggior successo della sua categoria. Nel 2025, Volkswagen festeggerà il 50° anniversario della piccola cittadina.

Quando negli anni '70 fu prevista la sostituzione del Maggiolino, Volkswagen aveva diversi assi nella manica: la Passat arrivò sul mercato nel 1973, seguita un anno dopo dalla Golf,

mentre la Polo fece il suo debutto nel 1975. Nessun veicolo prima d'ora era stato così compatto e raffinato. Posizionata una classe sotto la Golf, la Polo completava perfettamente l'allora nuova famiglia di modelli a trazione anteriore. 50 anni dopo e alla sua sesta generazione, la Polo ha dimostrato come un'auto piccola possa affermarsi con personalità e simpatia. Più di 20 milioni di auto vendute parlano da sole.

La Polo non è solo sinonimo di innovazioni tecniche, ma anche di mobilità accessibile a tutti. Con tecnologie avanzate e un giusto rapporto qualità-prezzo, la Polo ha contribuito alla mobilità individuale nel corso delle generazioni. Che si

tratti delle prime lezioni di guida, del piacere di guida sportiva o dell'auto familiare, la Polo ha creato ricordi e continuerà ad essere una compagna versatile anche in futuro.

La prima vettura presentata nel marzo 1975 era basata sull'Audi 50. In una forma leggermente modificata entrò in produzione di serie a Wolfsburg come Volkswagen Polo e fornì rapidamente una boccata d'aria fresca nel segmento delle auto compatte. Con il suo design pulito e l'elevata funzionalità, ha catturato lo spirito dei tempi. Efficiente, pratica e conveniente, la cittadina leggera era anche caratterizzata da agilità, ottime caratteristiche di ma-



► *Continua dalla pagina precedente*

neggevolezza e motori economici.

Con ogni generazione, la compatta VW è stata ulteriormente sviluppata. Dal 1981 in poi, la Polo II apportò una serie di miglioramenti, tra cui maggiore spazio e comfort, nonché motori modernizzati. Nel 1987, la serie speciale limitata Polo Coupé GT G40 vide il debutto del compressore a spirale, che forniva più potenza. Un altro salto in avanti è seguito dalla terza generazione a partire dal 1994, anche in termini di tecnologia. La Polo III è stata una delle prime vetture della sua categoria a disporre di dotazioni di sicurezza innovative come gli airbag. Nel 1998, la Polo è stata disponibile per

la prima volta come GTI. Con un significativo aumento delle dimensioni, la quarta generazione ha offerto un nuovo livello di comfort e sicurezza a partire dal 2002, con airbag frontali e laterali, servosterzo e ABS di serie. La Polo V ha visto l'introduzione di una serie di innovazioni digitali: dal 2009, i sistemi di infotainment e assistenza hanno reso la guida più confortevole che mai. La Polo V ha impressionato anche nel motorsport: con la Polo R WRC, Volkswagen ha vinto il titolo del Campionato del Mondo Rally per quattro volte di fila a partire dal 2013. La sesta generazione si basa sulla matrice trasversale modulare MQB e nel 2017 ha stabilito nuovi stan-

dard in termini di connettività, sicurezza e dinamica di guida. La Polo è diventata ancora più digitale e innovativa con l'aggiornamento del prodotto nel 2021. L'auto compatta è dotata di sistemi di assistenza e comfort che altrimenti sarebbero disponibili solo nelle classi di veicoli superiori.

Volkswagen Classic accompagna la Polo nell'anno del suo anniversario e nei prossimi mesi esibirà modelli storici della propria collezione. Il Bremen Classic Motorshow prenderà il via dal 31 gennaio al 2 febbraio 2025. Qui si potranno vedere due primi esempi: una Polo L del 1975 in Oceanic Blue e una Polo da cronoscalata del 1977.



ALFA ROMEO JUNIOR!

VELOCE E POTENTE

MA NON CONVINCHE IL

MOTORE ELETTRICO!



Quando Alfa Romeo presenta un nuovo modello l'interesse è sempre piuttosto alto, anche tra i non appassionati di auto spesso ci si scambia commenti sull'aspetto esterno, su com'è stata disegnata la macchina, a volte anche discutendo sull'estetica. E nel caso dell'**Alfa Romeo Junior** si è discusso tanto anche sul nome: penso che vi ricorderete le

polemiche con il governo italiano che hanno portato il gruppo Stellantis a dover passare da Milano a Junior, poche ore dopo la presentazione ufficiale di qualche mese fa (aprile 2024). Ma le Alfa Romeo fanno parlare anche per le prestazioni, per la sportività e questa è la prima occasione in cui posso darvi le mie **impressioni di guida**, dopo aver partecipato al primo **test drive** or-

ganizzato da Alfa Romeo per la Junior Veloce, cioè la versione più potente con **280 CV** di potenza.

ALFA ROMEO JUNIOR VELOCE 2024: ESTERNI

L'Alfa Romeo Junior non è il primo caso in cui il nome è stato cambiato dopo la presentazione. Per esempio, nel 2003 la Fiat

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

Gingo diventò Fiat Panda per evitare problemi legali con Renault, per l'assonanza con il nome Twingo.

Ora comunque l'Alfa Romeo più piccola si chiama Junior, posizionandosi "sotto" l'Alfa Romeo Tonale con una **lunghezza** di 4,17 metri (35 cm in meno della Tonale), con 1,50 metri di altezza (un valore più da crossover che da SUV, qualche centimetro in più di una berlina) e con una larghezza di 1,78 metri.

Sono dimensioni che classificano l'Alfa Romeo Junior nel cosiddetto segmento B del mercato, sfruttando la piattaforma telaistica modulare del gruppo Stellantis chiamata **CMP**. Si tratta di una base condivisa anche con altri modelli con carrozzeria rialzata, come la Jeep Avenger o la Fiat 600, su cui questa piattaforma ha ricevuto l'evoluzione **CMP2** partendo dalla CMP di cui già da tempo sono dotate altre auto del gruppo industriale, come la Peugeot 2008 o la Opel Mokka.

Parlando di **design esterno**, la Junior ha un frontale che introduce un nuovo trilobo Alfa Romeo, con lo scudetto che si può avere con la stilizzazione del biscione visconteo o con la scritta Alfa Romeo. E il logo del marchio non è più sulla mascherina ma è stato spostato sul cofano anteriore ed è verniciato in grigio e nero, non a colori.

I fari hanno una forma a C e sono composti da 3 elementi sottili su ogni lato, riproponendo lo schema 3+3 delle sorelle maggiori Tonale e Stelvio. Le luci, inoltre, sono a

matrice di LED, una tecnologia ancora poco diffusa in questa categoria di auto.

La fiancata è meno "lavorata" rispetto al frontale, ci sono meno linee: le proporzioni sono definite soprattutto da una "spalla" abbastanza marcata che emerge dietro la porta posteriore, con la maniglia nascosta sul montante che, a sua volta, si stacca visivamente dalla carrozzeria, in abbinamento al tetto che può essere verniciato in nero a contrasto.

Le luci posteriori formano una fascia luminosa che attraversa tutto il portellone, piegando verso il basso sui lati, con al centro del portellone la scritta Alfa Romeo sviluppata per esteso a sostituire il logo del marchio. Il lunotto è piuttosto inclinato e la coda è tronca, prendendo ispirazione da modelli Alfa Romeo Zagato del passato.

ALFA ROMEO JUNIOR VELOCE 2024: INTERNI

Il bagagliaio della Alfa Romeo Junior parte da una capacità minima di **400 litri**, un valore niente male per una macchina lunga meno di 4,20 metri. Sulla motorizzazione elettrica inoltre c'è anche un vano di carico sotto il cofano anteriore (per la prima volta su un'elettrica del gruppo Stellantis).

Nell'**abitacolo** le somiglianze con altre auto "parenti" non sono evidenti come nel caso ad esempio della Fiat 600, se confrontata con la Jeep Avenger. Ci sono del resto dei richiami ad elementi presenti su altre Alfa Romeo, come la doppia palpebra del cruscotto a cannocchiale, che ha i bordi che

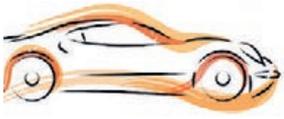
si illuminano negli 8 colori delle luci d'ambiente, così come le bocchette a forma di quadrifoglio del climatizzatore.

La strumentazione digitale TFT è da 10,25", stessa misura della diagonale dello schermo centrale del sistema infotelematico, montato in posizione ribassata e orientato verso posto guida. Il software dell'infotainment ha logica di utilizzo strutturata in menu e widget che fanno da scorciatoie, ed è prevista l'integrazione con l'intelligenza artificiale ChatGPT.

Il volante ha dimensioni ridotte che sottolinea la sportività degli interni assieme ai sedili Sabelt della Junior Veloce, molto avvolgenti e con rivestimenti in Alcantara. Il tunnel centrale si sviluppa su un unico livello e anche sulla plancia restano dei tasti fisici, come quelli per accensione e spegnimento, per il selettore della trasmissione e per le modalità di guida, oltre che per i comandi del clima. C'è poi una mensola per ricaricare senza fili telefono, così come senza fili è anche la connessione con Android Auto e Apple CarPlay.

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

ALFA ROMEO JUNIOR VELOCE 2024: GUIDA

La Junior è una delle novità 2024 più importanti sul mercato italiano, perché si tratta del modello più piccolo e meno costoso di un marchio molto amato nel nostro Paese (fra qualche riga parliamo anche di prezzi).

E visto che la Junior si posiziona sotto la Tonale, è anche un po' l'erede delle Alfa Romeo Giulietta e Alfa Romeo MiTo, due modelli molto diffusi in Italia proprio per il loro posizionamento commerciale, dalle quali appunto la Junior raccoglie un po' il testimone.

Alfa Romeo ha deciso di far provare ai giornalisti la Junior sulle piste di Balocco dove vengono collaudati i nuovi modelli. E per l'occasione ha aperto per la prima volta il percorso completo di una parte dell'impianto chiamata circuito Langhe, che simula una strada di collina piena di curve e saliscendi e che in passato è stata usata per altri test drive, non mettendo però mai a disposizione di persone esterne all'azienda la configurazione più lunga, dove in passato anche la squadra "Alfa Corse" ha testato e messo a punto le auto da competizione che gareggiavano nei vari campionati (F1 - DTM - Super Turismo).

Parliamo di oltre 20 km di pista e di 110 curve, una lunghezza paragonabile alla pista del Nurburgring che è un altro circuito che viene citato spesso quando si parla di messa a punto delle automobili.

Vi racconto come va su strada la Junior partendo proprio da qui, da come è stata collaudata, da come è stato fatto il set-up dinamico della macchina.

È infatti un aspetto fondamentale per Alfa Romeo, anche quando non sviluppa i suoi modelli con un progetto dedicato (come è successo con la Giulia e la Stelvio), perché anche nel caso in cui si parta da un telaio già esistente i tecnici Alfa fanno sempre delle modifiche a sospensioni, sterzo e tarature elettroniche per dare alle auto il comportamento sportivo che ci si aspetta da questo marchio.

È successo di recente con la Tonale, partendo dalla piattaforma della Jeep Renegade e della Fiat 500X, oppure se andate più indietro nel tempo pensate all'Alfa Romeo MiTo, che era stata adattata partendo dal pianale della Fiat Grande Punto.

La Junior ha invece la piattaforma telaistica modulare CMP, condivisa da altri modelli del gruppo Stellantis paragonabili per quel che riguarda la carrozzeria da crossover, da SUV, dunque rialzata. In particolare, rispetto alla Peugeot 2008 o alla Opel Mokka, un'evoluzione consistente di questa piattaforma è stata fatta con la Jeep Avenger, passando poi alla Fiat 600 e alla Lancia Ypsilon, dove sono state anche allargate le carreggiate ed è stato introdotto uno sterzo con calibrazione differente.

Analogamente, le Citroen con questa piattaforma hanno sospensioni con tarature idrauliche dedicate, per massimizzare il comfort, oppure le Opel al contrario hanno

una risposta più rigida, su richiesta degli ingegneri tedeschi. E quindi, anche la Junior ha ricevuto le personalizzazioni volute dai tecnici Alfa Romeo, che tra l'altro in passato hanno lavorato anche di modelli come le Giulia e Stelvio Quadrifoglio o come le Giulia GTA e GTAm.

Tornando alla Junior, si è partiti da uno sterzo più diretto di altre auto della stessa categoria. Il rapporto di demoltiplicazione è di 14.6:1 e nel video vi spiego meglio come valutare questo parametro, contestualizzandolo anche con quello di altre Alfa (la Tonale ha un rapporto di 13.6:1, Giulia e Stelvio di circa 12:1, 156 e 147 non GTA di circa 13:1).

Più questo numero è basso più lo sterzo è diretto permettendovi di fare movimenti minori, angoli minori con il volante per impostare le traiettorie.

Di conseguenza sono poi state definite le geometrie dell'assetto, gli angoli caratteristici delle ruote (convergenza, camber o campanatura, caster o incidenza), in particolare sulla versione Junior Veloce che sto guidando, che è la più sportiva e che quindi ha anche sospensioni ribassate di 2,5 cm e barre antirollio anteriori e posteriori più grandi per cercare un bilanciamento più sportivo tra sottosterzo e sovrasterzo, migliorando così gli inserimenti, l'agilità e la precisione di guida.

La Junior Veloce è anche la versione più potente attualmente disponibile nella gamma, per cui i freni sono stati maggiorati, con dischi anteriori da 382 mm con pinze monoblocco a 4 pistoncini

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

e posteriori da 268 mm con pinza flottante.

Tra l'altro la Veloce è più potente di quanto annunciato durante la prima presentazione statica della Junior, in cui si parlava di 240 CV invece di 280 CV dell'auto provata in questo test drive (per la precisione il dato dichiarato è 207 kW, quindi 282 CV). La coppia è di 345 Nm e la trazione è anteriore con differenziale autobloccante meccanico Torsen, un componente ancora raro per un'auto elettrica.

La Veloce - quindi - ovvero la Junior con le prestazioni più elevate, è elettrica, in una gamma formata anche da una seconda motorizzazione elettrica meno potente e da una motorizzazione ibrida a benzina.

Tornando al motore della Junior Veloce, parliamo di un elettrico sincrono a magneti permanenti collegato alle ruote anteriori, con il valore massimo di coppia costante da 250 giri/min fino a 6.000 giri/min, punto in cui diventa costante la potenza di 282 CV, per arrivare fino a 15.200 giri/min del limitatore.

La reattività di risposta della Veloce dunque va gestita a bassi giri, nelle accelerazioni e negli spunti, grazie come detto a un autobloccante di tipo Torsen e a ruote più grandi delle altre Junior. I cerchi in lega sono da 20", con gomme sviluppate in maniera specifica per le auto elettriche, in particolare con una carcassa rinforzata che tiene conto del peso maggiore di un'elettrica rispetto a una termica e anche della coppia motrice

superiore e istantanea che le gomme devono gestire in accelerazione.

Alfa Romeo, tra l'altro, dichiara che la Junior Veloce ha il peso migliore rispetto ad altre auto elettriche paragonabili: 1.590 kg.

Volete sapere come si traducono tutte queste soluzioni in termini di sensazioni di guida? Vi lascio a miei commenti nel video, in cui posso descrivervi meglio il comportamento della nuova piccola Alfa.

ALFA ROMEO JUNIOR VELOCE 2024: PREZZI

Questo primo test drive è stato organizzato a Balocco in anticipo rispetto alla fase di omologazione dell'Alfa Romeo Junior **Veloce**, che è la più potente, sportiva e ricca in una gamma che prevede anche l'**allestimento di ingresso** e l'allestimento più equipaggiato chiamato **Speciale**. Si può scegliere tra una motorizzazione a benzina ibrida e una 100% elettrica (la Junior, tra l'altro, è la prima Alfa Romeo disponibile anche con questa alimentazione esclusivamente a batteria).

I **prezzi** dell'Alfa Romeo Junior partono da 29.900 euro per la ibrida e da 39.500 euro per l'elettrica, e per l'allestimento Speciale ci vogliono 2.000 euro in più a parità di motorizzazione. Si tratta di un listino che dà accesso agli incentivi pubblici, con uno sconto di 5.000 euro o 3.000 euro a seconda che si rottami una vecchia auto oppure no.

Per farvi un'idea, invece, su come si strutturi il listino di Alfa Romeo con l'arrivo della Junior, fate rife-

rimento ai prezzi di partenza degli altri modelli: da circa 39.000 euro per una Tonale, da circa 50.000 euro per una Giulia e da circa 53.000 euro per una Stelvio.

Vi ricordo anche le altre **motorizzazioni** che equipaggiano la Junior, oltre alla versione Veloce protagonista di questa prima prova su strada.

L'Alfa Romeo Junior **ibrida** ha un 3 cilindri 1.2 turbo benzina mild hybrid con 136 CV, un motore elettrico da 29 CV, una batteria da 0,9 kWh, il cambio automatico doppia-frizione a 6 rapporti e la trazione anteriore oppure anche la **trazione integrale Q4**, con un secondo motore elettrico posteriore da 29 CV (21 kW).

L'Alfa Romeo Junior **elettrica** invece ha un motore anteriore da 156 CV, batteria da 54 kWh di capacità, autonomia dichiarata di 410 km nel ciclo di omologazione WLTP, potenza di ricarica in corrente continua DC di 100 kW, per un tempo inferiore ai 30 minuti per andare dal 10% all'80%.

Infine, per inquadrare l'Alfa Romeo Junior rispetto alle **concorrenti** potete considerare altri SUV piccoli con caratterizzazione premium: l'Audi Q2, rinnovata da poco e senza variante 100% elettrica; la Lexus LBX, solo ibrida; la Volvo EX30, che invece è solo elettrica; la MINI Aceman, in arrivo nel corso 2024. Considerando poi anche un'indole sportiva in linea con quella della Junior, c'è da tener conto anche della Ford Puma, pronta a diventare anche elettrica nel 2024.



QUANDO UN MARCHIO DI AUTO DIVENTA SINONIMO DI AVVENTURA FINO A TRASFORMARSI IN LEGGENDA



Il Camel Trophy è una delle competizioni più leggendarie nel mondo dell'avventura e dell'off-road, nata da una combinazione di promozione commerciale e spirito d'avventura. Ecco un resoconto dettagliato della sua storia, dalle origini alla fine della collaborazione con Range Rover, fino all'uso delle moto Honda Dominator in un'edizione particolare

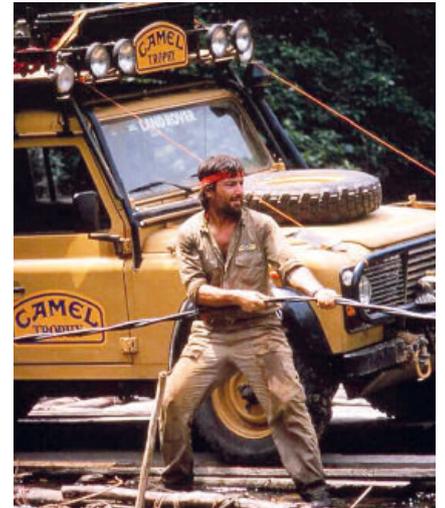
ORIGINI DEL CAMEL TROPHY

Il Camel Trophy fu ideato dalla R.J. Reynolds Tobacco Company, che voleva promuovere il marchio di sigarette Camel associandolo a una gara d'avventura estrema. Nacque nel 1980, con l'obiettivo di essere un evento che

mettesse alla prova i limiti umani e meccanici in ambienti remoti e selvaggi, inizialmente pensato come una competizione tra teams di diverse nazioni. Il nome "Camel Trophy" rifletteva lo spirito avventuroso e duro del deserto, dove i cammelli sono

spesso simbolo di resistenza e anche la filosofia dell'evento: una sfida che richiedeva coraggio, determinazione e, naturalmente, l'abilità di sopravvivere in ambienti ostili.

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

PRIMA EDIZIONE - 1980 (BRASILE)

La prima edizione del Camel Trophy si svolse nel 1980 in Amazonia, Brasile. Non era ancora una competizione formale tra nazioni, ma piuttosto un viaggio di quattro squadre tedesche su veicoli Jeep CJ-5, attraverso circa 1.600 km di foresta pluviale. Si rivelò una vera odissea di sopravvivenza per i partecipanti, molti dei quali non erano preparati per l'estrema difficoltà del terreno. Tuttavia, il successo mediatico dell'evento diede il via all'espansione internazionale.

PASSAGGIO ALLA LAND ROVER

Dal 1981 in poi, il Camel Trophy divenne sinonimo di Land Rover, che fornì i veicoli ufficiali per l'evento, in particolare modelli come la Range Rover, la Land Rover Series III, e successivamente il Land Rover Defender e il Discovery. L'alleanza con Land Rover fu strategica: la casa britannica era già nota per i suoi veicoli robusti, ma l'associazione con il Camel Trophy aumentò enormemente la sua reputazione come costruttore di veicoli per l'estremo.

FORMATO DEL CAMEL TROPHY

L'evento divenne presto una competizione ufficiale tra squadre di diverse nazioni, ognuna delle quali doveva affrontare percorsi in aree remote, attraversando foreste pluviali, deserti, montagne e fiumi. Ogni edizione era caratterizzata da un mix di competizioni

tecniche (come la costruzione di ponti, il superamento di ostacoli naturali e il guado di fiumi) e resistenza umana, richiedendo una combinazione di abilità meccaniche, orientamento e lavoro di squadra. Le squadre venivano se-

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

lezionate attraverso audizioni e prove molto dure, e dovevano essere composte da persone comuni, non professionisti.

L'EDIZIONE CON LE HONDA DOMINATOR (1991)

Una delle edizioni più particolari del Camel Trophy fu quella del 1991, quando, oltre ai consueti veicoli Land Rover Discovery, furono introdotte anche le Honda NX 650 Dominator. L'idea era di aggiungere un ulteriore livello di difficoltà all'evento, introducendo una componente motociclistica per spingere i partecipanti a nuove sfide in termini di equilibrio e resistenza.

Quell'anno, il Camel Trophy si svolse tra Tanzania e Burundi. Le motociclette vennero utilizzate in particolari fasi della competizione, su terreni dove i veicoli a quattro ruote non erano abba-



stanza agili. Le Dominator, con il loro motore monocilindrico da 650 cc, si rivelarono affidabili e robuste, ma allo stesso tempo rappresentarono una vera sfida per i piloti, che dovettero affrontare fango, foreste e terreni impervi. Tuttavia, questa fu una sperimentazione isolata e le moto non furono più utilizzate nelle edizioni successive.

IL DECLINO E LA FINE DEL CAMEL TROPHY

Dopo il 1998, il Camel Trophy tentò di diversificarsi, includendo nuove discipline outdoor. Nel 2000, l'evento fu trasformato nel

Camel Trophy Adventure, con attività come vela, mountain bike e kayak. Questa trasformazione segnò l'inizio del declino: il pubblico associava il Camel Trophy ai veicoli fuoristrada Land Rover e alle imprese epiche sui terreni più duri del mondo. L'introduzione di nuove attività non riuscì a mantenere vivo lo stesso interesse e l'evento fu cancellato definitivamente.

Nel Camel Trophy non c'erano "campioni" nel senso classico, perché l'enfasi era posta più sulla collaborazione e sull'impresa collettiva che sulla vittoria individuale. Tuttavia, i teams nazionali che parteciparono ebbero l'opportunità di distinguersi attraverso la loro capacità di superare le difficoltà. Nonostante non ci fosse una competizione diretta con un solo vincitore, squadre come quelle della Germania, Italia, Gran Bretagna e Olanda si distinsero per la loro performance costante nel corso degli anni.

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

GLI ANNI 80, L'EVOLUZIONE DEL FORMAT E IL LEGAME CON LAND ROVER

Dopo la prima edizione del 1980 in Brasile – che era più un'avventura amatoriale senza veri vincitori – il Camel Trophy si trasformò rapidamente in una competizione internazionale ben strutturata, con un'organizzazione professionale e crescente attenzione mediatica. Le prime competizioni si svolsero in territori estremi e remoti come Sumatra (1981), Papua Nuova Guinea (1982) e Zaire (1983) ed è in questi anni che si sviluppò il formato che sarebbe poi diventato il classico.

Sumatra 1981 fu la prima vera competizione su larga scala, in cui si usarono i veicoli Land Rover per la prima volta. La Land Rover Series III si rivelò la scelta perfetta per affrontare le giungle insidiose di Sumatra.

Le squadre provenivano da diverse nazioni e il format prevedeva non solo il completamento del percorso, ma anche l'affrontare prove

tecniche come la riparazione di veicoli, il superamento di ostacoli naturali e la navigazione attraverso paesaggi ostili. Papua Nuova Guinea 1982 fu ancora più difficile, caratterizzata da terreno montuoso e fangoso che metteva a dura prova i veicoli e le squadre. Nel 1983, l'evento fu spostato in Africa, nella selvaggia regione dello Zaire (oggi Repubblica Democratica del Congo). Qui la competizione cominciò a diventare ancora più famosa a livello inter-

nazionale grazie alla crescente copertura mediatica e la sfida passò da pura sopravvivenza a una vera e propria manifestazione delle abilità tecniche e fisiche delle squadre. Dopo la vittoria del 1983, il Camel Trophy si affermò come l'evento off-road più prestigioso al mondo. Brasile 1984 segnò il ritorno alla foresta pluviale amazzonica, con squadre internazionali che affrontarono 500 miglia di fango, acqua e ostacoli naturali. Borneo 1985 fu un'altra edizione iconica, segnata dalla costruzione di ponti improvvisati per attraversare i fiumi e dal terreno denso di giungle umide. Questo tipo di sfide rappresentava il cuore del Camel Trophy: il superamento non solo del percorso, ma anche dei propri limiti psicofisici.

L'edizione in Australia nel 1986 introdusse nuove dinamiche: qui, per la prima volta, le squadre affrontarono un mix di deserto, sabbia e fiumi, mettendo alla prova la versatilità delle Land Rover Defender 90. Le edizioni succes-

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

sive in Madagascar (1987) e Sulawesi (1988) consolidarono ulteriormente la reputazione del Camel Trophy come la gara più difficile al mondo. Uno degli aspetti chiave che contribuì alla crescita della competizione fu la collaborazione tra Land Rover e Camel. Le Land Rover erano veicoli perfetti per le condizioni estreme affrontate e la partecipazione al Camel Trophy divenne una vetrina per dimostrare l'affidabilità, nonché le capacità, dei modelli britannici. Il marchio Camel, dal canto suo, trasse vantaggio dall'associazione con l'avventura estrema, creando un forte legame tra la competizione e l'immagine del marchio.

GLI ANNI '90: IL PERIODO D'ORO

Gli anni '90 sono considerati l'apice del Camel Trophy. Il 1990 vide l'introduzione del Land Rover Discovery, un nuovo modello progettato per essere più accessibile al grande pubblico rispetto ai modelli precedenti, senza comprometterne le prestazioni. L'edizione svoltasi in Siberia fu particolarmente impegnativa, con squadre costrette a fronteggiare freddo

estremo, terreni accidentati e fiumi ghiacciati. I veicoli Land Rover furono cruciali per attraversare vasti tratti di tundra e paesaggi innevati, dimostrando la loro capacità di operare in ambienti ostili. Nel 1991, con la tappa in Tanzania e Burundi, furono introdotte per la prima e unica volta le motociclette Honda NX 650 Dominator, una scelta che cambiò temporaneamente la dinamica della competizione. La Honda Dominator, progettata per un utilizzo misto strada-fuoristrada, si dimostrò affidabile nelle condizioni africane, ma la combinazione di motociclette e veicoli Land Rover non ebbe un grande seguito tra i partecipanti e il pubblico, per cui le moto furono presto abbandonate. Le edizioni degli anni successivi seguirono percorsi straordinari, come nel

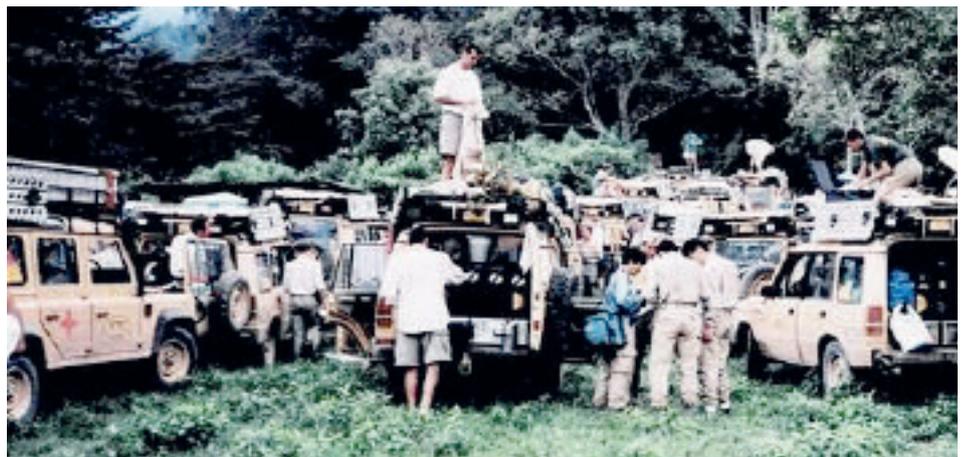
1992 in Guyana, dove le squadre dovettero superare non solo foreste pluviali densissime, ma anche corsi d'acqua e ponti instabili. Nel 1993, l'edizione in Sabah, nel Borneo malese, introdusse ancora una volta sfide incredibili con il terreno tropicale e l'umidità.

MONDO MAYA 1995 E KALIMANTAN 1996

Uno dei momenti più iconici del Camel Trophy fu l'edizione del Mondo Maya nel 1995, dove le squadre attraversarono le foreste pluviali del Belize, del Guatemala e del Messico, esplorando le antiche rovine maya. Questa edizione unì l'avventura off-road all'esplorazione culturale, arricchendo ulteriormente la narrativa di un evento leggendario.

Nel 1996, l'edizione di Kalimantan (Borneo) portò le squadre a percorrere uno dei terreni più difficili mai affrontati: la giungla pluviale del Borneo è notoriamente umida, fangosa e con vegetazione fittissima. Le sfide di guado dei fiumi, la costruzione di ponti e la navigazione nella foresta la resero una delle edizioni più difficili in assoluto.

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

IL CAMBIO DI DIREZIONE E LA FINE DELLA COMPETIZIONE

Nel 1997, il Camel Trophy si spostò in Mongolia, utilizzando per la prima volta il Land Rover Freelander, un modello più piccolo e meno robusto rispetto ai Defender e Discovery utilizzati nelle edizioni precedenti. La scelta fu dettata dal desiderio di Land Rover di promuovere un veicolo adatto a un pubblico più vasto, ma questa edizione segnò anche l'inizio di una nuova era, in cui il Camel Trophy cominciava a spostarsi dall'idea di pura avventura fuoristrada per includere una gamma più ampia di attività all'aperto. Nel 1998, l'evento si spostò in Terra del Fuoco, la punta più meridionale del Sud America e fu l'ultima edizione in cui vennero impiegati i veicoli Land Rover.

Nel 1999, la competizione fu ospitata in Patagonia, ma Land Rover decise di non rinnovare più la collaborazione con il Camel Trophy. La collaborazione tra il Camel Trophy e Land Rover terminò ufficialmente nel 1998, dopo l'edizione in Mongolia. La decisione fu presa, in parte, per un cambio di strategia del Camel Trophy stesso, che voleva rinnovarsi e includere altre attività avventurose oltre al fuoristrada. Nel 2000, l'evento abbandonò del tutto il formato originale, includendo nuove attività come vela, kayak, mountain bike, ma questa nuova direzione non ebbe lo stesso successo e il Camel Trophy cessò nel 2000. Un altro fattore che contribuì alla fine della collaborazione con Land Rover fu

l'esigenza di dissociare sempre più il Camel Trophy dal tabacco, a causa delle normative sempre più restrittive sulla pubblicità delle sigarette. Land Rover, per evitare di essere associata a un marchio di tabacco, preferì allontanarsi dall'evento.

EREDITÀ DEL CAMEL TROPHY

Nonostante la fine della competizione, il Camel Trophy rimane una leggenda nel mondo dell'avventura. L'associazione con i veicoli Land Rover ha consolidato la reputazione del marchio, l'evento ha ispirato generazioni di esploratori e appassionati di fuoristrada. I veicoli utilizzati nelle varie edizioni sono oggi considerati oggetti da collezione: molti sono stati restaurati e utilizzati in raduni, nonché in rievocazioni. L'evento ha anche lasciato un'eredità culturale, dimostrando come

la determinazione umana e la tecnologia possano combinarsi per superare le sfide più estreme del pianeta. Ancora oggi, la memoria del Camel Trophy vive attraverso racconti, documentari e raduni di appassionati che celebrano uno degli eventi più iconici della storia dell'avventura. Il Camel Trophy rimane un evento leggendario che ha segnato la storia dell'avventura e dell'automobilismo off-road. Anche se ufficialmente tramontato, l'impatto che ha avuto su brand come Land Rover, oltretutto sull'immaginario collettivo degli appassionati di avventura e veicoli 4x4, è rimasto forte. Ancora oggi, appassionati e collezionisti cercano e restaurano i veicoli del Camel Trophy, mantenendo viva la memoria di queste epiche spedizioni.

Nereo De Cesari

LE EDIZIONI PRINCIPALI DEL CAMEL TROPHY

1. 1980 - Brasile (Jeep CJ-5)
2. 1981 - Sumatra (Land Rover Series III)
3. 1982 - Papua Nuova Guinea (Land Rover Series III)
4. 1983 - Zaire (Land Rover Range Rover)
5. 1984 - Brasile (Land Rover Defender 90)
6. 1985 - Borneo (Land Rover 90)
7. 1986 - Australia (Land Rover 90)
8. 1987 - Madagascar (Land Rover 90)
9. 1988 - Sulawesi (Land Rover 110)
10. 1989 - Amazzonia (Land Rover 110)
11. 1990 - Siberia (Land Rover Discovery)
12. 1991 - Tanzania e Burundi (Land Rover Discovery)
13. 1992 - Guyana (Land Rover Discovery)
14. 1993 - Sabah, Malesia (Land Rover Discovery)
15. 1994 - Argentina, Paraguay e Cile (Land Rover Discovery)
16. 1995 - Mundo Maya - Belize, Guatemala e Messico (Land Rover Discovery)
17. 1996 - Kalimantan - Borneo (Land Rover Discovery)
18. 1997 - Mongolia (Land Rover Freelander)
19. 1998 - Terra del Fuoco (Land Rover Freelander)
20. 1999 - Patagonia, Cile (Land Rover Defender)
21. 2000 - Oceano Indiano (Mitsubishi Pajero, Kayak)





ALFA ROMEO

LA LEGGENDARIA 156



Erano i tempi d'oro del marchio Alfa Romeo, tre numeri per identificare una delle berline che ha rivoluzionato per anni il mercato delle auto

Ora che Alfa Romeo è tornata alla **trazione posteriore**, ovviamente con la Giulia, non possiamo che dire: per fortuna. Eppure c'è un'auto che ha quasi (sì, certo, quasi...) riconciliato gli alfisti con la trazione anteriore: l'Alfa 156. Semplicemente, una delle migliori trazioni anteriori di sempre, dal punto di vista della **guidabilità**. Anzi, a dirla tutta è anche molto meglio - sempre dal punto di vista

della guida - di alcune trazioni posteriori della sua epoca; praticamente tutte, tranne la solita BMW Serie 3. Ma la 156 non è solo bella da guidare, bensì anche da vedere, al di là dei gusti personali. Non a caso la matita che l'ha disegnata è quella di Walter De Silva, che grazie anche a questo (egregio) lavoro verrà poi assunto dai

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

tedeschi di Volkswagen, prima per dirigere il Centro Stile del marchio Seat, poi per coordinare e dare le direttive a tutto il Gruppo. Ma torniamo a lei, alla berlina, poi anche station wagon, anzi Sportwagon e poi **anche Crosswagon**, dalle umili origini, ma che ha saputo conquistare cuori, titoli di giornale e titoli in pista. Nonostante, questo va detto, una qualità costruttiva non proprio impeccabile.

UN "MIRACOLO" DI NUOVO TIPO

E pensare che la 156 è una parente, per quanto lontana, della Tipo: un'auto onesta, **anzi riuscitissima**, per quello che è il suo target, ma certo non famosa per il piacere di guida. Ma negli anni Novanta le finanze del Gruppo Fiat sono quelle che sono e gli ingegneri di Arese tirano fuori non solo **il meglio possibile**, ma più di quanto la maggior parte degli addetti ai lavori credeva possibile, dal pianale della Tipo. Una su tutte: la sospensione anteriore a **quadrilatero** non solo assicura un controllo ottimale dei movimenti delle ruote - coniugando così precisione di guida e comfort - ma è anche la base per uno **sterzo sopraffino**, forse il migliore a memoria d'uomo (insieme a quello di 147 e GT, facenti parte dello stesso progetto della 156) su una macchina a trazione anteriore. Per la cronaca, al retrotreno lavora un **McPherson evoluto**.

4 PORTE MA SEMBRANO 2

Ormai siamo abituati alle maniglie delle portiere posteriori **occultate nei mon-**

tanti, ma nel 1997, quando nasce la 156, si tratta di una novità: se non assoluta, di certo nessuno ha ancora avuto il coraggio di utilizzarla su un'auto di grandi volumi. Il coraggio lo trova De Silva, che però ha il merito ancora più grande di riportare lo scudetto, vero orgoglio Alfa Romeo, al centro della scena: se sulla 155 (modello sostituito proprio dalla 156) era di dimensioni minime, sulla 156 parte dove finisce il cofano motore e "invade" il paraurti, al punto che la targa dev'essere **spostata di lato**; sul lato destro, guardando frontalmente la macchina. Un'altra carta che Alfa Romeo si gioca con coraggio è quella di sacrificare la praticità in favore del design: la parte posteriore molto rastremata non solo fa della 156 una delle berline di segmento D **più piccole** per chi siede dietro, ma anche per i bagagli. Elementi che non limitano troppo il successo della 156, capace non solo di vincere il premio di Auto dell'Anno del 1998, ma di convincere **mezzo milione di clienti** nel 2001. Numeri che l'Alfa Romeo si sognava da tanto, troppo tempo e che permettono di raggiungere una quota di mercato, in Europa, pari al **3,2%** nel 2001, contro il misero 0,7% del 1996.

IL PRIMATO TECNOLOGICO DEL COMMON RAIL

La 156 rimarrà nella storia dell'automotive per aver lanciato la tecnologia del **diesel common rail** e, di sicuro tra gli alfisti, per essere stata una delle ultime auto a vantare il V6 Busso: ce l'avevano la 2.5

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

V6 da 190 CV e soprattutto la cattivissima GTA, un 3.2 da 250 CV. Ma parliamo di common rail, ovvero del sistema di iniezione usato ormai universalmente sui motori a gasolio, anche dal Gruppo VW che per anni ha scommesso sulla pompa rotativa e poi sull'iniettore pompa. Il common rail basa il proprio funzionamento su **un condotto comune** nel quale si accumula carburante, che viene poi immesso ad alta pressione nei cilindri attraverso gli iniettori ad esso collegati. I vantaggi che convincono tutti ad adottare questa tecnologia (sviluppata e **industrializzata poi da Bosch**) sono il contenimento della rumorosità e delle vibrazioni, rispetto alla soluzione della pompa rotativa e dell'iniettore pompa.

UN GRAN BEL CURRICULUM SPORTIVO

Se si parla di sport, paradossalmente è la tanto vituperata (non con demerito, bisogna dirlo...) 155 ad avere il curriculum più prestigioso, fosse anche "solo" per il Campionato DTM vinto nel 1993 con Nicola Larini. Detto questo, la 156 è comunque **un'auto vincente**.

Anzi, a dirla tutta, la 155 DTM è un prototipo che nulla ha a che fare con la macchina stradale, mentre la 156 ha sempre corso in categoria con regolamenti più stringenti, che meglio mettono in risalto le **qualità di base** della vettura di serie. Dal 2000 al 2004, per esempio, conquista quattro volte il **Campionato Europeo Turismo**, prima con Fabrizio Giovanardi

("piedone") e poi con Gabriele Tarquini ("cinghio").

UNA STATION WAGON COME SI DEVE

Che la 156 sia un'auto diversa, un progetto nel quale il Gruppo Fiat crede più che in altri, lo dimostra un dettaglio che un dettaglio non è: le portiere posteriori della station wagon, Sportwagon nel lessico Alfa Romeo. Bene, il giro-porta posteriore è **specifico**, il che significa maggiori investimenti per la progettazione e l'industrializzazione: a Lancia K e Lybra, tanto per citarne due di quegli anni, non viene concesso tanto "credito". A testimonianza però che gli sforzi vengono ripagati, la **Sportwagon è un gran successo**, supportato peraltro dalla versione Crosswagon, ovvero quella "suvvizzata" e dotata di trazione integrale (fornita da Audi, peraltro...).

NON SONO SOLO ROSE E FIORI

Anche con la 156, però, il Gruppo Fiat non riesce a "finire il lavoro": se le pecche a livello di abitabilità e capacità di carico sono una scelta deliberata (e condivisibile, per certi aspetti), non ci sono scuse per quello che riguarda la qualità, che **non è al livello** della migliore concorrenza. Dopo pochi km, i rivestimenti interni mostrano già i segni della "fatica": il rivestimento della leva del cambio, per esempio, si "sfoglia", il coperchio dell'airbag del passeggero tende a sollevarsi all'altezza degli angoli e qualche scricchiolio di troppo mette in evidenza un assemblaggio non propriamente rigoroso.



FORD SIERRA COSWORTH



La storia della berlina dalle prestazioni di una granturismo, icona degli anni '80 e primi '90, protagonista su strada e anche al cinema a fianco di Valerio Mastandrea

»» **«È 'n veleno».**

Basta questa semplice frase detta in tono romanesco per descrivere quella che è stata una delle macchine più brutali di fine anni Ottanta inizi Novanta.

A dirla è Valerio Mastandrea, o meglio, Stefano, interpretato proprio dall'attore romano

SFIDE A "VELOCITÀ MASSIMA"

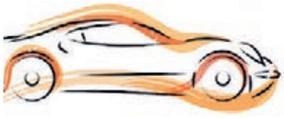
Stefano è il protagonista di *"Velocità massima"* (2002), film di culto per il pubblico italiano e uno dei pochi, se non l'unico, realizzati nel nostro Paese a trattare il tema dell'automobilismo sportivo. Nella pellicola, il meccanico Stefano e il suo apprendista Claudio elaborano un'auto per sfidare in delle pericolosissime gare clandestine ad alta velocità Fischio, proprietario di una potente Toyota Celica. E la protagonista di-

venterà proprio quell'auto. Basta il nome per far riecheggiare nella mente degli appassionati un periodo storico fatto di cavalli e potenza, asfalto e velocità: **Ford Sierra RS Cosworth.**

NATA PER LO SPORT

Risale tutto ai primissimi anni Ottanta, quando a casa Ford si rendono conto di dover rinvigorire il reparto sportivo delle Turismo e trovare una degna rivale delle

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

varie Alfa, Mercedes e BMW. A capo della sezione Motorsport di Ford, allora, c'è **Stuart Turner**, che chiama in causa la Cosworth. Il sodalizio tra Ford e Cosworth ha già dato alla luce quello che è senza dubbio **il motore più importante nella storia non della Formula 1 ma del motorsport in generale**. Il **Dfv Ford-Cosworth**, infatti, è il propulsore V8 (Dfv sta per "Double four valve", ovvero "quattro valvole doppie") che tra gli anni '60 e '80 ha fatto "campare" tantissime scuderie, corso oltre 500 Gran Premi e vinto titoli mondiali sia piloti che costruttori, contrastata ogni tanto solo da qualche lampo rosso Ferrari. Ecco, Ford e Cosworth, diciamo così, **BERLINA FUORI, GRANTURISMO DENTRO**.

Ford Sierra RS Cosworth, quindi. Nata per correre e divenuta prodotto di serie. Carrozzeria sempre berlina, a tre porte, caratterizzata da un ampio **alettone posteriore** divenuto iconico, e in grado di garantire aerodinamica e stabilità alla vettura insieme alle due ruote motrici.

La motorizzazione e la meccanica meritano un capitolo a parte. Perché tutto, nella Sierra Cosworth, viene progettato con in testa il concetto di **prestazioni**. La macchina è spinta da un **4 cilindri 2.0 sovralimentato** con testata a 16 valvole, capace di erogare **204 CV**, di andare alla velocità massima di 240 km/h e accelerare da 0 a 100 in 6 secondi.

Il cambio a doppia frizione cinque rapporti è a firma BorgWarner, mentre il **differenziale autobloccante** a giunto viscoso e i freni a disco con sistema elettronico d'anti-bloccaggio sono un invito a schiacciare giù il pedale dell'acceleratore. Proprio come fanno Stefano e Claudio nella gara finale contro Fischio.

Si trovano bene insieme. E allora danno vita a una nuova versione della **Sierra**, a quel tempo **berlina** di punta dell'Ovale Blu.

Si decide appunto di trasformare un prodotto di serie per fornire alle scuderie delle **Gruppo A** per correre nei rally e nelle altre competizioni a ruote coperte, nello stesso periodo in cui le Gruppo B come Lancia,

Audi e Peugeot stanno per essere soppiantate per via della loro eccessiva pericolosità.

E allora danno vita a una nuova versione della Sierra, a quel tempo berlina di punta dell'Ovale Blu.

Si decide appunto di trasformare un prodotto di serie per fornire alle scuderie delle Gruppo A per correre nei rally e nelle altre competizioni a ruote coperte, nello stesso periodo in cui le Gruppo B come Lancia, Audi e Peugeot stanno per essere soppiantate per via della loro eccessiva pericolosità.

IL MITO TRA STRADA E PISTA

La Sierra termina la sua produzione nel **1993**, il modello Cosworth non arriverà ad aver venduto più di **1500 esemplari**. Decisamente un'auto particolare, che in pochi erano in grado di gestire nel suo pieno potenziale. Poco dopo arriverà anche la versione **RS500**, ancora più pompata e selvaggia, e la Sapphire, che è la configurazione a 4 porte e 3 volumi. Sfumature di una macchina capace di far rombare il motore e i cuori degli appassionati.



MURA-DEMONTIS (FORD SIERRA COSWORTH) CONQUISTANO AL 6° VERMENTINO HISTORICU

È stato sulle strade bianche mondiali, piene di insidie, dall'alto tasso tecnico e spettacolare, che Costantino Mura e Marco Demontis hanno ottenuto la prima vittoria nel Campionato Italiano Rally Terra Storico. L'equipaggio su Ford Sierra Cosworth al 6° Vermentino Historicu ha siglato 4 scratch su 6 prove, dimostrando un ritmo impendibile sulle strade di casa. Il pilota sardo non ha avuto rivali né nell'assoluta né fra le 4RM, con Camporesi unico rivale fra le vetture a trazione integrale che ha infatti chiuso al 4° posto assoluto con 7' di distacco.

Seconda piazza all'arrivo a Berchidda, ma soprattutto vittoria dal peso specifico determinante nel Due Ruote Motrici, per Andrea Tonelli e Roberto Debbi sulla loro Ford Escort RS, che sono riusciti a districarsi fra i solchi delle speciali con più sicurezza di tutti. Il driver emiliano ha centrato così il secondo successo stagionale, fondamentale in ottica Campionato, con un margine a fine gara di 44.5" su tutti. Podio assoluto e 2° posto nel 2RM invece per Bruno Pelliccioni e Lorenzo Ercolani, leader della serie che

rimangono così appollaiati in vetta, rimandando i conti finali nell'ultimo round al Rally del Brunello.

Subito fuori dal podio assoluto, quarto, il funambolico Paolo Diana in coppia con Daniele Conti, che in gara con la 131 Abarth della Scuderia San Marino ha tentato a più riprese di recuperare nei confronti di Pelliccioni. Una generale che invece ha registrato la quinta posizione della Lancia Delta Integrale di Stefano Camporesi, alle note Pietro Rossi, però con un distacco più marcato.

Alle spalle dell'equipaggio della Scuderia San Marino, in sesta posizione, un altro pilota che ha utilizzato la Ford Escort MK2 della Titano Motorsport, "Nemo Mazza", in coppia con Riccardo Biordi: 14.4" lo svantaggio, comunque 7.6" meglio di Roberto Galluzzi, alla sua destra Andrea Montagnani, in gara con la Opel Corsa Gsi della Laserprom.

Distacchi non abissali invece nella lotta l'ottavo posto assoluto, strappato alla fine



► *Continua dalla pagina precedente*

da Federico Ormezzano, alla sua destra Maurizio Torlasco, alla guida della sua fedelissima Talbot Sunbeam Lotus, in Sardegna con i colori del Bassano. Alle spalle del piemontese si è poi classificato Sebastiano Serpelloni, navigato da Nicola Petrin su Ford Escort Rs, che con la vettura della Daytona Race ha sopravanzato Vittorio Orecchioni, alla sua destra Maria Giovanna Murgia, alla guida della Peugeot Gti. Archiviata la tappa sarda il prossimo appuntamento sulla terra delle leggendarie vetture che hanno scritto la storia del motorsport, sarà sulle spettacolari speciali del 4° Rally del Brunello Storico.

(Da.Manc.)

CLASSIFICA ASSOLUTA DELLA GARA

- 1° **Mura-Demontis (Ford Sierra Cosworth)**
in 1:01'44.3
- 2° **Tonelli-Debbi (Ford Escort Rs) a 8.0**
- 3° **Pelliccioni-Ercolani (Ford Escort Rs) a 52.5**
- 4° **Diana-Conti (Fiat 131 Abarth) a 1'11.2**
- 5° **Camporesi-Rossi (Lancia Delta Integrale)**
a 7'50.2
- 6° **'MAZZANEMO'-Biordi (Ford Escort Mk2)**
a 8'04.6
- 7° **Galluzzi-Montagnani (Opel Corsa Gsi)**
a 8'12.2
- 8° **Ormezzano-Torlasco (Talbot Sunbeam Lotus) a 8'22.3**
- 9° **Serpelloni-Petrin (Ford Escort Rs) a 15'44.6**
- 10° **Orecchioni-Murgia (Peugeot 205 Gti)**
a 16'00.4





OPEL OMEGA

LA QUALITÀ DEGLI ANNI '90

Tutta la qualità e la tecnologia delle automobili alto-di-gamma di marchi premium a prezzi di listino alla portata di molti. Questa, in sintesi, era trenta anni fa la seconda generazione di Opel Omega che nella primavera del 1994 debuttava sui principali mercati europei con carrozzeria berlina 4 porte e station wagon.

Quando, otto anni prima, la casa tedesca aveva abbandonato la Opel Rekord per proporre la prima generazione di Opel Omega, non aveva cambiato solo il nome del suo modello di classe superiore, ma compiuto anche un importante rinnovamento della sua immagine che assumeva una connotazione molto più dinamica. Se la linea della prima serie Omega era un'evidente espressione di questa inversione di tendenza - che tra le altre cose era valsa alla casa tedesca il secondo premio Auto dell'Anno nel giro di tre anni - una serie di sofisticate motorizzazioni benzina e turbodiesel di 2.000 e 3.000 cc e una speciale attenzione per la dotazione di sicurezza caratterizzavano invece la seconda serie. Tra le prime spiccavano un 6 cilindri in linea, un 2.000 ad iniezione diretta di gasolio, un 3.000-V6 a benzina. Per quanto riguarda invece la sicurezza passiva Opel Omega-B era dotata di serie (fatto all'epoca ancora abbastanza raro) di ABS, di doppio airbag lato guida e lato passeggero e di barre anti-intrusione nelle porte.

QUATTRO ANNI DI SVILUPPO

Il progetto P2800 relativo alla seconda generazione di Opel Omega era partito tra la fine del 1989 e l'inizio del 1990 con l'idea di sostituire contemporaneamente sia la prima generazione di Omega che la seconda di Opel Senator. Per contenere i costi di progettazione e di produzione Opel decise utilizzare la piattaforma della precedente Opel Omega-A 3000 24V che presentava tarature della telaistica in grado di assicurare un comportamento su strada particolarmente sicuro.

Per questo si puntò anche su una dotazione di sicurezza particolarmente moderna e completa. I collaudi su strada dei primi esemplari iniziarono nel luglio 1992. Un anno e mezzo dopo Opel Omega-B fu presentata in anteprima mondiale al Salone di Ginevra e qualche settimana dopo, il 29 aprile 1994, partì la produzione nello stabilimento di Rüsselsheim.

La seconda generazione di Opel Omega era 10 centimetri più lunga della precedente, rispetto alla quale era esteticamente rinnovata con linee più morbide ed affusolate. L'avanzamento del parabrezza e il riposizionamento dei sedili avevano inoltre permesso di aumentare lo spazio all'interno dell'abitacolo. La qualità delle finiture e dei materiali utilizzati per plancia, pannelli porta, volante, sedili trasmetteva una

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

piacevole sensazione di comfort e di raffinatezza all'interno dell'abitacolo.

DEBUTTANO I MOTORI OPEL ECOTEC

Sul piano tecnico, un'importante novità introdotta era rappresentata dal debutto dei nuovi motori Opel ECOTEC (Economy Consumption Optimization Technology) ed in particolare del 4 cilindri 2 litri benzina a 16 valvole da 136 CV, che riduceva del 48% le emissioni inquinanti rispetto al precedente 2.000, e dei due ECOTEC V6 bialbero di 2,5 e 3,0 litri, rispettivamente da 170 CV e 211 CV. L'offerta era completata da un 2.500 turbodiesel da 131 CV. Tre anni dopo, nel 1997, la gamma si arricchì del 2.000 turbodiesel a iniezione diretta progettato e realizzato da Opel che erogava una potenza di 101 CV.

Nell'agosto 1999 fu presentato un primo restyling che prevedeva numerosi aggiornamenti estetici come nuovi gruppi ottici anteriori, cofano solcato da due nervature longitudinali, pa-

raurti in tinta, coda caratterizzata da nuovi gruppi ottici meno tondeggianti, modanature laterali anch'esse in tinta. I motori 2.000 a benzina furono sostituiti da un nuovo propulsore 2.200 a 16 valvole da 144 CV (107 kW) che si proponeva come motorizzazione di ingresso.

OPEL VECTRA, SIGNUM, INSIGNIA: LE SUE EREDI

La produzione di Opel Omega terminò alla fine del 2003 senza che fosse stata nel frattempo progettata una nuova ammiraglia in grado di raccoglierne l'eredità. D'altra parte, la versione station wagon della terza generazione di Opel Vectra aveva dimensioni più simili a quella della Omega e rappresentò la base per la successiva Opel Signum. Nel 2008 il vuoto lasciato da Opel Omega fu pressochè colmato con l'arrivo di Opel Insignia, che se da un lato sostituiva Vectra, dall'altro aveva dimensioni ed ambizioni decisamente superiori proprio per porsi come via di mezzo tra Opel Vectra e Omega.





DACIA DUSTER GPL (2024) LA PROVA DEI CONSUMI REALI



La nuova Dacia Duster con l'immane motorizzazione bifuel a Gpl è migliore nei consumi, oltre che nello spazio e la guidabilità

Tra le auto più attese del 2024 c'è la Dacia Duster, il SUV "concreto" e accessibile del gruppo Renault che guadagna spazio a bordo, aggiorna il design dentro e fuori e per la prima volta è anche ibrido, sia mild hybrid che full hybrid. Io ho però puntato sulla nuova Duster a Gpl per la

prova dei consumi reali, test nel quale la Dacia ho ottenuto una buona media di 6,30 l/100 km (15,87 km/l). Questo si traduce in una spesa di appena 15,40 euro per il carburante necessario al tragitto di 360 km da Roma a Forlì, a ulteriore conferma della grande risparmio possibile viaggiando a Gpl.

SPAZIO ABBONDANTE, GUIDABILITÀ E BASSI COSTI CHILOMETRICI

L'auto che ho provato è una Dacia Duster Extreme ECO-G 100 con cambio manuale a 6 marce, l'allestimento dedicato agli amanti delle attività all'aria aperta che ha già di serie i sedili lavabili rivestiti in Microcloud, le barre da tetto modulabili e nel caso dell'esemplare in prova anche del Pack Sleep con letto matrimoniale tipo camper e box da tetto da 480 litri.

La presenza di altri optional come la vernice metallizzata, i cerchi da 18", il Pack Techno e il Pack Parking portano il prezzo finale di listino poco oltre i 27.000 euro. Con questa cifra si può avere un SUV moderno e semplice al tempo stesso, spazioso, piacevole da guidare e molto economico nei costi di viaggio grazie alla motorizzazione bifuel benzina/Gpl. Solo l'insonorizzazione mi è sembrata migliorabile.



GRANDE AUTONOMIA COL DOPPIO SERBATOIO

Impegnata nelle più comuni condizioni di guida la nuova Dacia Duster ha dimostrato una moderata sete di Gpl, arrivando a registrare un consumo un po' superiore alla media solamente in autostrada. Il serbatoio da 50 litri di Gpl permette di avere sempre a disposizione una buona autonomia di almeno 500 km, range che può arrivare anche a quasi 1.000 teorici guidando in maniera molto attenta su percorsi ideali di pianura a bassa velocità.

I 50 litri del serbatoio di benzina sono un'ulteriore riserva d'emergenza per arrivare a percorrenze davvero molto elevate con il doppio pieno di carburante.



I CONSUMI NELLE VARIE SITUAZIONI DI GUIDA

- **Misto urbano-extraurbano:**
6,3 l/100 km (15,8 km/l)
790 km di autonomia teorica
- **Autostrada:**
9,2 l/100 km (10,8 km/l)
540 km di autonomia teorica
- **Economy run:**
4,9 l/100 km (20,4 km/l)
1.020 km di autonomia teorica



DATI

Vettura:	Dacia Duster Extreme ECO-G 100
Listino base:	22.900 euro
Data prova:	02/07/2024
Meteo (partenza/arrivo):	Variabile, 36°/Sereni, 31°
Prezzo carburante:	0,679 euro/l (Gpl)
Km del test:	746
Km totali all'inizio del test:	660
Velocità media nel tratto Roma-Forlì:	80 km/h
Pneumatici:	Continental EcoContact 6Q - 215/60 R18 98H (Etichetta UE: A, B, 71 dB)

CONSUMI

Media "reale":	6,30 l/100 km (15,87 km/l)
Computer di bordo:	6,4 l/100 km
Alla pompa:	6,2 l/100 km

CONTI IN TASCA

Spesa "reale":	15,40 euro
Spesa mensile:	34,22 euro (800 km al mese)
Quanto fa con 20 euro:	468 km
Quanto fa con un pieno:	794 km





CURIOSITÀ



DOVE NASCE LA DACIA DUSTER?

DACIA Duster è un successo mondiale e, in quasi 15 anni di onorata carriera, è stato venduto in oltre 2,4 milioni di esemplari, di cui ben 330 mila in Italia. Un modello che ha democratizzato il concetto di SUV e permesso a tantissimi clienti di solcare le strade di tutto il mondo con un veicolo affidabile, robusto, con un costo di utilizzo estremamente contenuto e dal rapporto qualità prezzo imbattibile.

A settembre in Italia ci sarà il lancio ufficiale della terza generazione di questo iconico modello. Ma dove nascono i Duster?

Il nuovo Duster viene prodotto nella fabbrica DACIA di Mioveni, a circa due ore di macchina da Bucarest. Si tratta di uno degli impianti produttivi del Gruppo Renault più avanzati ed efficienti al mondo e si sviluppa su una superficie di 288 ettari.

Ogni giorno produce 1.392 veicoli, circa 350 mila all'anno, uno ogni 55 secondi, grazie a 3 turni giornalieri su cui è distribuita la produzione. I veicoli prodotti qui vengono venduti in 44 Paesi nel mondo, in 4 continenti, e per rendere possibile tutto ciò sono presenti in loco diversi fornitori, tra cui Valeo Euro APS/Faurecia e Horse.

È una fabbrica dove lavorano circa 7.000 persone (di cui quasi il 50% sono donne) le quali, supportate dalle migliori tecnologie oggi disponibili, lavorano alla produzione di Jogger e, da qualche settimana, del nuovo Duster che sta prendendo il posto del precedente. L'automazione dell'impianto è sicuramente notevole, ma la presenza dell'essere umano è fortemente presente in tutte quelle fasi in cui il robot

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

non potrebbe far meglio. Una presenza che punta a garantire un'elevata qualità ed una minuziosa attenzione al prodotto, per raggiungere il ricercato "value for money", approccio che ha reso DACIA famosa sul mercato.

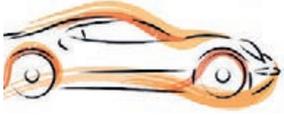
Particolarità di questo impianto produttivo è il fatto di avere al suo interno anche un impianto presse da diverse centinaia di tonnellate che permette di realizzare ogni giorno 280 mila pezzi lavorando 700 tonnellate di acciaio. Un investimento di oltre 35 milioni di euro che il Gruppo ha voluto fare per ottimizzare i ritmi produttivi dell'impianto, rispondendo così alle elevate richieste

dei clienti di tutto il mondo in termini di qualità e disponibilità prodotto.

Il prodotto DACIA è concreto, intelligente, pratico ed offerto ad un prezzo estremamente competitivo, senza però lesinare alcunché su robustezza, qualità, affidabilità. Un rapporto qualità prezzo vincente che nasce dal processo produttivo che punta ad essere efficiente anche nella lavorazione delle materie prime. Ad esempio, nella procedura di stampaggio di una porta, di un cofano o del tetto spesso ci sono materiali di scarto. Normalmente verrebbero eliminati, mentre invece a Mioveni sono utilizzati per realizzare

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

componenti di minori dimensioni, spesso complementari a quelli più grandi.

L'impianto di carrozzeria è completamente automatizzato: ci lavorano un migliaio di robot in diverse linee su una superficie di quasi 70 mila metri quadrati. Anche in questo caso, per evitare sprechi e ridurre l'impatto economico e ambientale, i robot lavorano al buio, visto che non hanno bisogno di luce per eseguire il lavoro. L'esatto contrario di altre zone in cui, con adeguata illuminazione, ci si dedica con attenzione al dettaglio, zone dove operano gli addetti che sono in grado di offrire una vigile attività di controllo qualità: vi sono infatti ben 1.800 persone altamente specializzate che lavorano sulle linee di assemblaggio, a garanzia del risultato finale del prodotto.

Sulla linea di produzione i Duster man mano prendono forma e ad accompagnarli vi sono dei carrelli che contengono i componenti necessari per la loro costruzione. Tutto just in time, solo i singoli componenti che devono essere installati sull'auto nel momento giusto nel posto giusto in cui servono, in modo da non perdere tempo e rendere efficiente la produzione. La movimentazione di questi componenti avviene

attraverso carrelli a totale guida autonoma che si muovono in perfetto coordinamento in tutto lo stabilimento produttivo, distribuendo al meglio i componenti lungo le linee produttive. Il nuovo Duster viene realizzato in 468 postazioni di lavoro, in ciascuna delle quali vengono installate le diverse parti che lo compongono.

Alla fine dell'assemblaggio, prima che ogni esemplare ottenga la delibera definitiva ed esca dall'impianto produttivo, deve sottostare a circa 1 ora di controlli di qualità, incluso il tunnel d'acqua che in otto minuti punta a verificare la perfetta tenuta delle guarnizioni. Nella fase finale di queste verifiche vi è anche un test di guida su un percorso indoor che permette di saggiare il perfetto funzionamento di ogni elemento dell'auto, dallo sterzo ai freni ai vari dispositivi presenti, inclusi i sensori di parcheggio e la frenata automatica. Tutto questo per garantire l'elevato standard promesso al cliente.

Un processo produttivo complesso e costituito da numerosi passaggi, ciascuno di essi fondamentale per offrire ai clienti di quasi tutto il mondo un prodotto in grado di rispondere a differenti esigenze, ma con l'obiettivo di garantire il miglior rapporto qualità prezzo del mercato.



CURIOSITÀ DAL MONDO FERRARI



Sapete quanti chilometri potete percorrere con la garanzia Ferrari? Oltre alla garanzia base di 3 anni, Ferrari prevede vari programmi per i vari modelli. E ci sono anche diverse certificazioni.

Le garanzie fornite dalle Case auto sono piuttosto standard in tutto il settore. Di solito, la copertura va da 2 a 7 anni, con un minimo di 40.000-50.000 km fino al chilometraggio illimitato. Per Costruttori come **Ferrari**, però, sono necessarie garanzie diverse. I modelli del Cavallino Rampante presentano caratteristiche speciali e ciò si riflette sulla garanzia stessa. Dopo decenni di speculazioni,

Ferrari ha fatto chiarezza su ogni aspetto, anche su cosa occorre esattamente per ottenere la certificazione “Classiche”.

LA GARANZIA BASE

Prima di tutto, i programmi di garanzia e di **certificazione** sono diversi a seconda dei modelli e delle esigenze dei clienti. Infatti, il brand offre tre diversi tipi di garanzia, che vanno dalla garanzia del produttore per le auto nuove fino alla copertura specializzata per le batterie ibride di auto come LaFerrari e SF90 Stradale.

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

Come ogni marchio, anche Ferrari offre una garanzia di fabbrica per tutte le sue nuove vetture stradali, indipendentemente dal prezzo o dalla rarità. E come la maggior parte dei produttori, la garanzia di fabbrica copre per tre anni, salvo l'usura regolare. Ma le similitudini finiscono qui.

Mentre la maggior parte delle garanzie ha un limite di chilometraggio, quella Ferrari non lo ha. Infatti, si tratta di una garanzia a **chilometraggio illimitato**. Ciò significa che, in teoria, il proprietario di una nuova Ferrari può percorrere centinaia di migliaia di chilometri nell'arco dei primi tre anni ed essere comunque coperto per qualsiasi guasto.

Ovviamente la copertura completa dipende dal rispetto di rigorose procedure di manutenzione eseguite presso centri di riparazione certificati Ferrari.

E UNA VOLTA TERMINATA LA GARANZIA?

Dopo la scadenza della garanzia di fabbrica, la Ferrari vi venderà un'estensione di garanzia chiamata **Extended Coverage Plus**. Si tratta di un'estensione di quattro anni, che non riguarda - al pari della garanzia standard - i materiali soggetti a usura come freni e pneumatici.

È da notare come non tutte le Ferrari usate possono beneficiare dell'Extended Coverage Plus. Per essere idonea, la Ferrari deve avere meno di 15 anni e meno di 75.000 chilometri al momento dell'acquisto.

Quasi tutte le Ferrari moderne possono essere abbinate al programma Extended Coverage Plus. Tutte le versioni della 488, della Portofino, della F8, della SF90, della 296, della 812,

della Roma e della Purosangue sono idonee. Anche auto come LaFerrari e Monza possono ottenere la copertura estesa. Solo alcune Ferrari della serie limitata, come la Daytona SP3, non hanno diritto alla copertura.

Ferrari non comunica i prezzi del programma Extended Coverage Plus, affermando che, in ultima analisi, il prezzo dipende dal concessionario.

I CASI SPECIALI

C'è poi la **"Power15"**, un pacchetto di manutenzione destinato alle Ferrari fino a 15 anni di età e con un massimo di 90.000 o 120.000 km, a seconda del modello. Questa garanzia riguarda aspetti come il sistema di raffreddamento e iniezione, il motore, l'impianto frenante, l'aria condizionata, le componenti elettriche, l'hard top retrattile, il sistema di scarico, il cambio e la trasmissione.

Il pacchetto comprende anche le batterie di auto ibride plug-in come la SF90 e la 296 GTB.

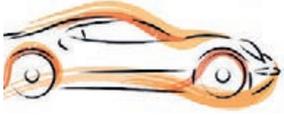
I TRE LIVELLI DI CERTIFICAZIONE

Il primo livello di certificazione si chiama **"Ferrari Approved"**. Non si tratta di un vero e proprio riconoscimento, ma di un programma di usato certificato, in cui i concessionari eseguono un controllo in 101 punti e verificano la storia della vettura.

In questo caso, Ferrari ripara o sostituisce ogni componente usurata o rotta.

Il **"Certificato Premium"** è un certificato di autenticità che attesta come l'auto sia stata "aggiornata" coi ricambi più recenti e revisionata da tecnici qualificati. Per ottenerlo, l'auto non deve essere modificata e deve essere in buono stato.

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

Tutti le componenti obsolete devono essere sostituiti dalla fabbrica con versioni migliori e il proprietario deve aver proceduto a risolvere tutti gli eventuali richiami del proprio modello.

Il certificato è gratuito, ma si può ottenere solo quando l'auto ha almeno 10 anni d'età.

“**Ferrari Classiche**” è l'ultima forma di autenticità per una Ferrari. Disponibile solo quando un'auto raggiunge i 20 anni di età, è il massimo riconoscimento per una Rossa.

Prima di emettere il certificato, Ferrari esamina cinque aree chiave: numero di telaio, numero di carrozzeria, numero di motore, numero di cambio e numero di asse posteriore. Un'auto può ottenere la certificazione Classiche solo se tre di questi numeri su cinque sono

originali. Inoltre, vengono verificati l'originalità e il buon funzionamento di una serie di componenti diversi.

Le riverniciature sono consentite, a condizione che il nuovo colore di vernice sia stato offerto per la vettura in quel periodo.

Ferrari afferma che la certificazione Classiche **può costare da 3.000 a 18.000 euro**, senza contare gli interventi necessari per riportare la vettura allo stato originale. Se l'auto ha già un certificato Premium, la certificazione Classiche può essere concessa gratuitamente.

A seconda dell'età e dell'importanza storica del modello, è necessario effettuare delle ricerche per verificare l'autenticità della vettura. In alcuni casi, la Ferrari si spinge fino a eseguire controlli metallurgici e dimensionali completi del telaio per assicurarsi che corrisponda ai documenti storici dell'azienda.



DR 6.0 - SUV COMODO NON ASSETATO MA CON QUALCHE SCRICCHIOLO DI TROPPO



Come sapete in estate eseguiamo le prove che vi proponiamo durante l'anno! Ma questa volta credo di aver realmente esagerato. Ciò che vedete di seguito è il percorso eseguito nella prova! Viene dichiarata come Suv e allora non può andare solo sull'asfalto

di **Fabio Ciciotti**



Prima di passare alla prova su strada parliamo del SUV protagonista DR 6.0.

Il DR 6.0 deriva dal SUV cinese Chery Tiggo 7 Plus e

differisce dal veicolo originale per la calandra diversa (dotata del logo della casa molisana posto come da tradizione sul lato sinistro della calandra, e colorata in nero lucido), per una banda adesiva nera al di sopra dei fari anteriori, per le prese d'aria del paraurti frontale più vistose, per i loghi differenti (in particolare, quello posteriore è asimmetrico al pari di

quello anteriore), per i fari posteriori (dotati, al contrario del veicolo di derivazione, di una striscia continua a LED) e per le ovvie personalizzazioni (colori, cerchi in lega, sellerie).

Al di là di vedere sempre di più auto in strada, non è una sensazione: DR è uno dei marchi del momento. I nu-

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

meri Unrae di luglio lo confermano: **nei primi sette mesi del 2023, il brand di Macchia di Isernia ha quasi raddoppiato le immatricolazioni rispetto all'analogo periodo 2022, arrivando a una quota dell'1,71% del mercato nazionale.** Alfa Romeo ha sole 500 unità vendute in più ed è probabile che a fine anno, DR si ritrovi nella Top 20 delle Case. Impensabile sino a pochi anni fa, ma una politica intelligente ha portato (e continua a portare) ottimi risultati. Un mattone importante lo sta portando DR 6.0 che il brand considera il 'voyager Suv' della gamma. Proposto con il motore benzina 1.5 turbo, disponibile nella variante bi-fuel: quella da noi provata.

UN DESIGN EQUILIBRATO

La DR 6.0 è un Suv medio derivato dal cinese Chery Tiggo 7 Pro, che viene modificato nello stabilimento molisano. Ha linee

proporzionate, con la grande mascherina esagonale che caratterizza le auto più recenti della casa molisana, abbinata a sottili fari a sviluppo orizzontale. La linea laterale si caratterizza per una forma levigata, con ampi passaruota e cerchi da 19 pollici. La linea del tetto è alta a beneficio dello spazio interno per passeggeri e bagagli. Il posteriore è contrassegnato da un piccolo spoiler, un portellone di ampie dimensioni e gruppi ottici led. Le dimensioni: lunghezza 450 cm, lar-

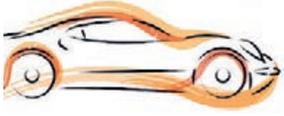
ghezza 184 cm, altezza 174 cm, passo 267 cm.

IN ABITACOLO C'È ANCHE L'ECOPELLE:

Gli interni sono realizzati impiegando materiali di buona qualità, con l'alternanza di ecopelle per i sedili a elementi soft-touch e plastiche rigide. **La plancia, dallo sviluppo orizzontale, si contraddistingue per la presenza di un quadro strumenti digitale da 7 pol-**

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

lici e uno schermo da 12,3 pollici. Al di sotto del display sono disposti i comandi per la gestione dell'infotainment e la regolazione della climatizzazione. Nella zona del tunnel è posizionata la leva del cambio automatico e il sistema di ricarica a induzione dello smartphone.

L'abitabilità è buona per quattro persone che viaggiano in pieno comfort, con sedute che offrono un ottimo sostegno a cui si aggiunge, per i sedili anteriori, l'optional del riscaldamento. La capacità del bagagliaio si attesta a 380 litri.

DOPPIO SERBATOIO

La DR 6.0 ha sospensioni anteriori con schema Mac Pherson e posteriori multilink; la trazione è anteriore, il motore è un 1.5 turbo a benzina con 154 cvalli di potenza e 210 Nm di coppia motrice abbinato a un cambio Cvt che però simula la presenza di nove rapporti, per limitare l'effetto scooter" (con il mo-



tore che schizza al massimo dei giri) in accelerazione. **La versione che abbiamo provato è come detto la bi-fuel benzina/GPL, con sistema realizzato dall'italiana BRC:** prevede cinque cavalli in meno e un ampio serbatoio del gas (con 61 litri effettivi) che si unisce a quello della benzina (51 litri), a tutto vantaggio dell'autonomia che risulta notevole.

PIÙ AGILE DI QUANTO SI PENSI

Il Suv si muove con disinvoltura, senza evidenziare

grandi difetti: quello che colpisce favorevolmente è l'impressione di solidità, oltre al discreto feeling dello sterzo e al corretto comportamento delle sospensioni. Sarebbe fuori luogo aspettarsi miracoli da un 'media cubatura' come il 1.5 ma i progressi rispetto alla precedente serie sono tangibili, a parte la rumorosità che resta eccessiva per i nostri gusti. **In compenso, l'erogazione è morbida e gradevole, fino ai più**

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

alti regimi: evidente che il “misto” non sia la situazione ideale ma oltre alla fluidità sulle strade veloci, la DR 6.0 si comporta bene anche nei centri urbani, con un’agilità superiore a quanto ci si potrebbe aspettare. I consumi? Noi abbiamo guidato la bi-fuel e sicuramente l’utilizzo del benzina va ridotto al minimo, mentre non ci si può lamentare delle percorrenze con il sistema Gpl. L’indicatore ha segnato una media di poco inferiore ai 10 litri ogni 100 km nel ciclo misto.

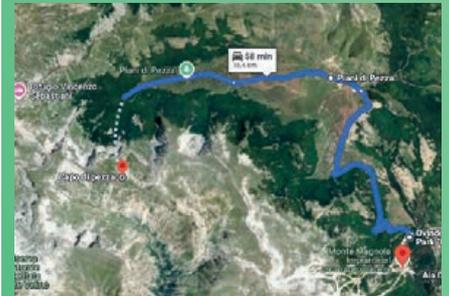
BUON EQUIPAGGIAMENTO

Per quanto riguarda la sicurezza, DR 6.0 monta 6 airbag (2 frontali anteriori, 2 laterali anteriori e 2 a tendina) e un telaio chiuso a gabbia integrale e in massima parte realizzato in acciaio ad altissima resistenza (piegato a caldo). I

sistemi di assistenza alla guida presenti sono standard: ABS, ESP, controllo pressione pneumatici, autoHold e assistenza per salita e discesa. Certo, non si possono avere i diffusi sistemi di assistenza elettronica alla guida, come la frenata automatica d'emergenza. **L’equipaggiamento della nostra versione - la più cara della gamma - comprende cerchi in lega da 19 pollici, climatizzatore automatico bizona, fari full-led, cruise control con comando al volante, interni in ecopelle, sedile guida regolabile elettricamente, retrovisori** ripiegabili elettricamente e riscaldabili, sensori di parcheggio posteriori, tetto apribile elettrico e telecamera 360°. Il prezzo da 31.400 euro è chiaramente un plus che spiega (ma solo in parte) il successo del modello di DR Motors.



PROVA SU STRADA



Noi di TS Motori siamo folli e ciò che vedete è solo la prima parte del percorso che abbiamo sottoposto alla nostra “cara” DR! Tutti stanno pensando avete fatto dello sterrato con quella macchina? Si sarà smontata! Ebbene 38 km di percorso off-road su un sentiero denominato il sentiero dei lupi. Un misto tra sterrato, brecciolino e piccole rocce.

Ovviamente velocità bassa, tanti scricchioliii ma la “nostra” ha passato a pieni voti la prova!

Una grande sorpresa anche il tasto assistente alla discesa presente in quasi tutte le DR, funziona bene e con parsimonia!

Non segnaliamo grandi scossoni o eccessivi problemi! La vettura ha superato il test off-road.



EVA CROSETTA L'ELEGANZA SENZA TEMPO CI RACCONTA DELLA MERCEDES SL 280



La storia della Mercedes SL è iniziata di fatto con una coupé, la gloriosa 300 SL “Ali di Gabbiano”, ed è terminata con una dinastia delle roadster. Il modello che ha per così dire fatto ordine dando l'impronta definitiva alla stirpe, a livello tecnico e anche di impostazione, è quella che nel 2023 compie suoi sessant'anni, la W113 nota come 230/250/280 SL o “Pagoda”. Questo modello, dalla carriera relativamente canonica

durata circa sette anni (la successiva R107 sfiorerà i 20) trascorsa con poche modifiche, è infatti quello che ha trovato l'**equilibrata via di mezzo** tra la sofisticata, costosa e impegnativa 300 e la piccola e fin troppo accessibile 190 a quattro cilindri.

IL GIUSTO COMPROMESSO

La storia della W113 inizia, appunto, nel 1963, quando gli altri modelli siglati SL escono di produzione: la strada da seguire è evidente-

mente quella della 190, che nasce su un pianale di grande serie come derivata dalla berlina “Ponton”, ma con un tono e una motorizzazione un po' più elevata. Detto fatto: il motore è quello delle berline 230 S/SE W111, con cilindrata di 2.308 cc con albero a camme singolo, due valvole per cilindro e basamento in ghisa, e offre una potenza di 150 CV che per una roadster da poco più di quattro metri

Segue alla pagina successiva ▶





► *Continua dalla pagina precedente* sono già adeguati, ed è vestita dalla sapiente mano di Paul Bracq e di Friedrich Geiger. Questi definiscono una **linea moderna**, specie nel posteriore, privo di code e luci a gemma ma con evidenti richiami alle generazioni precedenti nella fanaleria verticale, che richiama la 300 SL Roadster del '57. La sigla sarà presto oscurata in popolarità dal **nomignolo** che la stampa affibbia alla vettura quando al lancio viene mostrato anche il nuovo hard top metallico, accessorio molto gradito alla clientela, che per le sue forme verticali e squadrate le vale il soprannome di "Pagoda".

Sottopelle c'è però anche un **telaio di nuova concezione**, con sospensioni posteriori a semiassi oscillanti antesignano dei moderni multilink, che risolve i molti difetti dei ponti rigidi e degli schemi a da circolazione centrale evidenziati sulle SL precedenti. Il cambio è manuale a quattro marce e a richiesta c'è un automatico con lo stesso numero di rapporti.

L'EVOLUZIONE

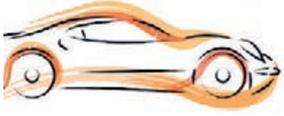
Come accennato in precedenza, la 230 non riceve modifiche rilevanti nel corso della sua carriera, almeno per quanto riguarda la carrozzeria: i suoi anni di carriera sono però contraddistinti da



due step segnalati dal cambio di sigla, che passa a 250 SL nel 1966 e a 280 SL nel 1968.

Tuttavia, non si tratta di vere e proprie evoluzioni prestazionali quanto piuttosto di aggiornamenti resi necessari dal bisogno di bilanciare le restrizioni dovute alle **normative antinquinamento** soprattutto sul mercato nordamericano. Infatti, il primo incremento di cilindrata serve

Segue alla pagina successiva ►



lindrata: ha infatti sette supporti di banco e come la precedente tocca i 200 km/h, guadagnando appena un secondo nello 0-100 km/h, che segna 10 secondi esatti. Tuttavia, a richiesta si può avere con un cambio manuale a cinque marce oltre che con i quattro marce manuale e automatico.

Con la 280 SL, la velocità resta altresì invariata ma la coppia più robusta fa guadagnare un altro secondo nello 0-100. La SL "Pagoda" chiude la sua carriera all'inizio del 1970 con poco meno di **49.000 unità**.

► *Continua dalla pagina precedente* soprattutto a conservare la potenza, che rimane di 150 CV, mentre soltanto il successivo la eleva a 170 CV.

Il motore della Mercedes 250 SL, prodotta per appena un anno e quindi **più rara tra le tre**, è però nuovo, non soltanto aumentato nella ci-





FORD PUMA

MILD HYBRID (2024)

LA PROVA DEI CONSUMI REALI

Il recente restyling della **Ford Puma** ha portato al SUV compatto una serie di aggiornamenti di design, soprattutto al frontale e ai gruppi ottici, ma anche agli interni e alle motorizzazioni che sono tutte mild hybrid.

Per capire se e come è cambiata l'efficienza della Puma ho deciso di guidare la rinnovata **Ford Puma 1.0 mild hybrid** da 125 CV con cambio manuale, vettura che nella prova dei consumi reali ha registrato un'ottima media di 4,10 l/100 km (24,39 km/l) e una spesa di 27,88 euro per la benzina del viaggio di 360 km.

È TRA LE PIÙ EFFICIENTI B-SUV A BENZINA

Messi a confronto con i risultati delle altre auto a benzina presenti nella classifica dei consumi reali, i 4,10 l/100 km della **Ford Puma** mild hybrid posizionano l'auto dell'Ovale Blu poco oltre la Top 10, davanti ad altri SUV e crossover compatti come Skoda Kamiq 1.0 TSI 116 CV Manuale (4,25 l/100 km - 23,5 km/l), Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95 CV (4,30 l/100 km - 23,2 km/l) e Fiat 500X 1.5 T4 Hybrid 130CV DCT7 (4,50 l/100 km - 22,2 km/l). L'unico B-SUV a benzina che ha consu-

»» Il restyling della **Ford Puma** conferma le buone doti del **B-SUV** e la mild hybrid da **125 CV** consuma anche poco

mato meno della nuova Ford è la mild hybrid Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V iMT che domina la classifica di categoria con i suoi sorprendenti 3,75 l/100 km (26,6 km/l).

SPAZIO DI CARICO IN ABBONDANZA, MA CHI SIEDE DIETRO NON È IN PRIMA CLASSE

L'esemplare che ho provato è una **Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 125 CV Titanium**, versione di accesso alla gamma Puma che ha già di serie la nuova griglia frontale Titanium design, i cerchi in lega da 17", fari full LED, vetri oscurati, climatizzatore automatico, cambio manuale a 6 rapporti, pulsante di accensione, telecamera posteriore e infotainment in plancia **SYNC 4 con Touchscreen da 12"**.

La dotazione aggiuntiva di optional a pagamento come la vernice metallizzata, i fari Matrix Full Led adattivi e predittivi, il co-pilot pack, il comfort pack e il tetto panoramico apribile porta il prezzo di listino a **32.500 euro**, scontabile però con gli incentivi statali.

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

Pur senza il cambio automatico che avrei apprezzato molto (disponibile comunque in gamma), questa Ford Puma restyling conferma le buone qualità già note del modello come la **grande capacità di carico** nel bagagliaio garantita anche dal generoso scomparto inferiore Ford Megabox, la buona agilità di guida e il brio in accelerazione.

Apprezzabile mi è sembrato anche il

nuovo sistema di infotainment centrale con una connettività stabile e chiara, gli ausili alla guida precisi e funzionali, oltre alla tecnologia di bordo. Migliorabili mi paiono invece le dotazioni e lo spazio per i passeggeri posteriori, assieme a una rumorosità del tre cilindri turbo elettrificato che a volte risulta un po' invadente.

CONSUMI MAI TROPPO ALTI

Nelle più comuni condizioni di guida la nuova Ford compatta mi ha permesso di registrare consumi medi di buon livello, anche nei viaggi in autostrada che solitamente richiedono un più alto tributo di carburante.

Il serbatoio da 42 litri di benzina offre alla Puma mild hybrid un'autonomia teorica vicina ai 700 km, con punte oltre i 1.000 km adottando uno stile di guida molto accorto e su percorsi ideali per i bassi consumi.

I CONSUMI NELLE VARIE SITUAZIONI DI GUIDA

- **Misto urbano-extraurbano:**
5,3 l/100 km (18,8 km/l)
789 km di autonomia teorica
- **Autostrada:**
6,1 l/100 km (16,3 km/l)
684 km di autonomia teorica
- **Economy run:**
3,1 l/100 km (32,2 km/l)
1.352 km di autonomia teorica





DS AUTOMOBILES PRESENTA LA

DS E-TENSE FE25



DS Automobiles è prossima a raggiungere un nuovo storico, simbolico traguardo. Impegnata sin dalla seconda stagione nel Campionato mondiale di Formula E, la casa automobilistica francese si appresta infatti ad affrontare la sua decima stagione di attività nella massima serie riservata alle monoposto 100% elettriche,

vantando già due doppi titoli piloti e costruttori nel proprio palmarès, conquistati nel 2019 e nel 2020.

DS Automobiles, che porta avanti dal 2022 il sodalizio sportivo con Penske Autosport, ha presentato la DS E-TENSE FE25 Gen3 Evo, la monoposto che dal 4 al 7 novembre prossimi debutterà ufficialmente sul circuito spagnolo di Valencia, du-

rante i test ufficiali di pre-season in preparazione della Stagione 11.

La DS E-TENSE FE25, nella sua livrea nero scuro a strisce oro, vanta un nuovissimo powertrain, frutto di due anni di sviluppo curato da DS Performance. L'unità tecnologica avanzata incorpora oggi il non plus ultra del

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

know-how tecnico del reparto corse di DS Automobiles.

Abbinato alla trazione integrale (in modalità 350 kW) e a nuovi pneumatici che assicurano una tenuta di strada ottimale, il nuovo powertrain (composto da inverter, cambio e motore) è altamente efficiente e mira a facilitare al massimo il lavoro dei piloti. Con al volante Jean-Eric Vergne, unico due volte campione di Formula E e detentore del record di pole position nella serie, e il tedesco Maximilian Günther, la DS E-TENSE FE25 promette di portare il team DS Penske alla conquista di nuovi trofei.

Gli obiettivi del team franco-americano sono chiari: confermare le prestazioni ottenute nelle qualifiche (DS Penske vanta il record di pole position nella stagione 10), migliorare il ritmo di gara, posizionarsi tra i leader della serie e conquistare più podi possibile.

Dopo i test sul circuito di Valencia che daranno inizio all'undicesima stagione, prenderà ufficialmente il via il Campionato Mondiale di Formula E, con 17 appunta-

menti in tutto il mondo. Il primo sarà a San Paolo, in Brasile, il 7 dicembre 2024.

Eugenio Franzetti, DS Performance Director, ha dichiarato: «Per DS Automobiles questa stagione ha un sapore davvero particolare: vale più di un titolo. Innanzitutto, questa è la nostra decima stagione in Formula E! Dal 2015 a oggi, abbiamo disputato 121 gare, conquistando quattro titoli, 16 vittorie, 51 podi e 24 pole

position: un risultato eccezionale. Inoltre, presentiamo una monoposto dal design totalmente rinnovato e con un nuovo powertrain sviluppato da DS Performance. Sono particolarmente orgoglioso dell'enorme lavoro svolto dai nostri ingegneri e meccanici nel corso degli ultimi due anni. La DS E-TENSE FE25 sarà preziosissima per portare DS PENSKE alla conquista di nuovi importanti successi».

CARATTERISTICHE SALIENTI DELLA DS E-TENSE FE25

- **Powertrain sviluppato da DS Performance**
- **Trazione integrale 350 kW**
- **Motore anteriore (250 kW) e motore posteriore (350 kW)**
- **Potenza massima: 350 kW/476 CV**
- **Velocità massima: 280 km/h (ottimizzata per i circuiti cittadini)**
- **Accelerazione da 0 a 100 km/h: meno di due secondi**
- **Sistema di frenata elettrica sulle quattro ruote (Brake By Wire)**
- **Capacità di recupero dell'energia in frenata: 600 kW**
- **50% dell'energia utilizzata in gara ottenuto dalla frenata rigenerativa**



L'I-TYPE 7 DI JAGUAR TCS RACING PER IL MONDIALE DI FORMULA E

Jaguar TCS Racing, Teams' World Champions in carica del Campionato Formula E, ha presentato sotto forma di prototipo la nuova Jaguar I-TYPE 7, la vettura con la quale concorrerà per il titolo nella Season 11. Durante i test in vista dell'inizio di stagione di dicembre, la Jaguar I-TYPE 7 sfoggerà una livrea celebrativa su cui sono rappresentate le 16 vittorie ottenute finora dal team Jaguar TCS Racing su 11 diversi tracciati di Formula E.

Con l'introduzione dei regolamenti GEN3 Evo, la stagione 2024/2025 della Formula E farà registrare un altro significativo passo avanti nella tecnologia EV e nel massimo campionato riservato alle auto elettriche da corsa. Con una nuova carrozzeria, la possibilità di utilizzare la trazione integrale per i Qualifying Duels, le fasi di lancio e l'Attack Mode e i nuovi pneumatici Hankook iON con un'aderenza superiore del 5-10%, le gare di Formula E saranno ancora più veloci e più coinvolgenti che mai.

La livrea del prototipo Jaguar I-TYPE 7 simboleggia tutti i 16 successi ottenuti finora da Jaguar TCS Racing in Formula E, raffigurando le curve più importanti degli 11 circuiti su cui hanno preso vita le vittorie.

Tra queste, il primo podio assoluto conquistato all'E-Prix di Roma del 2019 e la memorabile doppietta ottenuta all'E-Prix di Monaco del 2024. La livrea ufficiale della nuova stagione della Jaguar I-TYPE 7 sarà svelata nel corso del tempo.

Parlando in vista dei test prestagionali di tutte le squadre che inizieranno a Valencia il 4 novembre, James Barclay, Team Principal di Jaguar TCS Racing, ha dichiarato: "Quella 2024 non è stata solo la nostra migliore stagione fino ad oggi in Formula E, ma anche un'annata storica, con Jaguar TCS Racing che ha vinto sia il Teams' World Championship che l'inaugurale Manufacturers' Trophy con la Jaguar I-TYPE 6. In qualità di Campioni del Mondo in carica, non vediamo l'ora di ripartire con il nostro prototipo I-TYPE 7 e con tutti gli entusiasmanti sviluppi tecnici e le sfide che l'era GEN3 Evo porta con sé. Quando andremo a provare a Valencia, una pista che noi e tutti gli altri team conosciamo bene, avremo una prima indicazione delle prestazioni delle varie squadre e dei costruttori, ma i test saranno soprattutto i primi passi della I-TYPE 7 in un ambiente competitivo. Il nuovo gruppo propulsore Ja-



► *Continua dalla pagina precedente*

guar omologato e tutti gli altri miglioramenti apportati dall'era GEN3 Evo, in particolare la nuova carrozzeria e la possibilità di utilizzare la trazione integrale per specifiche fasi di qualifica e di gara, comporteranno una grande intensità durante i collaudi, ma il team e i nostri piloti Nick Cassidy e Mitch Evans saranno pronti”.

Mitch Evans: *«Non vedo l'ora di tornare in pista. Le specifiche della GEN3 Evo e i nuovi pneumatici Hankook comporteranno nuove sfide, per questo sono ansioso di guidare il prototipo Jaguar I-TYPE 7 con la sua livrea ideata per Valencia. La livrea mi piace molto, perché ho vinto gare su nove degli undici tracciati presenti e spero di aggiungere qualche altra location a questa lista nella prossima stagione».*

Nick Cassidy: *«In vista dei test di Valencia, sono molto motivato nel voler pren-*

dere subito confidenza con la Jaguar I-TYPE 7, a comprenderne le caratteristiche e a cercare di ottenere il massimo in vista dell'inizio della stagione. La trazione integrale porterà sicuramente molto entusiasmo per i fan e sarà una nuova sfida anche per noi piloti. Non vedo l'ora di tornare a correre».

I cinque giorni di test a Valencia comprenderanno anche una sessione di prova tutta al femminile. I piloti del Jaguar TCS Racing per questa sessione saranno annunciati a breve.

JAGUAR TCS RACING

Jaguar è tornata alle competizioni nell'ottobre del 2016, diventando il primo Premium brand a partecipare alle gare cittadine dell'ABB FIA Formula E Championship.

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

Nel 2024, Jaguar TCS Racing ha vinto il Teams' World Championship dell'ABB FIA Formula E, la prima vittoria di Jaguar in un Campionato Mondiale dal 1991. Jaguar ha vinto anche il nuovo tofeo Manufacturer's Trophy con la I-TYPE 6, l'auto da corsa GEN3 di Formula E completamente elettrica.

I piloti Jaguar TCS Racing Mitch Evans e Nick Cassidy si sono classificati rispettivamente al secondo e al terzo posto nel Drivers' World Championship 2024. Sia Mitch che Nick gareggeranno nuovamente per Jaguar TCS Racing nella Stagione 11 che vede la Formula E entrare nell'era GEN3 Evo. La GEN3 Evo, che si estende per le stagioni 11 e 12, vedrà ulteriori progressi tecnici per le uniche auto da corsa completamente elettriche a zero emissioni di carbonio al mondo, tra cui nuovi propulsori e l'adozione della trazione integrale in alcune fasi delle qualifiche e delle gare.

Jaguar TCS Racing ha inoltre convalidato il suo impegno a lungo termine, confermando la sua partecipazione all'era GEN4, che inizierà nel 2026 e si protrarrà dalla stagione 13 alla 16.

Oltre ad essere riservata a veicoli completamente elettrici, la Formula E è una competizione motoristica unica al mondo anche per la scelta delle sue location. Il campionato 2024/2025 si svolge su circuiti temporanei nel centro di alcune delle più importanti città del mondo come San Paolo, Diriyah, Tokyo e Monaco, con l'aggiunta di nuove location come tra cui Miami. Il finale di stagione si svolgerà in un doppio weekend di gara a Londra.

In qualità di team ufficiale di Formula E e di costruttore, Jaguar TCS Racing progetta in house il proprio gruppo motopropulsore, composto da motore, trasmissione, inverter e sospensione posteriore. Jaguar tramite la sua partnership a lungo termine con la Fortescue WAE, fornirà all'Envision Racing il suo gruppo motopropulsore per l'era GEN3 Evo.

Per una migliore gestione dei costi, il telaio in fibra di carbonio e la batteria sono componenti comuni e uguali per tutte le 11 squadre. Ciò consente di concentrarsi sullo sviluppo di sistemi a propulsione elettrica leggeri ed efficienti, che miglioreranno le prestazioni dei futuri veicoli elettrici JLR. La Formula E rimane un appuntamento prioritario per JLR e per la strategia Reimagine dell'azienda. Essendo l'unico campionato al mondo riservato ai veicoli elettrici, la Formula E consente all'azienda di testare e sviluppare nuove tecnologie in un ambiente ad elevate prestazioni. Continua ad essere il banco di prova della nostra mission Race to Innovate, che vedrà gli apprendimenti Race to Road e Road to Race contribuire nel plasmare il nostro futuro elettrico.

Attraverso la nostra mission Race to Inspire, Jaguar TCS Racing si impegna a ispirare le generazioni future utilizzando le competizioni sportive per creare un impatto positivo sul nostro pianeta e sulle comunità in cui gareggia. Partendo dalle gare con le prime auto da corsa al mondo a zero emissioni, il supporto di Jaguar prosegue nel sostegno e nella formazione della prossima generazione di ingegneri e di professionisti del motorsport.



LA KONA CI HA CONVINTO

PROVA SU STRADA

La seconda generazione della **Hyundai Kona** ha un design ancora più avveniristico: il frontale della crossover coreana si caratterizza per una lunga striscia di led a formare le luci diurne, mentre abbaglianti e anabbaglianti si trovano più in basso. Linee originali anche nella fiancata elaborata, con la nervatura in diagonale nelle portiere e i passaruota pronunciati, dove alloggiavano i fari full led (che però, così, sono più esposti agli urti). Il posteriore è tondeggiante, con le luci che ripetono lo stile di quelle anteriori: una sottile striscia di led a tutta larghezza e le luci principali più in basso, nei passaruota. Con la nuova serie, la Hyundai Kona cresce nelle dimensioni: più lunga di 13 cm, per un totale di 435 cm, ha un passo (la distanza fra i centri delle ruote misurata lungo la fiancata) superiore di 6 cm, arrivando a 266 cm. Migliorato inoltre il coefficiente aerodinamico Cx: ora di 0,27, è ottimo per questo tipo di vettura.

DENTRO È COMODA



Il posto guida della nuova **Hyundai Kona** è comodo (c'è anche il sedile regolabile in altezza e nel supporto lombare), e rispetto a prima i **passengeri posteriori** hanno un agio superiore per testa e gambe. Grazie al divano largo e al pavimento quasi del tutto piatto, in

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

quattro i viaggi sono piacevoli; in tre sul divano, si sta un po' sacrificati solo nei lunghi spostamenti. Netto, poi, il passo in avanti per il **bagagliaio**, che guadagna 105 litri toccando quota 466. Il vano è **capiente**, regolare e di semplice accesso, ha il doppio fondo ed è reso più pratico dal divano in tre parti reclinabili. Senza considerare che la soglia di carico è abbastanza vicina a terra e il portellone ha l'apertura motorizzata.



Nell'abitacolo della **Hyundai Kona** si ritrovano plastiche rigide, ma i montaggi e le lavorazioni sono curate. La plancia, lineare, è occupata in gran parte dal pannello ricurvo che comprende cruscotto digitale e display centrale, entrambi di 12,3". Intuitivo e ricco, il **sistema multimediale** ha di serie il navigatore; presenti inoltre quattro prese Usb-C, il caricatore wireless per gli smartphone e un ampio vano fra i sedili: gli fa spazio il selettore della trasmissione, ora spostato sulla destra del piantone dello sterzo. Il "clima" automatico bizona è facilmente gestibile con un pannello a centro plancia, ma tuttavia, le bocchette anteriori non offrono la regolazione distinta fra portata e direzione del flusso.

SPORTIVA NO, PRONTA SÌ



Questa ibrida full ha una potenza combinata di 141 CV, frutto dell'abbinamento di un 1.6 a benzina da 105 CV e di un motore elettrico da 44; la batteria è da 1,6 kWh. Il fluido cambio robotizzato a doppia frizione DCT **rende la guida facile** ed evita il noioso effetto scooter che si ritrova in altre ibride full, mentre l'auto riprende senza ritardi ma senza pretese di sportività, visto che secondo la casa servono 11,2 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h, con velocità di punta pari a 165 km/h. A fine test, su percorso misto e senza "correre" troppo, il computer di bordo della **Hyundai Kona** segnava un consumo di **19 km/l**: non sono i 22 dichiarati, ma i presupposti, in attesa di una prova completa di rilevamenti strumentali, sono buoni. Tuttavia, dato che il serbatoio della benzina è di soli 38 litri e che in autostrada i consumi tendono a salire sensibilmente, le soste per il "pieno" potrebbero essere frequenti. Non c'è nessuna sorpresa nel comportamento in curva della **Hyundai Kona**, ma alle andature elevate si apprezzerebbe uno sterzo un po' meno leggero. Nata sulla stessa

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

base tecnica della Kia Niro (le due case sono nello stesso gruppo industriale), questa nuova crossover ne condivide il **notevole comfort**. Nel complesso, l'auto passa morbida sulle buche e silenziosa.

BEN DOTATA



La **Hyundai Kona** c'è anche col tre cilindri 1.0 turbo a benzina da 120 CV, pure con cambio robotizzato o in versione mild hybrid. Tutte queste versioni sono già ordinabili, con prezzi da € 28.500 ai € 37.500 per la full hybrid del test. In autunno arriveranno

le elettriche, con 156 o 218 CV e prezzo di partenza stimabile in € 40.000. Quanto alla **dotazione**, già l'allestimento "base" X Line è ricco: include fra l'altro i cerchi in lega (di 18" per le full hybrid), l'avviso anti-colpo di sonno, il "clima" automatico, il cruise control (adattativo col cambio robotizzato) e la frenata automatica d'emergenza. Ci sono poi le versioni sportiveggianti **N Line** e le **X Class**; queste ultime hanno anche, fra l'altro, il monitoraggio dell'angolo cieco posteriore, il portellone ad azionamento elettrico, le telecamere con vista a 360°. Tutte le Kona sono garantite per cinque anni senza limiti di chilometraggio, ossia tre anni in più rispetto a quanto prescritto dalla legge.

Segue alla pagina successiva ►



PERCHÉ SÌ	PERCHÉ NO
<ul style="list-style-type: none"> ● Funziona fluidamente e senza il noioso effetto scooter. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Niente regolazione separata fra portata e direzione del flusso.
<ul style="list-style-type: none"> ● COMFORT L'abitacolo è spazioso e ben insonorizzato. Buono il lavoro delle sospensioni. 	<ul style="list-style-type: none"> ● LUCI Collocate in basso e agli angoli dei paraurti, rischiano di danneggiarsi facilmente.
<ul style="list-style-type: none"> ● DOTAZIONE Gli accessori sono parecchi, anche per la sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> ● STERZO Alle alte velocità, è un po' leggero



SCHEDA TECNICA

● MOTORE A BENZINA

Cilindrata cm³	1598
No cilindri e disposizione	4 in linea
Potenza massima kW (CV)/giri	77 (105)/5700 giri
Coppia max Nm/giri	147/4000
Distribuzione	4 valvole per cilindro

● MOTORE ELETTRICO

Potenza massima kW (CV)/giri	32 (44)/n.d. giri
Coppia max Nm/giri	170/n.d.
Potenza massima complessiva kW (CV)	104 (141)
Emissione di CO₂ grammi/km	103
No rapporti del cambio	6 (robotizzato) + retromarcia
Trazione anteriore	
Freni anteriori	dischi autoventilanti
Freni posteriori	dischi

● LE PRESTAZIONI DICHIARATE

Velocità massima (km/h)	165
Accelerazione 0-100 km/h (s)	11,2
Consumo medio (km/l, ciclo WLTP)	22

● QUANTO È GRANDE

Lunghezza/larghezza/altezza cm	435/183/159
Passo cm	266
Peso in ordine di marcia kg	1410
Capacità bagagliaio litri	466/1300
Pneumatici (di serie)	215/55 R 18

Prezzo (al momento del test)

€ 49.900

Autonomia (dichiarata)

454 km

Tempo di ricarica (dichiarato)

6 ore e 25 a 11 kW

Euro

65,4 kW



Hyundai Kona Electric 65.4 kWh X Class Special Edition



LA JEEP AVENGER 4XE IN ESCLUSIVA “THE NORTH FACE EDITION”

Courmayeur. Di fronte allo Skyway Monte Bianco si è presentata la Jeep Avenger 4xe The North Face Edition. Forti del successo travolgente riscosso dall'Avenger sin dal suo debutto, queste ultime integrazioni nella gamma Jeep dimostrano l'impegno del Marchio nel promuovere un senso di libertà che non ha rivali. Concepito per l'esploratore contemporaneo, questo nuovo capitolo della gamma Jeep rappresenta un significativo passo in avanti nella strategia di elettrificazione del brand, sempre in coerenza con i leggendari standard di capability off road stabiliti dai SUV Jeep in oltre 80 anni di storia.

Eric Laforge – Head of Jeep Brand per la Regione Enlarged Europe, ha commentato:

«Jeep Avenger 4xe e The North Face Edition rappresentano il nostro obiettivo di combinare la tecnologia avanzata con lo spirito avventuroso di Jeep. Siamo orgogliosi di presentare un modello che non solo offre prestazioni e sostenibilità, ma stabilisce anche un nuovo standard in materia di versatilità e stile. In questa fase di transizione del brand Jeep, che vede uno sviluppo costante di nuove soluzioni di mobilità elettrificata e tecnologie che soddisfano le esigenze dei consumatori in continua evoluzione, Avenger 4xe e The North Face Edition sono l'ennesima dimostrazione del nostro impegno».

Con un'eccezionale attenzione ai dettagli, Jeep Avenger 4xe fonde il fascino senza tempo del design e delle impareggiabili qualità in fuoristrada di Jeep con una trazione integrale più so-

stenibile e una tecnologia all'avanguardia, offrendo un'esperienza di guida impareggiabile. The North Face Edition eleva il concetto di esplorazione, incarnando i valori comuni a entrambi i Marchi con l'obiettivo di rispettare l'essenza dei clienti “core” e di raggiungere al tempo stesso un pubblico più ampio. I designer di Jeep e The North Face hanno lavorato in team nel corso degli ultimi due anni e hanno unito prospettive e competenze diverse, ma complementari, aggiungendovi grande passione per creare qualcosa di veramente unico e innovativo. Forte del successo di questo modello, la Jeep Avenger 4xe è destinata a diventare il nuovo punto di riferimento nel segmento B-SUV, offrendo un design esclusivo e prestazioni di alto livello e perpetuando l'eredità di Jeep in fatto di trazione integrale. Avenger 4xe è destinata ad entrare nella storia di Jeep con due allestimenti di sicuro impatto: Upland e l'esclusiva The North Face Edition. Questo modello rappresenta un significativo passo in avanti per quanto riguarda le leggendarie qualità in fuoristrada di Jeep. Entrambi gli allestimenti adottano un propulsore rivoluzionario che stabilisce un nuovo standard per peso ridotto e piacere di guida, fondendo perfettamente le prestazioni off-road con la mobilità sostenibile.

L'innovativa motorizzazione di Jeep Avenger 4xe unisce idealmente efficienza ibrida e tecnologia AWD all'avanguardia. Il suo “cuore” è co-

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

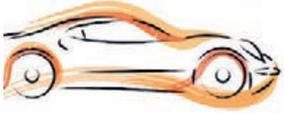
stituito da un sistema ibrido a 48V, con un potente motore turbo da 1,2 litri che eroga 136 CV, abbinato a due motori elettrici da 21 kW alloggiati nelle parti anteriore e posteriore. Questa configurazione fornisce la trazione integrale ed è associata a un cambio automatico a doppia frizione a 6 velocità che consente di guidare il veicolo in modalità completamente elettrica alle basse velocità. Questa architettura garantisce prestazioni di alto livello, con l'Avenger 4xe che raggiunge una potenza massima di 136 CV e una velocità massima di 194 km/h, 10 km/h in più rispetto alla versione e-Hybrid. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in soli 9,5 secondi. Il propulsore 4xe si afferma come il più potente della gamma ibrida di Avenger, erogando 36 CV e 25 Nm di coppia in più rispetto alla versione e-Hybrid FWD. Questo si traduce

in un'accelerazione più rapida e in una velocità massima più elevata, a fronte di un aumento delle emissioni di CO2 molto lieve. Questo equilibrio tra potenza ed eco-compatibilità è un segno distintivo dell'impegno di Jeep a favore della sostenibilità, e consente a chi guida di godersi prestazioni notevoli senza sacrificare la responsabilità ambientale.

Al di là della potenza pura, la versatilità e la capability di Avenger 4xe sono ulteriormente ottimizzate grazie a prestazioni elevate fuori strada. Questo SUV vanta angoli in off-road ulteriormente migliorati, una maggiore altezza da terra (+10 mm) e una profondità di guado fino a 400 mm, caratteristiche che lo rendono più robusto e versatile della versione a trazione anteriore. La capacità all-wheel-drive offre una trazione superiore su diversi terreni, per far sì

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

che l'Avenger 4xe sia sempre pronta per qualsiasi avventura.

Jeep Avenger 4xe è progettata per affrontare un'ampia gamma di terreni con facilità e sicurezza, grazie alle caratteristiche di robustezza e alla tecnologia avanzata che la contraddistinguono. I pneumatici M+S di serie garantiscono una trazione affidabile nelle più svariate condizioni atmosferiche, mentre quelli All Terrain 3PMSF sono disponibili per quanti ricercano una maggiore aderenza sui terreni più impegnativi.

L'Avenger 4xe vanta angoli caratteristici ancora più notevoli (con angolo di attacco di 22°, angolo di dosso di 21° e angolo di uscita di 35°) e a un'altezza da terra di 210 mm. Queste caratteristiche, insieme alla maggiore capacità di guado, rendono il veicolo ideale per gli avventurieri pronti a esplorare i terreni più accidentati. Un elemento chiave della potenza dell'Avenger 4xe è il riduttore 22,7:1 sull'asse posteriore, che trasmette alle ruote una straordinaria coppia di ben 1.900 Nm, garantendo una trazione eccezionale anche su superfici ripide e impegnative. Il veicolo può affrontare pendenze fino al 40% su terreni difficili, come la ghiaia, e mantenere fino al 20% di trazione anche quando l'asse anteriore ha poca o nessuna aderenza.

Dotata di un sistema di trazione integrale intelligente, la Jeep Avenger 4xe garantisce una capacità 4x4 sempre prontamente disponibile quando serve. A seconda della modalità di trazione inserita, alle basse velocità (tra -30 e +30 km/h), la trazione su tutte e quattro le ruote è permanente, con una ripartizione della coppia 50:50. Alle medie velocità (da 30 a 90 km/h), la trazione sull'asse posteriore si inserisce solo quando necessario, mentre alle velocità elevate (oltre 90 km/h), il motore elettrico posteriore si disinnesta dall'asse per ottimizzare il consumo di carburante.

Il sistema Selec-Terrain consente al conducente

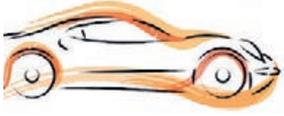
di passare da una modalità all'altra in base a specifiche condizioni di guida: Auto, che fornisce la trazione integrale solo quando è necessario, bilanciando le prestazioni e consentendo la guida elettrica fino a 1 km in EV sotto i 30 km/h; Snow, che migliora la trazione e la stabilità e garantisce la sicurezza durante la stagione invernale; Sand & Mud, per i terreni irregolari, con rapporti di trasmissione specifici e controllo della trazione per mantenere l'aderenza; Sport, che libera tutte le potenzialità del sistema 4xe, compresa la funzione E-boost che trasmette la coppia alle ruote posteriori per ottenere un'accelerazione più rapida.

L'Avenger 4xe include anche l'esclusivo sistema di sospensioni posteriori Multilink di Jeep, una dotazione solitamente riservata a veicoli di maggiori dimensioni. Questo sistema innovativo migliora in misura significativa lo snodo dell'asse posteriore, garantendo una guida più fluida sulle strade dissestate e un comfort superiore sui terreni impegnativi.

Jeep ha progettato ogni aspetto della Jeep Avenger 4xe Upland per incarnare la resilienza e l'avventura. L'esterno cattura immediatamente l'attenzione grazie agli elementi aggiornati, di forte impatto, tra cui i fendinebbia ridisegnati, posizionati più in alto e più all'esterno per migliorare la visibilità nelle difficili condizioni di guida notturna.

Le barre sul tetto e il gancio di traino posteriore sono studiate all'insegna della praticità, per migliorare sia la capacità del veicolo che la sua estetica dallo stile robusto e avventuroso. Grazie ai paraurti anteriore e posteriore realizzati in materiale stampato a colori con finitura antigraffio, l'Avenger mantiene durata e integrità estetica anche in condizioni difficili. Il paraurti anteriore è particolarmente degno di nota, con un design a ruote scoperte che offre una maggiore sicurezza sui terreni rocciosi, mentre il rivestimento rialzato e prominente protegge dagli

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

impatti elementi critici come la targa. A sottolineare ulteriormente la solidità di questo modello, la griglia inferiore anteriore e il radar sono schermati da paraurti rinforzati, elemento che aumenta la robustezza del veicolo negli impieghi off-road. Inoltre, il nuovo adesivo opzionale sul cofano aggiunge stile e funzionalità, riducendo l'abbagliamento del sole e facilitando la guida in condizioni di luce intensa. Con i suoi accenti cromatici verdi, i cerchi in lega neri da 17", i fari con riflettori full LED, le maniglie delle porte in tinta con la carrozzeria e le piastre di protezione argentate, il modello Upland sfoggia un'estetica audace, ma raffinata, che lo distingue dagli altri SUV.

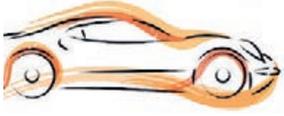
All'interno, l'Avenger 4xe Upland propone un abitacolo progettato per essere tanto funzionale quanto confortevole, ideale per gli spiriti avventurosi. I sedili sono realizzati con materiali altamente resistenti e lavabili, che offrono una resistenza doppia rispetto ai tessuti ordinari. Questa scelta pratica rende gli interni non soltanto eleganti, ma anche perfetti per chi ama la vita all'aria aperta, garantendo che l'abitacolo rimanga sempre in ottime condizioni, nonostante la frequente esposizione a sporco e acqua. Gli interni raffinati includono anche il rivestimento nero del padiglione e la plancia argentata con logo 4xe dedicato, che aggiungono un tocco sofisticato al design robusto di questo modello. Il volante in pelle sintetica, abbinato ai comandi del climatizzatore automatico, assicura che ogni viaggio avvenga nel massimo comfort e soddisfi le esigenze degli occupanti.

Al di là del comfort, l'Avenger 4xe Upland vanta una serie notevole di tecnologie avanzate e di funzioni di assistenza alla guida che portano l'esperienza del conducente a nuovi livelli. Lo schermo della radio da 10,25" e il quadro strumenti full digital da 10,25" abbinato assicurano un'integrazione perfetta dell'infotainment e dei dati di guida, offrendo un'esperienza di guida

moderna e connessa. Il Cruise Control adattivo migliora la guida in autostrada, regolando automaticamente la velocità della vettura per mantenere la distanza di sicurezza rispetto agli altri veicoli.

Sulle strade tortuose o montuose, funzioni come l'Hill Descent Control garantiscono una maggiore sicurezza, assicurando discese fluide e controllate sui pendii ripidi. Per chi si destreggia in ambienti urbani trafficati, la telecamera posteriore a 180° offre una prospettiva "drone view", rendendo le manovre di parcheggio più facili e sicure. In termini di connettività, la Telematic Box e i Connected Services consentono ai conducenti di rimanere informati e di controllare le funzioni del veicolo tramite smartphone, per una maggiore comodità nell'esperienza di guida quotidiana. La ragionata adozione di uno specchietto retrovisore auto-oscurante riduce al minimo l'abbagliamento da parte di altri veicoli nella guida notturna, mentre gli abbaglianti automatici regolano la luminosità in base alle condizioni della strada e al traffico in arrivo dalla direzione opposta. Inoltre, il freno di stazionamento elettrico offre la comodità di un impianto frenante moderno, che richiede uno sforzo minimo, mentre l'avviamento keyless facilita la vita dei conducenti impegnati e in movimento. La Jeep Avenger 4xe The North Face Edition, nata dalla collaborazione tra due Marchi leggendari, rappresenta il punto più alto della gamma Jeep Avenger. Questo veicolo altamente esclusivo porta il potenziale dell'Avenger a nuovi livelli, offrendo una sinergia perfetta tra l'iconica tradizione off-road di Jeep e l'esperienza di The North Face nell'esplorazione outdoor. Insieme, i due Marchi hanno realizzato un prodotto che abbraccia i grandi spazi aperti e ridefinisce il concetto di esplorazione, il tutto sostenendo la mobilità elettrificata. Questa configurazione unica, vero e proprio omaggio alla natura, incarna valori fondamentali condi-

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

visi da entrambi i Marchi e l'impegno a favore dell'avventura e della responsabilità ambientale. The North Face Edition riflette l'eccellenza che Jeep e The North Face rappresentano, fondendo i loro elementi distintivi in un prodotto che racchiude perfettamente la filosofia dell'esplorazione sostenibile.

La natura, e in particolare le montagne, è la principale fonte di ispirazione di questa partnership. Il veicolo sarà prodotto in una serie limitata di 4.806 unità, un numero simbolico che rimanda al Monte Bianco, la vetta più alta d'Europa. Il design dell'Avenger 4xe rispecchia le forme e le caratteristiche suggestive di questa cima iconica, rendendo omaggio alla forza e all'eleganza del paesaggio montano. Questa attenzione ai dettagli va oltre il veicolo stesso. Jeep e The North Face hanno anche creato un kit di benvenuto dedicato al cliente - The North Face Explore Pack - che comprende una tenda, un borsone e una bottiglia per l'acqua, tutti decorati con i loghi dei due brand. L'esclusivo colore Summit Gold di questo kit - un richiamo alla leggendaria tinta di The North Face - è un elemento distintivo e riconoscibile attraverso l'intera collaborazione.

Il colore Summit Gold è protagonista anche nel design esterno del veicolo, completando la tavolozza ispirata alla natura di Storm, Volcano e Snow. Queste tonalità mimetiche neutre, strategicamente ideate per fondersi perfettamente con l'ambiente naturale, sono esaltate da accenti raffinati, come i cerchi in lega neri da 17" con dettagli dorati, l'iconica griglia a sette feritoie Jeep con linee topografiche e anelli neri lucidi, e l'inserito Summit Gold nelle piastre di protezione. Lo sticker antiriflesso sul cofano, un'altra dotazione nel contempo funzionale ed estetica, riprende il colore Summit Gold e il logo The North Face, fondendo visivamente le identità dei due Marchi in un potente tributo alla loro etica comune, votata all'esplorazione.

Anche gli interni sono una celebrazione della natura. La plancia incorpora linee topografiche, con il profilo del Monte Bianco e la scritta One of 4806 orgogliosamente presente sotto il logo Avenger, a sottolineare il legame di questa edizione limitata con l'altezza della vetta europea. I tappetini personalizzati sono decorati con catene montuose in 3D per offrire letteralmente agli occupanti un punto di appoggio sulla natura.

I sedili, autentico segno distintivo di questa collaborazione, sono realizzati con materiali resistenti e lavabili e i loro contorni sono evidenziati in Summit Gold. Includono anche un dettaglio di design esclusivo che richiama i famosi piumini di The North Face, completi di spillacci elastici sugli schienali che ricordano quelli degli zaini. Sul retro dei sedili è presente il logo del Marchio, un cenno inconfondibile all'attrezzatura outdoor che è diventata l'essenza stessa di The North Face, poiché questa è l'unica posizione visibile quando un atleta si arrampica.

Per accrescere il senso di esclusività e praticità, l'Avenger 4xe The North Face Edition offre una serie di dotazioni avanzate, come l'illuminazione interna multicolore, il sistema di navigazione, il parabrezza riscaldato per le avventure nelle stagioni fredde e i sedili anteriori riscaldati per il comfort durante le spedizioni invernali. Le caratteristiche funzionali del veicolo sottolineano ulteriormente la sua capacità moderna, come l'ingresso passivo e il portellone elettrico hands-free, studiati per caricare più facilmente l'attrezzatura e partire verso nuove avventure.

L'allestimento Avenger 4xe Upland è proposto a un prezzo di listino di 31.950 Euro, mentre l'Avenger 4xe The North Face Edition è disponibile a 37.950 Euro. È possibile accedere a tutta la gamma con una rata da 149 Euro al mese con un finanziamento di Stellantis Financial Services, con un anticipo variabile a seconda dell'allestimento.



LOTUS EMIRA!



CHE BOMBA

La Lotus Emira, quando si è mostrata per la prima volta un paio di anni fa, è stata presentata come l'ultima Lotus con motore termico prima dell'arrivo dei nuovi modelli elettrici, a cominciare dal SUV Lotus Eletre.

Per celebrare quel momento di passaggio nella storia del marchio la Emira è stata proposta inizialmente con un motore 6 cilindri a V, abbinato a un cambio manuale. Si è voluto così dare ancora più valore al suo "cuore meccanico", per poi introdurre in un secondo momento anche una motorizzazione più compatta, considerando anche quanto l'importanza della leggerezza per il marchio Lotus.

Ora è arrivato il momento di guidare quella Emira: è spinta da un 2.0 turbo con cambio automatico doppia-frizione a 8 marce, 365 CV e 430 Nm. Si tratta di un 4 cilindri fornito da Mercedes-AMG, che si trova sotto il cofano anche delle Mercedes A 45, CLA 45 e GLA 45 (arri-

vando a 421 CV nelle rispettive versioni S).

In questo articolo e nel video di accompagnamento vi racconto come si è comportata la Emira 2.0 4 cilindri sulle strade attorno alla sede di Lotus a Hethel, in Inghilterra.

LOTUS EMIRA 2.0 TURBO 4 CILINDRI: ESTERNI

Il nome completo di questa nuova Lotus Emira è Lotus Emira I4 Turbocharged DCT, dove I4 sta per inline 4 (4 cilindri in linea). Poco fa ho parlato di peso, quindi vi dico subito che per questa nuova motorizzazione il costruttore dichiara 1.446 kg, 12 kg in meno rispetto alla Emira con motore 3.5 V6.

La Emira con il "duemila" ha un sottotelaio posteriore in alluminio a cui viene ancorato il retrotreno, che è più leggero di quello in acciaio usato per la versione con motore a 6 cilindri e

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

che ottimizza il posizionamento dei componenti. La poca differenza di peso tra le due Emira si deve

quindi soprattutto alla presenza dei circuiti di lubrificazione e raffreddamento del motore 4 cilindri 2.0 turbo e al peso stesso del cambio automatico doppia-frizione a 8 marce, superiore a quello del 6 marce manuale che equipaggia la Emira V6 (il cui motore, di per sè, è più pesante).

Le dimensioni della carrozzeria della Emira restano comunque piacevolmente compatte anche con la nuova motorizzazione, e sono paragonabili a quelle delle hot hatch sportive. Proprio come la Mercedes A 45 AMG con cui condivide il motore e il cambio.

La Lotus Emira, infatti, è lunga 4,41 metri, alta 1,23 metri, larga 1,90 metri e ha un passo di 2,58 metri.

Su queste proporzioni raccolte, toniche, i designer hanno dato alla Emira forme che fanno pensare che la macchina sia più grande, come ormai - e purtroppo - sono tutte le supercar moderne.

Con un doppio vantaggio per la Emira: le persone si girano a guardarla come altre sportive più costose e potenti e chi la guida se la può godere anche su strade più "normali", dove le dimensioni raccolte fanno molto comodo. Le linee della carrozzeria sono atletiche, con rien-



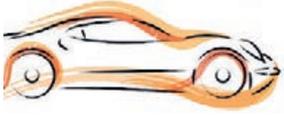
tranze che mettono in tensione le superfici mantenendo sempre una certa eleganza, un bel-l'equilibrio.

LOTUS EMIRA 2.0 TURBO 4 CILINDRI: INTERNI

Entrando nell'abitacolo della Lotus Emira si viene accolti da sedili sportivi che sono comodi anche dopo qualche ora di utilizzo, con una filosofia più da GT che da sportiva estrema, confermata anche dallo spazio dietro gli schienali: ci potete mettere qualche bagaglio in più, in aggiunta alla capacità del vano di carico posteriore da 151 litri (poco meno di quello di una Fiat 500). Tra pilota e passeggero c'è una console alta che lascia in vista i leveraggi del cambio manuale sulla motorizzazione 3.5 V6, o un vano portaoggetti sulla Emira 4 cilindri 2.0. Al centro della plancia ci sono poi i comandi del climatizzatore e il touchscreen del sistema d'infotainment da 10,25".

Il volante non è circolare, ha una forma poligonale ergonomica nell'impugnatura che permette di consultare meglio il display della strumentazione da 12,3". Il giudizio è positivo anche per quel che riguarda la visibilità verso l'esterno, che infonde fiducia quando si vuole alzare il ritmo guidando: la vetratura infatti si estende molto verso la base del parabrezza e segue la linea di

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

cintura discendente delle portiere, sfruttando anche l'angolo di visuale offerto dal posizionamento riuscito degli specchi retrovisori.

LOTUS EMIRA 2.0 TURBO 4 CILINDRI: GUIDA

A caratterizzare la Lotus Emira con il motore 4 cilindri 2.0 turbo è la presenza del cambio automatico doppia-frizione a 8 marce, con una leva che deve essere tirata due volte per inserire la marcia, altrimenti si passa dalla posizione P di parking alla folle, mentre in altre auto con cambio automatico ormai questa operazione si fa in un unico movimento (stesso discorso per la retromarcia).

Non c'è la funzione di inserimento della marcia partendo dalla posizione P tramite le leve sul volante, come succede ad esempio sulle Alfa Romeo, sulle Ferrari o sulle Maserati. In movimento, poi, se volete cambiare manualmente usando la leva sul tunnel dovete muoverla a destra e sinistra per salire e scendere di rapporto, e non in avanti o indietro come su altre auto.

Chiudo il commento relativo al cambio segnalando che la sensazione al tocco dei paddle sul volante non è molto consistente e solida, e che nel funzionamento in automatico farebbe comodo avere la logica di cambiata più tranquilla quando invece si è scelto la mappatura del motore e dello scarico in Sport, per evitare che l'elettronica "tiri troppo le marce" quando non è sempre necessario.

Il cambio di origine Mercedes-AMG nato per



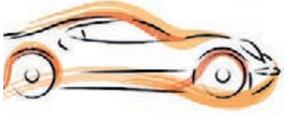
delle auto a motore e trazione anteriore è adattato al posizionamento centrale del motore e alla trazione posteriore della Emira.

Adattamento che si percepisce a livello sonoro anche per il motore stesso, per via del fischio del turbo che sentite dietro di voi mentre guidate. Cosa che, del resto, fa tornare in mente le Lotus turbo del passato, come la Esprit.

Anche lo sterzo e i freni sono tipicamente Lotus: il volante fa sentire senza filtri la strada, con una servoassistenza idraulica e una risposta solida, consistente, piuttosto "maschia"; e anche la risposta del pedale del freno è bella cattiva, con una corsa corta e tanto sostegno sotto il piede, per forzare le staccate e modulare il rilascio negli inserimenti in curva.

Ed è lì, tra le curve che si apprezza un altro punto di forza tipico di una Lotus: l'assetto della Emira ha angoli caratteristici (convergenza, camber, caster) esaltanti nella guida sportiva, garantiscono precisione nelle traiettorie e si abbinano a due tarature delle sospensioni. Molle e ammortizzatori sono Eibach-Bilstein e in fase di configurazione possono essere ordinati in configurazione Tour con gomme Goodyear

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

Eagle F1 Supersport (più efficace per copiare strade con asfalti non perfetti anche guidando sportivamente) e in configurazione Sport con gomme più specialistiche Michelin Pilot Sport Cup 2 per un utilizzo frequente in pista e su strade con poche irregolarità.

Nel mio test ho guidato solo con quest'ultimo assetto, sia in pista che su strada, e confermo che sia una scelta da valutare per chi ama fare track day o sa di guidare spesso su asfalti regolari. Su strade più ondulate e tortuose che tipicamente si trovano in collina o in montagna consiglio invece l'assetto Tour, più piacevole per guidare divertendosi anche su percorsi meno "lisci" e facendo più chilometri senza stancarsi in termini di confort.

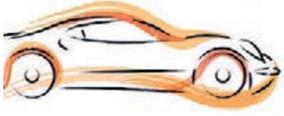
Con un tasto sulla console centrale potete scorrere fra 3 modalità di guida: Tour, Sport e Track. Si sale via via con le prestazioni di motore e cambio, con il livello di suono dello scarico e con la sportività dei controlli di trazione e stabilità fino all'esclusione in Track (ma con tasto si possono comunque disattivare anche nelle altre modalità).

L'erogazione del motore è più convincente in Track, dove c'è meno ritardo di risposta del 4 cilindri 2.0 turbo in seguito alla pressione sull'acceleratore. La coppia massima è di 430 Nm a 3.000 giri/min, la potenza di 365 CV a 6.600 giri/min, per 4.4 secondi nello 0-100 km/h e 275 km/h di velocità massima.

Interessante è la distribuzione dei pesi della

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

Lotus Emira, spostata verso il posteriore un po' come accade sulla Porsche 911, pur essendo più paragonabile a una Porsche 718 Cayman come schema meccanico: oltre il 60% del peso della Emira è sul posteriore e meno del 40% sull'avantreno (per una Porsche Cayman si sta invece di ripartizioni di circa 55%-45%) cosa che rende agile la macchina nei cambi di direzione e aumenta la motricità in accelerazione, uscendo dalle curve.

In più, il baricentro della Emira 4 cilindri 2.0 è spostato un po' verso il basso rispetto alla Emira 3.5 V6. Non in maniera sostanziale, ma nella guida più impegnata cambia un po' il carattere dell'auto nell'impostare le traiettorie, rendendo la Emira a 4 cilindri magari un po' più veloce tra le curve o nel tempo sul giro in pista, considerando anche la maggiore velocità di cambiata del doppia-frizione rispetto al cambio manuale della Emira V6.

Che ha anche un pedale della frizione abbastanza pesante, altra sfumatura che insieme al resto delle caratteristiche che distinguono le due motorizzazioni della Emira - come il suono più coinvolgente del motore V6 - determineranno la scelta dei clienti, al contrario della differenza di peso o di prezzo (ne parlo più avanti), non così elevata tra le due.

LOTUS EMIRA 2.0 TURBO 4 CILINDRI: CURIOSITÀ

Nel paragrafo relativo alle impressioni di guida vi ho ricordato come la distribuzione dei pesi della Lotus Emira sia spostata verso il posteriore, un po' come succede sulla Porsche 911. Le dimensioni della Lotus Emira, però, sono più vicine a quelle di una Porsche 718 Cayman, anche lei equipaggiata con un 4 cilindri 2.0 turbo.

La 718 Cayman (e la 718 Boxster) saranno sostituite da un nuovo modello 100% elettrico, così come la Emira sarà l'ultima Lotus con mo-

tore termico: abbiamo quindi a che fare con sportive che hanno un significato importante nella storia dell'automobilismo, testimoni di un passaggio di consegne epocale.

LOTUS EMIRA 2.0 TURBO 4 CILINDRI: PREZZI

Il prezzo della Lotus Emira con il motore 4 cilindri 2.0 parte da circa 98.500 euro, mentre la Lotus Emira 3.5 V6 parte da circa 104.500 euro. Come accennato in precedenza non è una differenza evidente, l'obiettivo della Emira 4 cilindri 2.0 di conquistare più clienti anche in nuovi mercati è più legato ai gusti di chi preferisce un'accoppiata motore e cambio automatico più moderna, più familiare se paragonata magari a sportive hot hatch che da anni hanno questo tipo di propulsione.

È un listino che si confronta con quello delle rivali che vi già citato: per una Porsche 718 Cayman S con il 4 cilindri 2.0 turbo e il cambio PDK ci vogliono almeno 86.000 euro, e si superano i 100.000 euro per una 718 Cayman GTS PDK con il motore 4.0 6 cilindri, oppure quasi 130.000 euro per una Porsche 911 Carrera.

Ma tra le sportive paragonabili alla Lotus Emira 2.0 turbo 4 cilindri c'è anche la Alpine A110, che nella versione S con il 4 cilindri 1.8 turbo da 300 CV parte da poco più di 79.000 euro e pesa 200 kg in meno della Lotus.





L'ICONICA MERCEDES 190E EVO II È TORNATA GRAZIE AL FONDATORE DI AMG

Hans Werner Aufrecht, uno dei fondatori di AMG, ha ridato vita alla EVO II del 1989, con un motore V6 e una carrozzeria alleggerita

La Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II compie 35 anni nel 2024 e torna con un restomod davvero unico. L'idea è di **Hans Werner Aufrecht**, uno dei soci fondatori di AMG e proprietario di **HWA AG**, azienda specializzata nell'aggiornamento di auto d'epoca con componenti e caratteristiche moderne. Scopriamo come è fatta.

MODERNA E VELOCE

Il nome di questo nuovo progetto è **HWA Evo** e sulla carta è una versione modernizzata della leggendaria berlina della Stella che ha fatto tremare le Autobahn tedesche - e non solo - negli anni '90.

Dotata di un **V6 biturbo** di 3,0 litri in grado di erogare circa 486 CV, posizionato all'interno di una nuova carrozzeria in materiale composito fedele nell'aspetto all'auto originale, può raggiun-

gere i **300 km/h** di velocità massima, grazie anche a **gomme specifiche** e cerchi in lega maggiorati da 19 pollici all'anteriore e da 20 pollici al posteriore.

UN PROGETTO AMBIZIOSO

In occasione del Goodwood Festival of Speed 2024, i nostri colleghi americani hanno avuto modo di parlare con lo stesso Aufrecht, con il CTO di HWA Gordian Von Schoning e con il CEO dell'azienda Martin Marx per avere informazioni sulla creazione della società e dell'auto. Ecco le loro risposte:

«Abbiamo deciso di avere una nostra auto perché siamo in un periodo di transizione e volevamo avere un nostro prodotto», ha detto Marx. *«È un'opportunità commerciale, naturalmente, perché storicamente siamo sempre stati dei campioni nascosti»*.

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

Marx ha proseguito: «Soprattutto in Europa, credo che questa sia la Mercedes più iconica che abbiamo mai creato. Il signor Aufrecht è stato l'uomo che ha detto alla Mercedes che bisognava creare

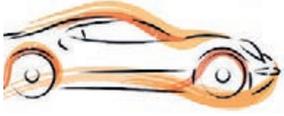
qualcosa per avere un'auto da corsa vera e propria, un'auto omologata per essere più competitivi sul circuito. Quindi è da qui che è partito il progetto».

«Volevamo mostrare le nostre capacità e ottenere maggiore visibilità, perché tutti i progetti che avevamo realizzato fino a oggi erano stati per altri marchi. L'obiettivo era mostrare ciò che sappiamo fare», ha affermato Von Schoning.

Von Schoning ha poi spiegato che il processo di creazione della prima auto di HWA è iniziato parlando con i clienti delle supercar da corsa per scoprire cosa

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

avrebbero voluto da una macchina **artigianale**.

È emerso che anche le persone più facoltose hanno le stesse preoccupazioni di tutti nei confronti delle auto d'epoca: amano l'idea, ma le trovano costose, delicate e non così eccitanti in pista come vorrebbero. Prendere un progetto iconico e aggiornarlo sembrava la soluzione giusta.

La Evo sembrava essere la soluzione giusta, ma all'inizio del progetto l'immaginazione si è scatenata e in base a quanto specificato da Von Schoning:

*«Siamo partiti con l'idea di utilizzare una **monoscocca in carbonio** come telaio di base, di avere un nostro motore... queste cose erano nella nostra mente all'inizio. Sono così felice che però Martin [Marx] a un certo punto abbia detto 'Ehi, questa sarà un'auto da strada, non fatele quelle cose, e dobbiamo venderne 100».*

NIENTE V8 MA SOLO V6

In base a quanto specificato dai manager di HWA, l'obiettivo di questo progetto era creare un'auto che puntasse all'**equilibrio** e alla **guidabilità**, con un mix per-

Segue alla pagina successiva ►

fetto di potenza, leggerezza e coinvolgimento. Per questo l'azienda ha scelto di non utilizzare un V8, optando invece per un più compatto V6, dalla potenza ancora non precisamente definita.

«A dire il vero, la potenza del motore non è ancora stata definita», ha specificato Von Schoning, *«Abbiamo messo le prime unità sul banco di prova solo un paio di settimane fa. Il nostro reparto tecnico è molto conservatore. Non sono famosi per fare sfoggio di sé».*

I numeri di riferimento vanno bene, ma sarà un viaggio alla scoperta di ciò che è affidabile, possibile e guidabile.





► *Continua dalla pagina precedente*

Quando l'auto è stata presentata, c'è stato molto entusiasmo e l'azienda dice che diversi **nomi importanti** e noti si sono presentati nella lista degli acquirenti.

«Tutti hanno una storia con queste auto,

all'epoca in cui le guidavano per la prima volta erano le migliori», dice. «Oggi, a distanza di anni, la filosofia è completamente diversa. Oggi stiamo mostrando ai nostri clienti auto vecchie con la filosofia delle auto nuove. È quello che vogliono».





MG3 HYBRID+ BELLA E VALE!



La **MG3 Hybrid+** (questo è il nome per esteso di questa novità del 2024) è una macchina con delle caratteristiche interessanti nella categoria delle ibride di tipo full hybrid, cioè di quel livello di elettrificazione in grado di far muovere l'auto senza usare il motore a benzina per risparmiare carburante, per ridurre le emissioni e senza dover ricaricare la batteria collegandosi con un cavo a una presa elettrica.

Si tratta quindi di un'ibrida che si posiziona tra le auto *mild hybrid* e le auto plug-in, con un prezzo di partenza inferiore ai 20.000 euro per dare fastidio alle altre ibride full hybrid a cui questa macchina vuole fare concorrenza: la **Toyota Yaris** e la sua gemella **Mazda 2 hybrid**, la **Renault Clio** e la **Honda Jazz**.

Un altro aspetto su cui la MG3 fa affidamento è la potenza totale dei motori di 195 CV (143 kW), che è un valore più alto rispetto alle concorrenti di riferimento, così come più grandi sono anche le dimensioni esterne (la MG3 è un po' più lunga della media nella categoria) ed è più grande anche la batteria del sistema ibrido, per far funzionare l'auto il più possibile in elettrico.

Scoprite allora insieme a me nell'articolo e nel video com'è fatta e come va questa novità tra le auto ibride.

MG3 IBRIDA: ESTERNI

La nuova MG MG3 è una 5 porte con carrozzeria da berlina, dunque più "raccolta" rispetto ad altre auto paragonabili tra le ibride, che di solito appartengono alla categoria dei SUV e dei crossover. E questo è un aspetto che piace a quelle persone che cercano una ibrida che sia più agile, più facile da gestire nella guida di tutti i giorni.

Rispetto però alle altre berline a 5 porte full hybrid che vi ho menzionato poco fa la carrozzeria della **MG3** è comunque più lunga: supera di poco i 4 metri e 10 di lunghezza, quando lo standard dimensionale in questa fascia di mercato (il cosiddetto segmento B) è intorno ai 4 metri. Sopra i 4 metri e 20, di solito, si parla invece di auto di categoria superiore, quelle di segmento C.

Altra misura utile per classificare la nuova MG3 Hybrid+ è l'altezza di 1,50 metri, a metà strada tra una berlina e i SUV o i crossover. La larghezza di 1,80 metri e il passo di 2,57 metri sono allineati alle quote di altre auto simili, mentre gli sbalzi anteriori e posteriori pronunciati differenziano questo nuovo modello di MG nell'impatto visivo.

Come vedete dalle foto e dalle immagini del

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

video, poi, il paraurti frontale ha una grande bocca incorniciata da due feritoie verticali, e poco sopra i fari appuntiti convergono verso il basso seguendo l'andamento del cofano motore. Sulle fiancate ci sono diverse linee che si intersecano movimentando le superfici e le ruote misurano 195/55 su cerchi da 16 pollici. Le forme della coda sono meno elaborate, con spigoli netti che definiscono proporzioni più regolari.

La capacità di carico del **bagagliaio** parte da 293 litri, un valore in linea con quello di altre ibride che però hanno una lunghezza complessiva della carrozzeria inferiore. Del resto, sulla MG3 Hybrid+ la **batteria** di trazione da 1,83 kWh e 350 Volt ha un ingombro maggiore, perché ha una capacità che è circa il doppio rispetto agli standard di altre full hybrid (che hanno valori intorno a 1 kWh di capacità).



I passeggeri posteriori hanno a disposizione una buona quantità di centimetri in larghezza e per le gambe, un po' meno in altezza ma si può recuperare scivolando un po' in avanti sulla seduta. Non scontata per la categoria di appartenenza la presenza delle bocchette della climatizzazione dedicate sul tunnel centrale, dove c'è anche una presa di ricarica USB.

Sulla plancia ci sono due schermi digitali. La strumentazione da 7 pollici e il touchscreen dell'infotainment da 10,25 pollici. Rispetto ad altre MG, come la MG4, si nota come il software sia



diventato più moderno, con una logica di utilizzo più semplice e intuitiva. Utile, ad esempio, la possibilità di personalizzare due tasti sul volante per richiamare delle funzioni come il climatizzatore o la regolazione della frenata rigenerativa. Anche sulla plancia sono rimasti dei tasti fisici per le regolazioni più frequenti e in mezzo ai sedili ci sono i tasti per le modalità di guida e un pozzetto sotto il bracciolo con soluzioni pratiche per organizzare gli oggetti.

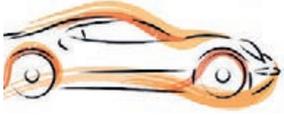
In generale i materiali di rivestimento sono rigidi, con alcune parti più morbide al tatto sulla fascia centrale della plancia, sui sedili e dove si appoggiano i gomiti.



MG3 IBRIDA: GUIDA

Vi ho detto che la MG3 ha una carrozzeria un po' più lunga della media e anche una batteria più grande, quindi vi dico anche quanto pesa. Siamo intorno ai 1.300 kg a vuoto, un peso in linea con quello delle versioni ibride della Renault Clio e più alto dei circa 1.100 kg di una Toyota Yaris

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

hybrid e dei 1.200 kg di una Honda Jazz. Come la Renault Clio E-TECH Full Hybrid anche la MG 3 Hybrid+ ha un **cambio** che è accoppiato al motore a benzina. È una trasmissione di tipo idraulico con **3 rapporti** che viene collegata e scollegata con un giunto a frizione.

Durante il mio test drive il funzionamento è stato sempre fluido e regolare, i passaggi di marcia sono ben raccordati tra loro, così come non si percepiscono irregolarità di erogazione quando il motore a benzina si mette in moto o si spegne. Si tratta di un 1.5 litri 4 cilindri a ciclo Atkinson e 41% di rendimento, con una potenza di **102 CV** e 128 Nm di coppia.

È collegato a un generatore elettrico da 45 kW (**61 CV**) che permette di ricaricare la batteria e di dare anche un contributo quando si chiedono più prestazioni, ma

è il secondo motore elettrico a dare trazione alle ruote, con **136 CV** di potenza e 250 Nm di coppia. La potenza complessiva del modulo ibrido è di **195 CV** (143 kW), per 8.0 secondi nello 0-100 km/h, 170 km/h di velocità massima e con diverse modalità di funzionamento

La MG3 Hybrid+ si può muovere: solo in elettrico in base al livello di carica della batteria e a parametri legati allo stile di guida e alla velocità

del veicolo; con il motore elettrico che dà trazione alle ruote e il motore termico che ricarica la batteria quando serve (ibrida “in serie”); con entrambi i motori che forniscono trazione alle ruote (ibrido in “parallelo”); con il motore termico che dà trazione alle ruote e ricarica la batteria quando serve. E, in tutti gli scenari di utilizzo, con il contributo della frenata rigenerativa che recupera energia elettrica da inviare alla batteria.

Le modalità di guida Eco, Normal e Sport cambiano in maniera efficace il carattere dell’auto, rilassando in maniera piacevole l’erogazione in Eco quando si viaggia a bassa velocità nel traffico e aggiungendo progressivamente grinta arrivando fino alla Sport, ma mi è piaciuto comunque il livello Normal anche tra le curve e i saliscendi dei colli bolognesi dove è stata organizzata questa prima prova su strada.

Convincente anche il pedale del freno che è solido, consistente, senza spugnosità come invece ancora succede sulle auto elettrificate con la frenata rigenerativa. Anche lo sterzo ha una risposta omogenea, fluida e abbastanza precisa per la tipologia di auto.

Le sospensioni assorbono bene le irregolarità stradali e concedono un po’ di rollio più che altro nei curvoni autostradali, dove comunque il comfort acustico non

pegiora rispetto all’insonorizzazione acustica alle velocità più basse. Rispetto ad altre ibride, infatti, il motore termico della MG3 non sale troppo di giri in salita o quando si chiede qualcosa di più, perché gran parte della spinta è fornita dall’elettrico.

Vi già detto della morbidezza di funzionamento

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

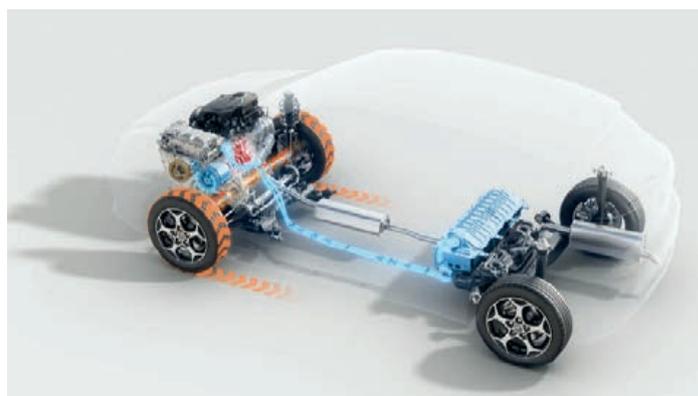
del termico e del cambio, quindi aggiungo ancora che in questo primo test drive il computer di bordo ha registrato 5,1 litri/100 km, per una percorrenza quindi tra i 19 e i 20 km/litro.

MG3 IBRIDA: CURIOSITÀ

La taratura delle sospensioni, le geometrie dell'assetto e le calibrazioni dello sterzo, dei comandi e dei sistemi elettronici che si occupano del comportamento su strada della MG3 sono stati messi a punto dai tecnici **inglesi** di MG, il marchio britannico - appunto - del gruppo cinese SAIC che ha voluto così dare alla MG3 quelle caratteristiche dinamiche "europee" che i clienti apprezzano quando guidano un'auto. A differenza di altri mercati, in America e in Asia, che danno invece più importanza al comfort o ad altri aspetti.

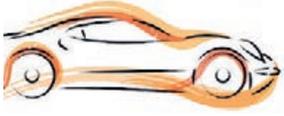
MG3 IBRIDA: PREZZI

La MG3 Hybrid+ entra in listino con i 3 allestimenti Standard, Comfort e Luxury con prezzi di partenza di 19.990 euro, 21.490 euro, 23.490 euro.



MG3 Hybrid+ (ibrida full hybrid)	Prezzi
MG3 Hybrid+ Standard	19.900 euro
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490 euro
MG3 Hybrid+ Luxury	23.490 euro

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

Con emissioni di CO2 dichiarate di 100 g/km, la MG3 può scendere ancora a prezzi di partenza di 16.490 euro, 17.740 euro e 19.740 euro usufruendo degli incentivi statali 2024, quando entreranno in vigore e fino a quando saranno disponibili fondi (per la fascia di emissioni 61-135 g/km CO2).

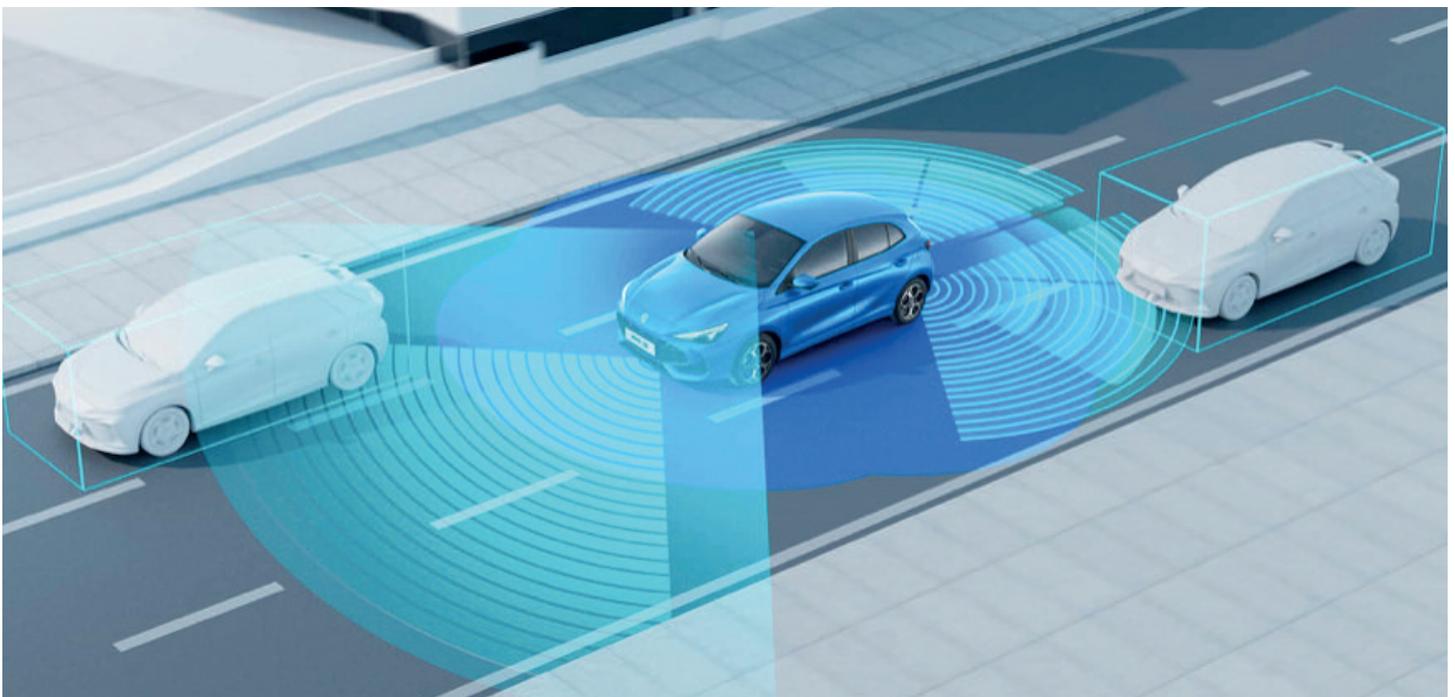
Inoltre, per supportare il lancio del nuovo modello MG prevede un finanziamento di 36 mesi o 48 mesi in base all'allestimento, con anticipi di circa 4.000 euro e rate di **99 euro al mese**.

Considerando anche che la MG3 ha una garanzia di 7 anni o 150.000 km, e ricordando che le concorrenti ibride menzionate in questo articolo e nel video sono comprese in una forbice che va da 22.000 euro a 27.000 euro circa come prezzi di partenza, il marchio inglese del gruppo SAIC conferma il suo posizionamento competitivo sul mercato, come già successo in passato con gli altri modelli MG ZS, MG HS e con l'elettrica MG4.

Negli equipaggiamenti di serie della MG3 sono inclusi climatizzatore, 4 porte USB, sensori di parcheggio posteriori, la telecamera che, salendo di allestimento, diventa telecamera a 360°, così



come vengono aggiunti rivestimenti in similpelle, accesso senza chiave, sedili anteriori e volante riscaldati. La dotazione degli ADAS include l'avviso di collisione anteriore (FCW), l'avviso e mantenimento corsia, il cruise control adattivo (ACC) e il sistema di assistenza al traffico (TJA).





MARA MHERO!

PRONTA A TUTTO MA IL MOTORE?

PROVA SU STRADA



Bella vero? Linea accattivante! Ma scusate che senso ha produrre questa vettura elettrica! Il problema più grave è trovare colonnine figuriamoci in montagna e soprattutto autonomia e tempo di ricarica NON NE PARLIAMO! L'OFF-ROAD è concepito per "non aver limiti" e qui di limiti ve ne sono già troppi!

di Fabio Ciciotti

Arriva dal Paese del Dragone questa nuova e impressionante **4x4 elettrica** con telaio a longheroni. Il suo nome è **Mhero 1**, ed è il primo veicolo del marchio di fuoristrada di lusso lanciato nel 2022 dal colosso cinese **Dongfeng**. Giusto per mettere a fuoco il tipo di mezzo, il concetto alla base della Mhero 1 è quello racchiuso nella GMC Hummer elettrica. Come la rivale americana, anche

la grande 4x4 costruita a Wuhan s'ispira al mondo militare, ma il suo look in stile auto-blindo è del tutto **originale**, con forme spigolose e squadrate che ricordano quelle di alcuni aerei da combattimento invisibili ai radar.

NUMERI DA VERA ARRAMPICATRICE

L'aspetto militaresco della Mhero 1, che è lunga 4,99 metri, larga 2,08 e alta 1,93, lascia imma-

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

ginare una capacità di muoversi lontano dall'asfalto degna di un panzer. E i parametri classici di valutazione di questo genere di veicoli non fanno che confermare la sensazione di trovarsi di fronte a un mezzo capace di superare gli ostacoli più duri: l'angolo di attacco e di uscita misurano 37°, quello di dosso 29°, mentre con le sospensioni nella posizione più alta la luce al suolo è di ben 33,5 cm.

LUSSO MILITARESCO

Gli interni della Mhero 1 non sono esattamente quelli che ci si attenderebbe da una fuoristrada dall'aspetto così rude. Un paio di dettagli, tuttavia, si stagliano con forza nel lussuosissimo abitacolo rivestito in legni pregiati, alluminio e morbida pelle, e sottolineano la vocazione "avventurosa" di questa 4x4. Stiamo parlando delle maniglie "a pistola" delle porte (chiudendole, l'infotainment può addirittura riprodurre il "click-clack" del carrello di un'arma), mentre la trama del rivestimento in legno del tunnel fra le poltrone anteriori richiama le curve di livello delle carte topografiche. L'abitacolo è infarcito di tecnologie e dispositivi all'ultimo grido, con



la plancia stretta e quasi verticale, come nelle fuoristrada di una volta, occupata quasi per intero dagli ampi schermi del cruscotto e del sistema multimediale (che ha Apple CarPlay) e da un monitor dedicato al passeggero. Rivestiti di pelle, i sedili e il divano hanno estese regolazioni elettriche, sono riscaldabili, ventilati e dispongono delle funzioni di massaggio. Lo spazio a bordo è buono, ma non eccezionale, in rapporto alle imponenti dimensioni esterne; dietro, in particolare, ci si attenderebbe un po' più di agio per le gambe.

NON VA MATTA PER L'ASFALTO

Il posto di guida molto rialzato della **Mhero 1** dà un senso di dominio sulla strada, ma l'imponente cofano non fa vedere un granché, specie nelle salite ripide: per fortuna, in manovra e nel

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

fuori strada, rimediano le **telecamere** in alta definizione con visione frontale e dall'alto. Per capire che l'asfalto non è l'habitat naturale di questa gigantesca 4x4 bastano pochi chilometri: le maxi-gomme di 20", tassellate e con la spalla molto alta, causando un evidente rumore di rotolamento e rendono poco preciso lo sterzo; gli **oltre 3.400 kg di peso**, poi, si fanno sentire fra le curve. Nelle manovre, però, l'**asse posteriore sterzante** (fino a un massimo di 10,7°) riduce il diametro di sterzata, consentendo di svoltare più stretto. La dotazione di sicurezza è molto completa, ma la messa a punto di alcuni dispositivi è migliorabile; il sistema di assistenza in discesa, per dire, talvolta interviene con un po' in ritardo, mentre il sistema di mantenimento in corsia è un po' brusco nel riportare l'auto in carreggiata.

IN "OFF-ROAD" VA OVUNQUE

Con quattro motori elettrici, uno per ruota, la 4x4 cinese si muove con grande disinvoltura anche nel **fuori strada più impegnativo**. E il fatto che sia un "peso massimo" conta fino a un

certo punto: con **1.088 CV**, infatti, la spinta non manca mai, e trarsi d'impaccio nei passaggi più insidiosi è un compito alla portata anche dei meno esperti. Un'accortezza da seguire, però, è quella di essere sempre dolci sul pedale dell'acceleratore: la **risposta** delle unità a corrente è fulminea, e può tradursi in scatti e sobbalzi indesiderati quando si affrontano i terreni più dissestati. La gestione elettronica delle singole unità a corrente consente di garantire una **coppia poderosa** anche alle velocità molto basse tipiche dell'uso in fuori strada. La pendenza massima superabile è del 100%, il che significa poter scalare pendii di 45°; possente l'azione del freno motore nelle discese più ripide.

HA UNA MAXI "PILA", MA NON FA MOLTA STRADA! PER UN'AUTO DA 140.000 EURO?

Gli accumulatori della Mhero 1 sono "impacchettati" tra le traverse e i longheroni del telaio ed essendo impermeabili consentono all'auto di "sguazzare" nei guida fino a una profondità di 90 cm (anche se gli ingegneri sostengono che,

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

nel caso di superfici d'acqua calme, si possono attraversare corsi profondi anche un metro). Nonostante la maxi "pila" da 142 kWh, l'autonomia ufficiale è di 450 km: non molti, ma stiamo pur sempre parlando di un colosso che ferma l'ago della bilancia a 3.410 kg. Vedremo mai questa 4x4 in Italia? La risposta è sì: l'auto è già importata dalla Car Mobility Milano e venduta a un prezzo indicativo di 140.000 euro.



Prezzo (al momento dei test) € 140.000	Autonomia (dichiarata) 450 km	Tempo di ricarica (dichiarato) n.d. ore	Capacità della batteria 142 kWh
--	---	---	---

**Mhero 1**

✓ PERCHÉ SÌ

- ✓ **Guida in fuori strada**
Nel nostro breve test in un "percorso a ostacoli" piuttosto impegnativo questa 4x4 si è comportata egregiamente. E l'elettronica dà una grossa mano ai meno esperti.
- ✓ **Finiture**
L'abitacolo è un trionfo di materiali pregiati, e sorprende anche la qualità degli assemblaggi, da vera auto di lusso.
- ✓ **Look**
Può piacere o no, ma questa "militaresca" maxi fuoristrada non passa inosservata. E ha un aspetto unico.

✗ PERCHÉ NO

- ✗ **Abitabilità**
Da un "pachiderma" lungo quasi 5 metri ci si attenderebbe un po' più di spazio per le gambe dei passeggeri posteriori.
- ✗ **Aiuti alla guida**
Di serie ci sono tutti i più avanzati sistemi di sicurezza, ma la taratura di alcuni dispositivi è migliorabile.
- ✗ **Maneggevolezza**
Le ruote posteriori sterzanti danno una mano in manovra, ma le dimensioni importanti e gli oltre 3.400 kg penalizzano l'agilità tra le curve.



NUOVA AUDI RS 3 SPORTBACK E RS 3 SEDAN

Con la terza generazione di Audi RS 3 Sportback e la seconda serie di Audi RS 3 Sedan, la Casa dei quattro anelli ha presentato nel 2021 due vetture sportive in grado di emozionare tanto nell'utilizzo quotidiano quanto tra i cordoli in pista. Ora Audi Sport alza ulteriormente l'asticella presentando l'evoluzione delle berline compatte high performance.

Il design, ancora più muscolare, è fortemente caratterizzato dal single frame esagonale ampliato e corredato da cornice e griglia (a rombi) dal look inedito. Non meno d'impatto le prese d'aria frontali, ridisegnate e forti di profili laterali più marcati, le tre fenditure alla base della cornice del single frame – una novità – e lo splitter ora a tutta larghezza, volto a sottolineare la generosa impronta a terra della vettura tanto da evocare la gloriosa Audi Sport quattro S1 Pikes Peak del 1987.

Completano il restyling del frontale le luci diurne a elevata digitalizzazione collocate nella parte superiore dei gruppi ottici: un'innovativa matrice luminosa, composta da elementi da 24 pixel disposti su tre file, consente di generare specifici motivi. Per la prima volta nella storia di Audi RS 3, mediante l'MMI è possibile scegliere tra un massimo di quattro firme luminose. I Clienti possono modificare il layout della vettura in qualsiasi momento, e questo vale anche per le animazioni Coming home e Leaving home.

Al retrotreno spicca la nuova conformazione di pa-

raurti ed estrattore. Quest'ultimo prevede un riflettore centrale rosso dallo sviluppo verticale, di derivazione racing, mentre i riflettori alle estremità del paraurti replicano il tema degli inserti alle prese d'aria anteriori. Di grande impatto visivo i terminali ovali dell'impianto di scarico RS, mentre la palette colori è caratterizzata dalle tinte esclusive verde Kyalami e grigio Kemora, dalle inedite vernici metallizzate blu Ascari e rosso Progressivo nonché, attingendo al programma di personalizzazione Audi exclusive, dalla finitura in grigio Daytona opaco.

La nuova Audi RS 3 adotta di serie cerchi in lega da 19 pollici in nero opaco con design a 5 razze a Y. In opzione sono disponibili le ruote Audi Sport a 10 razze incrociate con logo RS dall'esclusiva finitura grigio scuro opaco o nero metallizzato lucido, portate al debutto dall'edizione limitata Audi RS 3 performance edition. La vettura è ulteriormente personalizzabile mediante i pacchetti carbonio o nero lucido. Le calotte dei retrovisori laterali sono proposte in tinta carrozzeria, con finitura total black o in fibre composite.

Il design muscolare della vettura viene confermato internamente, dove dominano le tinte scure. Il volante multifunzione a 3 razze rivestito in pelle o in microfibra Dinamica è caratterizzato dalle parti superiore e inferiore della corona "tagliate". Una novità al pari dei sedili a guscio RS: agli schienali in

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

carbonio opaco si accompagnano gli emblemi RS e i rivestimenti in microfibra Dinamica e pelle Nappa estesa lungo i fianchetti.

Coerentemente con il restyling della gamma Audi A3, lungo i pannelli porta anteriori sono presenti inediti segmenti retroilluminati che generano un flusso dinamico di luce personalizzabile mediante l'MMI e percepibile nelle fasi di blocco e sblocco delle portiere. Gli inserti decorativi sono disponibili a richiesta in carbonio o nell'inedita soluzione in nero Dinamica. I pacchetti design RS rosso o verde, proposti anche in configurazione plus, portano alcuni tocchi di colore in abitacolo, più precisamente in corrispondenza della corona del volante, delle cinture di sicurezza e dei tappetini.

La dotazione di serie include l'Audi virtual cockpit plus da 12,3 pollici corredato di un apposito indicatore che suggerisce al guidatore il passaggio alla marcia superiore in prossimità dell'intervento del limitatore. La caratterizzazione RS della strumentazione digitale porta in dote informazioni in merito all'erogazione di potenza e coppia, alla pressione degli pneumatici, ai tempi sul giro e ai valori massimi di accelerazione laterale. Il regime motore è vi-

sualizzabile come un istogramma a barre o, a richiesta, nel layout RS-Runway: i valori vengono rappresentati con una grafica simile alla pista di atterraggio di un aereo. Il regime più elevato appare in primo piano, quello più basso sullo sfondo. A questa soluzione si affianca l'inedito contagiri al centro della strumentazione.

Il display touch da 10,1 pollici integra la schermata RS che permette di tenere sotto controllo la temperatura del liquido di raffreddamento, dell'olio motore e del cambio oltre alle forze G.

Sotto il profilo della digitalizzazione, Audi RS 3 si avvale di molteplici servizi connect e del nuovo app store integrato in vettura grazie al quale i Clienti possono accedere in modo diretto e intuitivo alle applicazioni più diffuse di terze parti (ad esempio Spotify o Amazon music) attraverso l'interfaccia multimediale MMI.

Sotto il cofano delle nuove compatte high performance si conferma l'iconico 5 cilindri 2.5 TFSI da 400 CV e 500 Nm di coppia, garante di prestazioni al top della categoria: da 0 a 100 km/h in 3,8 secondi e sino a 290 km/h di velocità massima.

In virtù della sequenza di accensione 1-2-4-5-3 dei

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

cilindri, il sound è unico e inconfondibile. Un effetto amplificato dalla gestione totalmente variabile delle valvole, così da consentirne aperture parziali che valorizzano ulteriormente il timbro del 2.5 TFSI. Sul sound influiscono i programmi di marcia selezionati mediante l'Audi drive select – nelle modalità dynamic, RS Performance ed RS Torque Rear, ad esempio, le valvole si aprono con ampio anticipo – e l'adozione, a richiesta, dello scarico sportivo RS. Rispetto al passato, il timbro risulta ancora più coinvolgente grazie all'ottimizzazione dell'apertura del flap di scarico nel range da 2.200 a 3.500 giri/minuto.

Il record al Nordschleife ottenuto a giugno da nuova Audi RS 3 è frutto dell'ottimizzazione del comportamento della vettura in inserimento e percorrenza, come spiega lo specialista del Ring Frank Stippler: “Questa è la chiave del nostro successo. Nuova Audi RS 3 entra in curva con straordinaria facilità, forte di un inedito setup del controllo della trazione che agisce mediante interventi mirati sulle ruote anteriori e del sistema RS torque splitter che ripartisce la coppia tra le ruote posteriori attivamente e in modo totalmente variabile, garantendo una gestione raffinata come mai prima d'ora della trazione integrale quattro. Così facendo, il sottosterzo è pressoché assente ed è possibile affrontare l'uscita di curva accelerando con grande anticipo”.

Alla base delle straordinarie performance della nuova Audi RS 3 vi è l'integrazione, mediante un'unica centralina, degli input provenienti dalla trazione integrale quattro, dalla gestione selettiva della coppia sulle singole ruote, un'intelligente funzione software legata all'operato dell'ESC che frena in misura minima le ruote interne alla traiettoria consentendo di trasferire la spinta alle ruote con il grip migliore, del controllo della stabilità (ESC), dell'azione del citato RS torque splitter e della taratura delle sospensioni a regolazione adattiva DCC (Dynamic Chassis Control).

Queste ultime caratterizzate dall'operato di una valvola elettroidraulica che varia il flusso d'olio negli steli degli ammortizzatori in funzione dei parametri

vettura rilevati da molteplici sensori, delle condizioni del manto stradale, dello stile di guida e del programma attivato mediante il controllo della dinamica di marcia Audi drive select. In pochi millesimi di secondo viene calcolata la forza smorzante ottimale.

La raffinatezza dell'algorithmo alla base dell'operato della nuova centralina di gestione della dinamica di guida rende ancora più agevole e intuitivo il sovrasterzo.

La modalità di guida RS Performance, votata all'utilizzo in pista, è attivabile mediante il nuovo pulsante di colore rosso in corrispondenza della razza sinistra del volante, mentre lungo la razza opposta è possibile richiamare il programma RS Individual. Confermata la disponibilità degli pneumatici semi-slick Pirelli P Zero Trofeo R.

La prima generazione di Audi RS 3 ha debuttato nella primavera del 2011 nella sola configurazione di carrozzeria hatchback, mossa da un 5 cilindri turbocompresso da 340 CV. La seconda serie, in produzione dal 2015 al 2020, ha visto il debutto nel 2017 della variante Sedan. Parallelamente, il 2.5 TFSI è passato da 367 a 400 CV. Nel 2021, con l'introduzione della terza generazione di Audi RS 3 Sportback e la seconda serie di Audi RS 3 Sedan, la Casa dei quattro anelli ha introdotto la trazione integrale quattro con tecnologia RS torque splitter in sostituzione della soluzione integrale permanente con frizione elettroidraulica a lamelle in corrispondenza della parte terminale dell'albero di trasmissione.

Un'innovazione a vantaggio del comportamento sovrasterzante della vettura che si affianca all'affinamento dell'iconico 5 cilindri 2.5 TFSI, in grado di erogare 400 CV e 500 Nm di coppia: 20 Nm in più rispetto al precedente modello. Caratteristiche che contribuiscono a prestazioni di riferimento per la categoria, oggi ulteriormente evolute e ribadite dal record al Ring ottenuto da nuova Audi RS 3. Un primato che trova conferme a livello commerciale: dal 2011 ad oggi la sportiva compatta dei quattro anelli è stata commercializzata nel mondo in oltre 80mila unità.



NEWS DA SAN MARINO



Eccentrica, produttore di restomod con sede a San Marino, ha presentato sul palcoscenico globale di The Quail, A Motorsports Gathering, la sua Eccentrica V12 marciante, una moderna reinterpretazione della leggendaria Diablo. Questo veicolo a produzione limitata, un vero connubio tra l'estetica classica della Diablo e tecnologie all'avanguardia, presenta per la prima volta un potente motore V12 ad aspirazione naturale con angolo di 60°.

Nel cofano, l'Eccentrica V12 ha un motore V12 da 5,7 litri, figlio della prima generazione di Diablo risalente all'inizio degli anni '90 e in grado di erogare 550 CV e 600 Nm di coppia. Il motore si accompagna ad un cambio personalizzato a 6 marce

con rapporti riproporzionati e ad un nuovo servosterzo per performance ottimali, elemento assente nelle prime serie di Diablo (1991-1994). Camme nuove, corpo farfallato elettronico e volano ottimizzato aumentano ulteriormente le prestazioni dell'Eccentrica V12 che non solo raggiunge la cifra impressionante di 550 cavalli in modo più progressivo rispetto al motore originale, ma aumenta la velocità massima di ben 10 km/h rispetto alla già velocissima Diablo, raggiungendo una velocità di punta stimata di 335 km/h.

Emanuel Colombini, fondatore e presidente di Eccentrica, ha espresso il suo entusiasmo per il progetto: «L'Eccentrica

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

V12 è un progetto che mi sta particolarmente a cuore, nato dalla mia eterna passione per la Diablo. Nonostante la mia profonda ammirazione per il design originale, volevo migliorare l'esperienza di guida. Ciò che vedete qui oggi, è il risultato dello sforzo del nostro team di ingegneri che si è adoperato per produrre un'auto che trascende i confini di ciò che è stato realizzabile finora in termini di tecnologia e prestazioni. È una hypercar del tutto moderna, col cuore e l'anima di un classico degli anni '90.»

Ulteriori migliorie tecniche includono il rinforzo di componenti del telaio utilizzando materiali compositi, oltre a sospensioni a doppio braccio oscillante migliorate con ammortizzatori attivi TracTive. Questo setup avanzato permette di scegliere tra tre configurazioni diverse e include un sistema di sollevamento dell'asse anteriore che consente una guida facile e reattiva. Inoltre, il veicolo è caratterizzato da un sistema di scarico completamente nuovo, sviluppato da Capristo per garantire un'esperienza assolutamente entusiasmante.

Per quanto riguarda la capacità di frenata, l'Eccentrica V12 monta un innovativo sistema frenante Brembo che vanta le prime pinze con vernice opaca prodotte dal brand. La tecnologia avanzata fornisce prestazioni di frenata superiori, garantendo maggiore sicurezza su strada. Inoltre, gli pneumatici Pirelli P Zero Trofeo R garantiscono una maggiore tenuta di strada, quindi maggiore aderenza, sicurezza e velocità, mentre i nuovi cerchi da 19 pollici, in lega di alluminio, sono più grossi e leg-

geri per un'esperienza di guida più solida. Gli interni dell'Eccentrica V12 dimostrano un perfetto equilibrio tra design classico e innovazione. L'abitacolo conserva l'aspetto retrofuturistico della Diablo ma è arricchito dall'integrazione delle tecnologie più avanzate nel volante, nel cruscotto, nel sistema di infotainment digitale, nelle telecamere localizzate sullo specchietto retrovisore e nelle superfici di controllo. Tutto ciò garantisce al driver un'esperienza immersiva e all'avanguardia.

Per incrementare ulteriormente l'esperienza sensoriale complessiva, l'Eccentrica V12 è dotata di un sistema audio Marantz completamente personalizzato. Nessun dettaglio è stato lasciato al caso: dai materiali di alta qualità, alla posizione delle casse e degli altri componenti, questo impianto audio completa l'esperienza di guida, trasformando ogni viaggio in un'esperienza sensoriale memorabile.

Verranno prodotti solo 19 modelli, ognuno altamente personalizzabile in base alle specifiche richieste dal proprietario, garantendo così esclusività e unicità. Le prime consegne avverranno all'inizio dell'estate 2025.

Il debutto al The Quail arriva anche dopo la recente nomina come Advisor di Eccentrica del visionario Maurizio Reggiani. Grazie alla sua esperienza decennale con aziende quali Maserati e Bugatti, e in virtù dei precedenti incarichi di CTO e vice presidente Motorport presso Lamborghini, Reggiani fornirà una guida tecnica e strategica, promuoverà l'innovazione e offrirà il suo punto di vista esperto durante l'intera fase produttiva dell'Eccentrica.



BMW 5 E AUDI RS 6

BMW M5 TOURING

VS AUDI RS 6

DUELLO TRA SUPER FAMIGLIARI



L'Audi RS 6 torna ad avere una seria concorrente, con la M5 Touring che punta tutto sulla potenza bruta



PROVA SU STRADA

Se siete pronti a cambiare la vostra auto sportiva, ma non volete rinunciare a un grande bagagliaio e al comfort tipici di una station wagon, probabilmente avete un bel dilemma.

Dopo oltre un decennio vissuto tra le regine del segmento, l'**Audi RS 6** ha nuovamente una rivale. È la nuova **BMW M5 Touring** che, al pari della familiare dei Quattro Anelli, strizza l'occhio ai papà che non vogliono scendere a compromessi.

ESTERNI A CONFRONTO



Era dal 2010 che la M5 non veniva declinata in versione Touring. Come per l'antenata, la ricetta scelta per la nuova generazione non cambia, con la BMW che riprende in ogni aspetto l'estetica e le caratteristiche generali della berlina.

Rispetto alla versione berlina, la M5 Touring è stata leggermente allungata ma, soprattutto, si distingue per le carreggiate maggiorate: 75 mm in più all'anteriore e 48 mm al posteriore, per un totale di 5,10 m di lunghezza e 1,97 m di larghezza.

I paraurti anteriori e posteriori sono stati sostituiti con componenti più aerodinamici, come splitter e spoiler di grandi dimensioni, abbinati a minigonne laterali, conferendo all'auto un aspetto molto grintoso.

Pur avendo debuttato nel 2019, l'Audi RS 6 (più corta della M5 Touring di circa 10 cm) mantiene ancora un look attuale e alla moda,

oltre che ben distinto dalle convenzionali A6 Avant. La voluminosa calandra è specifica per questo modello, col disegno del Singleframe ancora più cattivo e due prese d'aria dedicate che trasmettono un'aria decisamente aggressiva.

I fianchi sono muscolosi e ospitano cerchi fino a 22" con la possibilità di avere le pinze rosse dell'impianto frenante con dischi in carboceramica. Altrettanto cattivo il posteriore, col grande diffusore e i terminali di scarico ovali che emettono il suono rauco dell'8 cilindri.

Se siete amanti dei dettagli ancora più sportivi, la gamma della RS 6 comprende anche la versione performance che, oltre ad avere 30 CV e una serie di aggiunte meccaniche, si riconosce per gli inserti in matte grey su specchietti, appendici aerodinamiche e tetto.

Segue alla pagina successiva ►



INTERNI A CONFRONTO



A bordo della M5 Touring, la presenza della pelle è notevole. La troviamo sia sui sedili che sul cruscotto, con diverse opzioni di colore disponibili, incluse combinazioni bicolore e un effetto lucido.

Il volante si distingue per la sua corona spessa e appiattita nella parte inferiore, oltre che per i numerosi pulsanti per accedere rapidamente alle varie impostazioni delle modalità di guida.

Secondo quanto dichiarato dalla Casa in questa fase iniziale, la dotazione di serie della nuova BMW M5 Touring include accessori come il climatizzatore automatico a quattro zone, un impianto audio Bowers & Wilkins con 18 altoparlanti, un sistema di infotainment con display curvo: uno da 12,3" per la strumentazione e uno da 14,9" per l'infotainment, dotato di grafiche esclusive, oltre all'head-up display.

Rispetto alla Serie 5 Touring standard, la capacità del bagagliaio si riduce, passando da 500 litri a 1.630 litri. Sul tetto è possibile caricare fino a 100 kg, e, come

per la versione berlina della M5, la vettura è in grado di trainare un rimorchio fino a 2.000 kg.

Le linee spigolose della carrozzeria vengono riprese dall'abitacolo dell'Audi, che presenta una plancia dal disegno semplice e raffinato, con modanature in piano black e alluminio che circondano i display. Al centro ne troviamo due, ossia quelli dell'infotainment e della climatizzazione, mentre il quadro strumenti da 12,3" ha una grafica ricca di informazioni e personalizzabile.

Numerose le possibilità di scelta per i rivestimenti e gli inserti. Si va dai sedili beige a quelli neri con impunture rosse o blu, oltre ai pannelli in alcantara e fibra di carbonio.

Ben sfruttabile il bagagliaio, che ha una capacità compresa tra 550 e 1.680 litri. Sul tetto si possono caricare massimo 90 kg (incluso il box), mentre la capacità di traino arriva a 2.100 kg.

Segue alla pagina successiva ►



MOTORI A CONFRONTO

Sotto il cofano della nuova M5 Touring troviamo il V8 biturbo da 4,4 litri, capace di erogare 585 CV e 750 Nm di coppia, affiancato da un motore elettrico integrato nel cambio automatico a otto rapporti. Questa unità elettrica aggiunge ulteriori 197 CV e 280 Nm di coppia, offrendo sia la funzione Launch Control che un extra boost per rendere ancora più rapide le accelerazioni tra i 30 e i 150 km/h.

L'unità elettrica è alimentata da una batteria agli ioni di litio con capacità di 18,6 kWh, posizionata nel sottoscocca. Secondo BMW, l'autonomia in modalità completamente elettrica è di 67 km nel ciclo WLTP, con la possibilità di ricarica fino a 11 kW in corrente alternata (AC).

La trazione integrale xDrive gestisce l'erogazione dei 727 CV complessivi e 1.000 Nm di coppia, con una configurazione che include la modalità 4WD Sport a prevalenza posteriore e la

possibilità di selezionare una trazione puramente posteriore.

Le prestazioni sono impressionanti: accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,6 secondi, da 0 a 200 km/h in 11,1 secondi e una velocità massima che raggiunge i 305 km/h.

L'Audi è spinta da un 4.0 V8 biturbo da 600 CV e 800 Nm mild hybrid collegato a un cambio automatico a 8 rapporti e alla trazione integrale quattro. Nel caso della versione performance, si hanno a disposizione 630 CV e 850 Nm, con lo scatto 0-100 km/h che scende di 2 decimi arrivando a 3,4 secondi.

La velocità massima è di 250 km/h nel modello base e di 280 km/h nella performance, ma scegliendo il pacchetto RS Dynamic Plus si toccano i 305 km/h.

Infine, il peso è l'elemento che differenzia maggiormente le due vetture. Se la RS 6 fa segnare 2.075 kg sulla bilancia, la M5 Touring arriva come minimo a 2.475 kg.

PREZZI

I prezzi della BMW M5 Touring non sono ancora stati annunciati per l'Italia, ma sappiamo che in Germania parte da 146.000 euro. Nel caso della RS 6, invece, il listino parte da circa 141.000 euro.

Per entrambi i modelli, comunque, il preventivo finale può salire in modo importante equipaggiando i tanti optional disponibili o lasciandosi prendere la mano con le personalizzazioni per interni ed esterni



ŠKODA FABIA RS RALLY2

di **Fabio Ciciotti**



ŠKODA Motorsport presenta l'erede della FABIA Rally2 evo. Il nuovo modello da rally di Mladá Boleslav è basato sulla quarta generazione di ŠKODA FABIA e segue il veicolo Rally2 di maggior successo degli ultimi anni. ŠKODA Motorsport ha sviluppato un nuovo motore per FABIA RS Rally2, oltre a migliorare la maneggevolezza, la trasmissione e l'elettronica e a potenziare le caratteristiche di sicurezza per il conducente e il navigatore. Nuova FABIA RS Rally2 ha dimostrato le sue capacità in una serie di test impegnativi su asfalto, ghiaia e ghiaccio in diverse condizioni atmosferiche, ed è perfettamente attrezzata per continuare a conquistare vittorie e titoli nelle mani dei team clienti in futuro.

Michal Hrabánek, responsabile di ŠKODA Motorsport, afferma: «Restare fermi significa andare indietro, e questo è particolarmente vero nel Motorsport. Ecco perché, nello sviluppo della nuova FABIA RS Rally2, abbiamo applicato l'esperienza acquisita con il modello precedente e ottimizzato ogni dettaglio. L'obiettivo era migliorare l'auto da rally di maggior successo al mondo. Sono orgoglioso di tutto il team ŠKODA Motorsport che ha perseguito questo

obiettivo con grande dedizione. Vorrei anche ringraziare i nostri colleghi che hanno sviluppato il modello di serie: la FABIA di quarta generazione ci ha fornito una base perfetta per la FABIA RS Rally2».

La nuovissima ŠKODA FABIA RS Rally2 è un veicolo da rally per la categoria Rally2 e beneficia dell'aerodinamica migliore della categoria e della carrozzeria eccezionalmente rigida del modello di serie. Rispetto al modello precedente, il team ŠKODA Motorsport ha ottimizzato in particolare la catena cinematica, l'elettronica, la sicurezza e la maneggevolezza. Gli ingegneri hanno anche sviluppato un nuovo motore turbo da 1,6 litri basato sul 2.0 TSI della serie di motori EA888, utilizzato tra l'altro nei modelli RS. La nuova verniciatura motorsport di ŠKODA sottolinea lo stretto legame con i modelli sportivi della serie RS; la colorazione Mamba Green richiama la OCTAVIA RS e la ENYAQ COUPÉ RS iV.

UNA SERIE DI TEST IMPEGNATIVI IN DIVERSE CONDIZIONI ATMOSFERICHE

Per preparare la nuova ŠKODA FABIA RS Rally2 in modo ottimale, ŠKODA Motorsport ha sottoposto la

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

nuova arrivata a test approfonditi su asfalto, ghiaia e neve per quasi un anno. Questo ha incluso prove in Repubblica Ceca, Francia, Italia, Croazia, Germania, Belgio e Spagna, nonché in condizioni invernali estreme nel nord della Finlandia dall'estate del 2021.

CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

Alcuni dei componenti utilizzati nei veicoli da rally differiscono in modo significativo dalle loro controparti nei veicoli di serie. Invece di avere fino a nove airbag e numerosi sistemi di assistenza elettronica come quelli presenti nella **FABIA di serie**, la nuova ŠKODA FABIA RS Rally2 si affida per molti aspetti alla sola meccanica. Inoltre, presenta componenti specializzati, come la gabbia di sicurezza e il serbatoio del carburante appositamente protetto. A differenza della **FABIA di serie**, la versione da rally utilizza solo sensori per la gestione del motore e la visualizzazione della pressione dei freni, della posizione del volante e del carburante. I sensori si limitano a fornire informazioni; a differenza del modello di serie, non svolgono alcuna funzione di controllo. Solo l'unità di controllo del motore utilizza i dati dei sensori per garantire un funzionamento ottimale in tutte le modalità di guida e nelle varie condizioni atmosferiche.

DISCHI DEI FRENI DELL'ASSE ANTERIORE DIVERSI PER LE PROVE SU ASFALTO E SU GHIAIA

In un veicolo da rally, l'impianto frenante può far risparmiare preziosi decimi di secondo nella lotta contro il tempo. Più forte è la decelerazione, più tardi i piloti possono frenare in curva. Nelle frenate più brusche, i dischi dei freni raggiungono facilmente temperature superiori ai

700 gradi Celsius. Per garantire un raffreddamento sempre efficiente, i dischi dei freni della FABIA RS Rally2 sono ventilati internamente e un sistema di raffreddamento dei freni ottimizzato è disponibile anche per le tappe su ghiaia e asfalto. I dischi dei freni per l'asfalto hanno un diametro di 355 millimetri all'anteriore e di 300 millimetri al posteriore e richiedono ruote da 18 pollici con cerchi di dimensioni 8×18. I freni per l'uso su ghiaia misurano 300 millimetri sia all'anteriore che al posteriore. In questo caso, si utilizzano ruote da 15 pollici con una dimensione di 7×15.

SERBATOIO SPECIALE PER BENZINA 100% SOSTENIBILE O PER CARBURANTE FOSSILE DA COMPETIZIONE

La FABIA RS Rally2 è dotata di un serbatoio speciale in una gomma resistente agli urti, in linea con i regolamenti della FIA World Automobile Federation. Il suo volume è di 82,5 litri. Una speciale schiuma di riempimento impedisce la fuoriuscita del carburante. Un'ulteriore protezione è fornita da una copertura composita in carbonio/kevlar e da uno strato assorbente sul lato inferiore. Per tutta la stagione 2022, nel FIA World Rally Championship (WRC) verrà utilizzata benzina sostenibile al 100%. Questa si basa su materie prime moderne e componenti rinnovabili di elevata purezza. I biocarburanti sono derivati da rifiuti biologici e da e-carburanti sintetici. Questi ultimi sono prodotti utilizzando energie rinnovabili che consentono l'elettrolisi dell'idrogeno "verde" e della CO₂, estratta dall'aria e dai processi industriali. La benzina 100% rinnovabile viene poi miscelata in laboratorio senza alcun componente di combustibile fossile.

35,8 METRI DI TUBI D'ACCIAIO PER PROTEGGERE L'EQUIPAGGIO

Gli ingegneri di ŠKODA Motorsport hanno sviluppato un roll cage per la nuova FABIA RS Rally2, che consiste in un totale di 35,8 metri di tubi in acciaio al cromo-molibdeno ad alta resistenza che viene saldato al telaio durante la costruzione della carrozzeria. Successivamente vengono montati i pannelli laterali e il tetto. Questa procedura consente una precisione di fabbricazione ancora maggiore, nonché un migliore adattamento e collegamento alla carrozzeria.

TELAIO SPECIALE DA RALLY E MAGGIORE DURATA DEI COMPONENTI

Anche l'assetto della FABIA RS Rally2 è stato progettato per soddisfare le esigenze dei rally. Rispetto al modello



Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

precedente, la corsa degli ammortizzatori è ora più lunga e i montanti MacPherson sono più rigidi. Inoltre, i progettisti hanno ridotto l'attrito degli ammortizzatori. Il passo più lungo ha richiesto anche lo sviluppo di una nuova cinematica delle sospensioni. Oltre al design del differenziale, sono state ottimizzate anche le caratteristiche di cambiata della trasmissione e la durata di vari componenti.

FACILITÀ DI UTILIZZO GRAZIE AL TOUCHPAD E AI PULSANTI SUL VOLANTE

Il display principale più grande della FABIA RS Rally2, che può anche riprodurre informazioni video, consente un utilizzo intuitivo durante il rally. L'abitacolo è inoltre dotato di un nuovo pannello di controllo centrale con touch screen e interfono integrato. Il conducente può accedere a numerose funzioni direttamente con i pulsanti sul volante; anche il pulsante di avviamento del motore è integrato nel volante, dove è possibile accedervi rapidamente se, ad esempio, il motore si spegne in corsa.

MIGLIORE DISTRIBUZIONE DEI PESI GRAZIE ALLA SCOCCA PIÙ LARGA E AL PASSO PIÙ LUNGO

Il telaio, basato sull'attuale generazione del modello di serie della ŠKODA FABIA, ha permesso agli ingegneri di ottimizzare ulteriormente le caratteristiche di guida della vettura da rally. La FABIA RS Rally2 beneficia del passo più lungo tipico della FABIA di quarta generazione, che rende l'auto più composta e assicura un posteriore più stabile. Rispetto alla ŠKODA FABIA Rally2, il serbatoio del carburante è stato riposizionato e lo spazio aggiuntivo nel

vano motore è stato utilizzato per un intercooler più grande.

MOTORE TURBO DI NUOVA CONCEZIONE, CAMBIO SEQUENZIALE E TRAZIONE INTEGRALE

Il regolamento Rally2 della Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) prevede un motore turbo da 1,6 litri basato su un motore di serie per i veicoli di questa categoria. Nello sviluppo del propulsore della nuova ŠKODA FABIA RS Rally2, ŠKODA Motorsport ha scelto di basarsi sul 2.0 TSI con collettore di scarico integrato della serie di motori EA888, utilizzati tra l'altro nei modelli RS del Brand. Rispetto al motore della FABIA Rally2 evo, il quattro cilindri di nuova concezione presenta condotti di aspirazione e di scarico ridisegnati, pistoni e camere di combustione ottimizzati, fasatura variabile delle valvole e un sistema di lubrificazione riprogettato per un processo di combustione notevolmente migliorato. Gli ingegneri hanno anche rivisto l'impianto di scarico, dotato di un nuovo turbocompressore, e hanno sviluppato un innovativo intercooler e un circuito di raffreddamento con una maggiore capacità di raffreddamento. La FABIA RS Rally2 dispone anche di un nuovo software di gestione del motore. Il diametro della flangia di aspirazione è di 32 millimetri, in linea con il regolamento tecnico della FIA per la categoria Rally2. Questo si traduce in una potenza del motore di circa 214 kW (289 CV) e una coppia massima di 430 Nm.

TRASMISSIONE TRAMITE CAMBIO A CINQUE VELOCITÀ E DUE DIFFERENZIALI SU TUTTE E QUATTRO LE RUOTE

Il cambio sequenziale a 5 marce, appositamente progettato per l'uso nei rally, consente al conducente di cambiare marcia in pochi millisecondi utilizzando esclusivamente la leva del cambio. Sebbene la FABIA RS Rally2 disponga di una frizione meccanica, questa viene utilizzata solo per le partenze, i parcheggi o quando si guida lentamente. Per garantire un'accelerazione ottimale sulle piste da rally strette e tortuose, la FABIA RS Rally2 ha un rapporto di trasmissione relativamente corto e offre una velocità massima di circa 200 km/h. Il concetto di guida della FABIA RS Rally2 si differenzia notevolmente dal modello di serie, non da ultimo per la trazione integrale. Poiché il regolamento tecnico della FIA vieta l'uso di ausili elettronici alla guida per migliorare la trazione, sono consentiti solo i bloccaggi meccanici dei differenziali sull'asse anteriore e posteriore; un



Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

differenziale centrale aggiuntivo non è consentito. La frizione di separazione tra l'asse anteriore e quello posteriore, che si attiva quando si aziona il freno a mano, assiste nelle curve del circuito da rally. Le sospensioni sono dotate di montanti MacPherson su entrambi gli assi, progettati per gestire carichi estremi.

DESIGN E AERODINAMICA: IL MODELLO DI SERIE OFFRE LA BASE PERFETTA

La nuova FABIA RS Rally2 traduce il linguaggio stilistico della FABIA di quarta generazione nel mondo del motorsport. Oltre allo spoiler sul tetto più lungo con alette laterali, il modello da rally presenta anche i fari anteriori piatti e fortemente sagomati della vettura di serie che si estendono fino alla grande calandra esagonale ŠKODA. I fari anteriori e posteriori sono caratterizzati dalla tecnologia LED. La FABIA da rally si differenzia dalla sua versione di serie anche per i parafranghi anteriori e posteriori notevolmente più larghi e per le numerose prese d'aria sulla carrozzeria. La verniciatura verde Mamba fa riferimento alla famiglia RS di ŠKODA, riprendendo la OCTAVIA RS e la ENYAQ COUPÉ RS iV.

VALORI DI DEPORTANZA PRATICAMENTE RADDOPPIATI

La versione di serie della ŠKODA FABIA ha il miglior coefficiente di resistenza aerodinamica della sua categoria. Gli esperti di ŠKODA Motorsport hanno sfruttato questa base perfetta per sviluppare il pacchetto aerodinamico della FABIA RS Rally2. Prestando un'attenzione meticolosa ai dettagli, il team è riuscito a raddoppiare quasi la deportanza rispetto al modello precedente - un vantaggio enorme in pista, poiché una maggiore deportanza facilita l'aumento della velocità in curva. Per motivi normativi, gli ingegneri non hanno incluso parti aerodinamiche attive come la griglia del radiatore della **FABIA di serie**.

Lukáš Vojík, specialista di aerodinamica dello Sviluppo Tecnico di ŠKODA AUTO, spiega: "Alcuni elementi aerodinamici del modello di serie si sono dimostrati validi anche nell'auto da rally. Con questo modello abbiamo prestato maggiore attenzione all'aerodinamica rispetto al suo predecessore, esaminando attentamente ogni dettaglio. Il nostro obiettivo: maggiore deportanza per aumentare le velocità in curva e migliorare la maneggevolezza, aumentando al contempo l'efficienza aerodinamica del veicolo". Le cosiddette "air curtains" nei paraurti anteriori della **FABIA di serie** guidano il flusso d'aria in modo stretto sulla carrozzeria e sulle ruote. Queste sono utilizzate anche nella FABIA RS Rally2. Aumentano la deportanza in com-



binazione con le nuove minigonne laterali, che impediscono all'aria di scorrere lateralmente sotto il veicolo. Incorporando uno splitter anteriore lungo l'intero bordo inferiore del paraurti anteriore, assicurano un'efficienza aerodinamica ottimale nella parte anteriore. Lo splitter riduce anche la quantità di aria che scorre sotto il veicolo, garantendo così un flusso d'aria più veloce e una pressione inferiore sotto il veicolo, con conseguente aumento della deportanza.

COMPONENTI AERODINAMICI TIPICI DI UN'AUTO DA RALLY

Diversi componenti aerodinamici sono stati sviluppati appositamente per la FABIA RS Rally2. Oltre ai parafranghi anteriori e posteriori più larghi, l'alettone posteriore di nuova concezione aumenta la deportanza. Le dimensioni e la posizione sono conformi alle normative sulla larghezza e l'altezza del veicolo. Un piccolo spoiler a labbro, il cosiddetto Gurney flap, funge da bordo a strappo e migliora anch'esso la deportanza. Il flusso d'aria sul tetto è ottimizzato grazie a una presa d'aria posizionata al centro, che fornisce contemporaneamente aria fresca all'abitacolo. Su un modello di serie, questa presa d'aria si trova sotto il parabrezza, ma sulle auto da rally questa zona è molto soggetta a polvere o acqua.

ANCORA PIÙ RAFFREDDAMENTO PER MOTORE E FRENI

Il motore e i freni richiedono una maggiore quantità di aria di raffreddamento durante le gare. Questa viene fornita attraverso speciali componenti aerodinamici nella FABIA RS Rally2. Due grandi prese d'aria centrali nella parte an-

Segue alla pagina successiva ►



► **Continua dalla pagina precedente**

teriore consentono di convogliare l'aria fresca per il radiatore verso la parte superiore del vano motore e verso l'intercooler del turbocompressore, posizionato più in basso. Le aperture su entrambi i lati del cofano sfogano l'aria calda. Inoltre, l'aria di raffreddamento fluisce direttamente sulle pinze dei freni anteriori attraverso due prese d'aria nella grebbiatura anteriore e piccoli tubi di ventilazione.

ANCORA PIÙ SICUREZZA PER PILOTA E NAVIGATORE

Le misure e gli equipaggiamenti per proteggere gli occupanti di un veicolo da rally differiscono notevolmente da quelli di un modello di serie. Gli airbag installati nella FABIA di serie di quarta generazione non possono essere utilizzati nei rally perché i sensori e i sistemi di controllo elettronico reagiscono in modo troppo sensibile alle elevate forze G durante le tappe su asfalto, sulle piste di ghiaia o nei salti lunghi. Il concetto di sicurezza, quindi, si basa su soluzioni meccaniche come la gabbia di protezione e le protezioni laterali in fibra di carbonio e schiuma ad assorbimento di energia. Entrano in gioco anche le cinture a sei punti e i sedili da corsa con protezione per la testa integrata.

ROLL CAGE IN ACCIAIO AL CROMO AD ALTA RESISTENZA

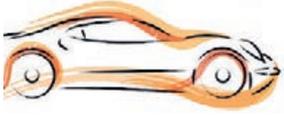
Nella progettazione del nuovo modello, gli ingegneri di ŠKODA Motorsport hanno utilizzato i dati di analisi di

precedenti incidenti di rally. Il roll cage della nuova FABIA RS Rally2, realizzato con 35,8 metri di acciaio al cromo-molibdeno ad alta resistenza, è composto da tubi longitudinali, trasversali e diagonali nelle aperture delle porte, sotto il tetto del veicolo, intorno al parabrezza e dietro i sedili. Le dimensioni e i materiali della cellula di sicurezza sono definiti dal regolamento tecnico della Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). ŠKODA Motorsport va ben oltre questi requisiti con la nuova FABIA da rally. Anche le piastre dei soffietti, rilevanti in caso di impatto laterale, sono più robuste di quanto previsto dal regolamento. Progettato con l'ausilio di calcoli al computer, il roll cage assicura lo spazio di sopravvivenza del conducente e del copilota in caso di incidente, anche se la carrozzeria è gravemente danneggiata. Inoltre, è parte integrante del telaio, al quale viene saldato a mano da professionisti certificati. Questo aumenta significativamente la rigidità torsionale della carrozzeria, che è già più rigida grazie alla piattaforma MQB-A0. Ogni FABIA RS Rally2 viene assemblata esclusivamente presso lo ŠKODA Motorsport di Mladá Boleslav.

PROTEZIONE DAGLI IMPATTI LATERALI IN FIBRA DI CARBONIO, KEVLAR E SCHIUMA AD ASSORBIMENTO DI ENERGIA

In un'auto da rally, il conducente e il passeggero anteriore sono particolarmente vulnerabili in caso di impatto laterale. Mentre la **FABIA di serie** è protetta da una combinazione di montanti B, rinforzi delle portiere e airbag, la





► **Continua dalla pagina precedente**

versione da rally è protetta da una gabbia con due montanti delle portiere e piastre di rinforzo. Inoltre, la FABIA RS Rally2 è dotata di una struttura di assorbimento dell'energia in schiuma tra il rivestimento esterno delle porte e l'abitacolo, nonché di pannelli delle porte in materiali compositi. La struttura dei pannelli compositi è predefinita: Cinque strati di carbonio 280 e uno strato di Kevlar 300. Lo strato di Kevlar è il più vicino al conducente e al copilota e li protegge da frammenti di carbonio taglienti in caso di incidente. La schiuma assorbente deve essere approvata dalla FIA e avere il volume minimo specificato nel regolamento per ridurre l'energia d'impatto e quindi la forza sul corpo umano. Nella FABIA RS Rally2, anche gli speciali sedili da corsa, le cinture a sei punti e l'equipaggiamento personale, compreso il sistema di supporto obbligatorio per la testa e il collo (HANS) sul casco con cinghie di ritenuta, contribuiscono a mitigare efficacemente le forze d'impatto. Questo sistema protegge la testa dell'equipaggio da movimenti improvvisi e violenti. Per distribuire meglio le forze generate in caso di impatto laterale, entrambi i lati della carrozzeria della FABIA RS Rally2 sono uniti dalla struttura delle staffe dei sedili e da una guida aggiuntiva. Le traverse delle porte del roll cage sono ancora più robuste e superano i requisiti della FIA. Per ottimizzare la resistenza dei punti di attacco delle cinture di sicurezza, la FABIA RS Rally2 è stata dotata di un tubo aggiuntivo della gabbia su ciascun lato del veicolo.

SISTEMA DI ESTINTORI AUTOMATICI A BORDO

I finestrini laterali in policarbonato della FABIA RS Rally2 possono essere facilmente rimossi in conformità alle normative FIA. Inoltre, l'equipaggiamento di sicurezza di bordo comprende un sistema di estinzione degli incendi, composto da un sistema automatico con ugelli nell'abitacolo e nel vano motore e da un estintore manuale nel vano piedi del copilota. Il sistema può essere attivato anche dall'esterno.

LA STORIA DI ŠKODA MOTORSPORT: UNA SERIE DI TITOLI E SUCCESSI INTERNAZIONALI

Basata sulla FABIA di terza generazione, la FABIA Rally2 ha segnato l'inizio di un'era di grande successo per ŠKODA Motorsport nel 2015. La divisione motorsport della casa automobilistica boema ha consegnato finora più di 450 unità ai team clienti, rendendo la FABIA Rally2 e la Rally2 evo il veicolo Rally2 più consegnato in tutto il

mondo dal 2016. Ad aprile 2022, i team clienti e il team ŠKODA Motorsport hanno ottenuto 1.710 vittorie e 4.116 podi in 12.616 eventi in tutto il mondo. I piloti ŠKODA works Esapekka Lappi (Finlandia/2016), Pontus Tide- mand (Svezia/2017), Jan Kopecký (Repubblica Ceca/2018), Kalle Rovanperä (Finlandia/2019) e i piloti del team clienti ŠKODA Pierre-Louis Loubet (Francia/2019) e Andreas Mikkelsen (Norvegia/2021) hanno vinto sei titoli piloti nelle classi WRC2 e WRC2 Pro del Campionato del Mondo Rally durante questo periodo. Inoltre, Mladá Boleslav ha conquistato il titolo di squadra per cinque volte, mentre il team clienti Toksport WRT ha conquistato il titolo di squadra una volta.

ŠKODA Motorsport e i suoi team clienti hanno vinto più di 20 titoli in Europa dal 2015, anche nella categoria principale del Campionato Europeo con Andreas Mikkelsen (2021) e il britannico Chris Ingram (2019) al volante. A ciò si aggiungono le vittorie nei campionati FIA in Africa (ARC), Nord e Centro America (NACAM), Sud America (CODASUR), Asia-Pacifico (APRC) e Medio Oriente Rally Championship (MERC). A livello nazionale, piloti e team hanno conquistato non meno di 100 campionati in tutto il mondo con la FABIA Rally2 o la FABIA Rally2 evo, tra cui sei vittorie in Repubblica Ceca, paese d'origine del produttore, e tre vittorie in Germania.

LA NUOVA STRATEGIA DI ŠKODA MOTORSPORT DAL 2020

ŠKODA Motorsport ha dato il via alla stagione 2020 con un cambio di strategia. Dopo i numerosi successi degli anni precedenti, ŠKODA non schiererà più una propria squadra nel Campionato del Mondo Rally, aumentando invece il supporto ai team clienti attivi a livello globale e continuando a sviluppare il proprio portafoglio di servizi. Allo stesso tempo, il reparto Motorsport ha lavorato duramente allo sviluppo della ŠKODA FABIA RS Rally2.

ŠKODA RE-X1 KREISEL - UN PROGETTO INNOVATIVO

ŠKODA Motorsport, ŠKODA Austria, Kreisel Electric, azienda specializzata nella tecnologia delle batterie, e Baumschlager Rallye & Racing, partner operativo, hanno lavorato insieme per sviluppare la vettura da rally completamente elettrica ŠKODA RE-X1 Kreisel. Avvalendosi dell'esperienza e della competenza acquisita con l'auto di maggior successo al mondo nella categoria Rally2, il reparto Motorsport del costruttore di Mladá Boleslav ha adattato il telaio della ŠKODA FABIA Rally2 evo per ac-

Segue alla pagina successiva ►



► **Continua dalla pagina precedente**

cogliere la trasmissione elettrica di Kreisel. La concept car ŠKODA RE-X1 Kreisel che ne è scaturita combina la notevole esperienza del costruttore nelle auto da rally con l'innovativa tecnologia delle batterie di Kreisel. Il motore elettrico sviluppato da Kreisel Electric eroga una potenza di picco di 260 kW e una coppia massima di 600 Newton metri.

ŠKODA FABIA R5/ FABIA RALLY2 EVO

La ŠKODA FABIA R5 è il punto di riferimento nelle classi WRC2 dal 2015. Il veicolo è stato sviluppato per la categoria R5 ed è basato sulla FABIA di serie di terza generazione. Nel 2019, ŠKODA Motorsport ha lanciato la FABIA R5 evo, una versione potenziata del suo modello di successo. Una modifica di alcuni regolamenti del Campionato del Mondo Rally e delle singole classi da parte dell'Associazione Mondiale dell'Automobile nel 2020 ha visto anche l'introduzione di una nuova terminologia; la categoria R5 è diventata la categoria Rally2. Di conseguenza, ŠKODA Motorsport ha allineato i nomi dei suoi due modelli da rally basati sulla FABIA di terza generazione: la FABIA R5 è diventata FABIA Rally2 e la FABIA R5 evo aggiornata è stata ribattezzata FABIA Rally2 evo. La FABIA Rally2 evo è alimentata da un motore quattro cilindri turbo da 1,6 litri, con una potenza di circa 214 kW (291 CV) e una coppia massima di 425 Nm. Un cambio sequenziale a 5 rapporti e la trazione integrale trasferiscono la potenza sulla strada.

ŠKODA FABIA S2000

La FABIA S2000 si basa sulla FABIA di seconda generazione presentata nel 2007 ed è stata presentata al pubblico al Rally di Monte Carlo all'inizio del 2009. Era conforme ai regolamenti della nuova classe Super 2000 Rally (S2000). Il modello era orientato principalmente allo sport per i clienti a basso costo e si posizionava al di sotto della categoria WRC, con veicoli tecnologicamente molto più sofisticati e costosi. I veicoli avevano la trazione integrale permanente, un motore aspirato da due litri e un'elettronica ridotta al minimo. Il motore della FABIA S2000 generava 206 kW (280 CV) e aveva una coppia massima di 250 Nm. Fu con questa vettura che ŠKODA iniziò a commercializzare le auto da rally direttamente ai team clienti e inaugurò una serie di vittorie sui circuiti internazionali di rally. Complessivamente, la FABIA S2000 ha vinto 50 titoli di campionato nazionali e internazionali fino a quando è stata sostituita dalla FABIA R5 nel 2015.

ŠKODA FABIA WRC

La ŠKODA FABIA WRC è stata la prima versione da rally della popolare compatta del marchio. La FABIA WRC era basata sul modello di serie sportivo ŠKODA FABIA RS di prima generazione ed è stata presentata in anteprima al Salone dell'Auto di Ginevra nel marzo 2003. Succede alla ŠKODA OCTAVIA WRC nella massima categoria del Campionato Mondiale Rally. Il modello aveva un motore turbo a quattro cilindri raffreddato ad acqua e una cilindrata di due litri. Questo motore generava una potenza di 221 kW (300 CV) e una coppia massima di 600 Nm. La potenza veniva trasmessa alle quattro ruote attraverso un cambio sequenziale a sei velocità e tre differenziali attivi. La FABIA WRC fece il suo debutto nel WRC al Rally di Germania 2003. In totale, a Mladá Boleslav sono stati costruiti 24 veicoli prima dell'introduzione della seconda generazione della **FABIA di serie**.

PROGRAMMA SPORTIVO CLIENTI: ASSISTENZA 24 ORE SU 24 PER LE AUTO DA RALLY

Dopo i numerosi successi ottenuti negli ultimi anni con il team ufficiale, l'attenzione di ŠKODA Motorsport si è rivolta al programma sportivo per i clienti, iniziando la stagione 2020 con una gamma completa di servizi. L'offerta comprende una fornitura completa di ricambi e interventi di revisione su motori, trasmissioni e componenti del telaio come gli ammortizzatori. Dopo l'acquisto di un veicolo da rally da Mladá Boleslav, ŠKODA Motorsport offre questo supporto tecnico ai team in numerosi eventi di rally nell'ambito dell'assistenza in loco. Su richiesta, i team riceveranno suggerimenti sull'assetto per i rally successivi, oltre a bollettini tecnici e formazione per i loro ingegneri e meccanici. Il contatto diretto con i team inizia non appena questi ordinano una vettura da rally ŠKODA. La vendita di veicoli e ricambi è gestita esclusivamente da ŠKODA Motorsport.

ASSISTENZA IN LOCO E SUPPORTO 24 ORE SU 24

Un eccellente servizio clienti e l'affidabilità dei veicoli sono fondamentali per il successo di un programma clienti nel Motorsport, ed è per questo che tutti i team clienti possono contare sull'assistenza 24 ore su 24, 7 giorni su 7 di ŠKODA Motorsport. Nel Campionato del Mondo Rally FIA, i team hanno anche la possibilità di utilizzare il camion di supporto di ŠKODA Motorsport, equipaggiato con una serie di pezzi di ricambio, che è disponibile in alcune gare del WRC e in alcuni eventi del Campionato Europeo Rally FIA (ERC).

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

OPERAZIONE DIFESA DEL TITOLO CON TOKSPORT WRT

Il team tedesco Toksport WRT riceve un supporto completo dalla fabbrica. Il team, con sede al Nürburgring, ha vinto i titoli piloti nel WRC2 e nell'ERC lo scorso anno con il pilota ufficiale ŠKODA Andreas Mikkelsen, tra gli altri. Difendere con successo il titolo WRC è l'obiettivo per la stagione 2022. Con le vittorie al leggendario Rally di Monte Carlo e al Rally di Svezia, Andreas Mikkelsen ha avuto un inizio perfetto. Oltre al Campione del Mondo e d'Europa in carica, Toksport WRT punta su giovani piloti di talento nella categoria WRC2 del Campionato del Mondo Rally FIA e schiera fino a quattro veicoli in due squadre. Il boliviano Marco Bulacia, il russo Nikolay Gryazin e il finlandese Emil Lindholm gareggeranno per Toksport WRT nei vari appuntamenti WRC del 2022.

IL PROGRAMMA SPORTIVO PER I CLIENTI DI ŠKODA MOTORSPORT È INIZIATO CON LA FABIA S2000

ŠKODA Motorsport ha lanciato il suo programma sportivo per i clienti circa 13 anni fa. Il debutto della ŠKODA FABIA S2000 nel 2009 non ha solo segnato il ritorno di ŠKODA Motorsport nei rally internazionali, ma ŠKODA ha anche iniziato a consegnare questo veicolo, che era destinato specificamente ai clienti privati a costi contenuti e ne ha venduti 63 esemplari. Questo ha segnato l'inizio di una storia di successo. Da allora, il quartier generale di ŠKODA Motorsport, non lontano da Mladá Boleslav, si è espanso fino a raggiungere una superficie di 3.844 m² di impianti di produzione e magazzino, oltre a 1.859 m² di uffici.

SCOPRIAMOLA DA VICINO NELLA PROVA SU STRADA CONCESSA:

Tralasciando la versione in allestimento WRC, la Skoda Fabia R5 e Rally3 dopo è stata una delle vetture da rally più vincenti e di maggiore successo della storia. Venduta in 450 esemplari e con oltre 1.700 gare vinte in tutto il mondo, può vantare un palmares di tutto rispetto. Oggi arriva il momento per la Fabia di passare alla nuova generazione. Debutta così la nuova **Skoda Fabia RS Rally2**.

SKODA FABIA RS RALLY2: IL POWERTRAIN

Come da regolamento, la nuova Skoda Fabia RS Rally2 è spinta da un propulsore a quattro cilindri turbo da 1,6 litri. Questo è sviluppato partendo dal 2.0 TSI del Gruppo

Volkswagen che con una flangia da 32 millimetri sul lato aspirazione è in grado di sviluppare una potenza massima di **289 CV** per **450 Nm** di coppia. L'unità è abbinata ad un cambio sequenziale a cinque rapporti, che scarica la potenza a terra attraverso un sistema a trazione integrale dotata di due differenziali autobloccanti, uno sull'asse anteriore e uno su quello posteriore. I tecnici Skoda hanno poi riprogettato da zero l'elettronica di gestione del propulsore, che attraverso varie mappe disponibili, permette al pilota di modificare il comportamento del motore in base alle condizioni in cui si trova a correre.

SKODA FABIA RS RALLY2: IL TELAIO

Telaio, assetto e impianto frenante della Skoda Fabia RS Rally2 sono stati profondamente rivisti rispetto alla precedente generazione. Il passo è ora più lungo assicurando non soltanto una migliore distribuzione dei pesi, ma anche una migliore precisione del posteriore soprattutto in percorrenza delle curve più veloci e nei trasferimenti di carico più repentini. L'assetto, fa affidamento su uno **schema MacPherson** per tutte e quattro le ruote, sulle quali lavorano ammortizzatori dall'escursione maggiorata. Inedito, poi, è anche l'impianto frenante, che può ora contare su un inedito sistema di raffreddamento più efficiente. Per le gare su asfalto sono stati messi a punto dischi dei freni dal diametro di 355 millimetri all'anteriore e 300 millimetri al posteriore, mentre per i rally su terra si utilizzano dischi da 300 millimetri su tutte le ruote. Un grande lavoro, infine, è stato svolto dai tecnici di **Skoda Motorsport** sul fronte dell'aerodinamica. Partendo dalla già buona base offerta dalla Fabia stradale, attraverso una serie di test in galleria del vento gli ingegneri sono intervenuti sullo splitter anteriore, sulle minigonne e sull'alettone posteriore, assicurando un incremento del 50% della deportanza rispetto alla precedente Fabia Rally2 Evo.

SKODA FABIA RS RALLY2 SCHEMA TECNICA

- **MOTORE:** 4 cilindri turbo di 1.6 litri
- **FLANGIA:** 32 mm lato aspirazione
- **POTENZA:** 289 CV
- **COPPIA:** 450 Nm
- **FRENI:** 355 mm ant.
300 mm post. (asfalto)
300 mm ant. e 300 mm post. (terra)



APRILIA SR GT REPLICCA

Aprilia SR GT Replica, lo scooter “urban adventure” di Aprilia proposto nell’allestimento più speciale e sportivo, è ora disponibile nella nuova versione 2024, con una rinnovata estetica ripresa direttamente dalle Aprilia RS-GP protagoniste dell’attuale Campionato del

Mondo MotoGP con Aleix Espargaró e Maverick Viñales.

Le linee sportive di Aprilia SR GT assumono così una veste ancora più grintosa, per trasformare il commuting cittadino e anche

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

i percorsi su distanze più lunghe, perfettamente alla portata di SR GT, in un'emozione unica. Per distinguersi in ogni momento grazie all'anima racing che ogni veicolo Aprilia porta con sé.

La colorazione nero opaco di Aprilia SR GT Replica è arricchita dalle stesse grafiche, nelle tinte rosso e viola, che distinguono le raffinate carene della Aprilia RS-GP del team ufficiale Aprilia Racing, uno dei prototipi più curati e tecnologicamente all'avanguardia dell'intero schieramento MotoGP, e dal caratteristico logo Aprilia che percorre diagonalmente fiancata e tunnel centrale, per concludersi sulla parte anteriore della pedana. Anche quest'ultima, così come il maniglione passeggero, è rifinita in nero opaco. Esattamente come sulle MotoGP che nascono nel reparto corse di Noale i cerchi ruota sono verniciati in nero e su quello anteriore spicca il dettaglio rosso a contrasto sul canale. In linea con l'anima racing, l'allestimento prevede infine pneumatici con battistrada stradale dal disegno sportivo, in luogo delle coperture "all terrain" lievemente tassellate che caratterizzano le altre versioni, Aprilia SR GT e SR GT Sport.

I loghi degli sponsor del team Aprilia Racing rendono Aprilia SR GT Replica 2024 ancora più vicino alle RS-GP che competono sui circuiti di tutto il mondo, mentre a corredo sono forniti anche i numeri di gara dei due piloti ufficiali Aleix Espargaró e Maverick Viñales. Un ulteriore tocco estetico che associa fortemente SR GT Replica al mondo MotoGP.

Il nuovo Aprilia SR GT Replica 2024 sarà disponibile presso la rete Aprilia a partire da settembre, nelle cilindrata 125 e 200 cc al prezzo di 4.449 Euro e 4.749 Euro, f.c.

La Aprilia SR GT è il primo scooter "urban adventure" di Aprilia, pensato per riscoprire il divertimento nella guida quotidiana in città, ma anche su distanze più lunghe o su strade e percorsi meno battuti, grazie a contenuti che lo rendono il compagno ideale in ogni situazione. Sul nuovo Aprilia SR GT la posizione di guida attiva e l'ampio manubrio naked in stile motociclistico offrono il miglior controllo, mentre le sospensioni a corsa lunga e una maggiore altezza da terra permettono di superare agevolmente ogni ostacolo nella guida in città; gli pneumatici di sezione generosa, infine, consentono di avventurarsi su ogni tipo di fondo, dall'asfalto cittadino, al pavé, alle strade bianche.

La Aprilia SR GT svetta anche in termini di potenza ed efficienza del motore, grazie a due modernissime unità Euro 5 a iniezione elettronica, distribuzione a quattro valvole e raffreddamento a liquido della famiglia i-get. Accanto al monocilindrico i-get di 125 cc, accreditato di una potenza massima pari a 11 kW a 8.750 giri e di una coppia che raggiunge i 12 Nm a 6500 giri, su Aprilia SR GT 200 fa il suo esordio l'inedito monocilindrico di 174 cc, che vanta una potenza di 13 kW a 8.500 giri e una coppia di 16,5 Nm a 7000 giri. Valori di assoluto riferimento, che garantiscono elasticità, brillantezza nella ripresa e fluidità di marcia in ogni condizione, a fronte di consumi davvero ridotti.



LE NUOVE HONDA CMX500 E 1100 REBEL 2025



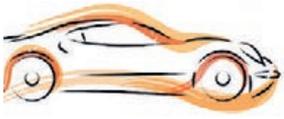
di Sonia Ciciotti

La Honda ha annunciato l'arrivo delle nuove CMX500 Rebel 2025 e CMX1100 Rebel 2025, la famiglia di custom che ha conquistato i due gradini più alti del podio delle vendite di questo segmento in Europa nel 2023.

La CMX500 Rebel, guidabile con patente A2, approda al 2025 forte del "titolo" di custom più venduta in Europa nel 2021, 2022 e 2023. Per questo riceve numerosi aggiorna-

menti che ne migliorano il comfort di guida, danno spazio a nuove colorazioni e aumentano la praticità quotidiana. I nuovi tamponi di fine corsa degli ammortizzatori posteriori migliorano l'assorbimento dei fondi sconnessi, mentre la sella è stata riprogettata, riprofilata e imbottita con una nuova schiuma di uretano in grado di migliorarne la comodità senza modificare accessibilità e altezza della stessa, che rimane ad appena 690 mm.

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

La posizione del manubrio è stata modificata per assecondare una seduta più rilassata e naturale.

Confermata per il 2025 la CMX500 Rebel 'Plus', provvista di carenatura del faro con cupolino fumé, soffietti e cover forcella, speciale sella marrone con impuntura a trama di diamante e cerchi color bronzo.

Anche la CMX1100 Rebel DCT, che è nata come top di gamma della famiglia Rebel nel 2021, riceve svariati upgrade: prestazioni del motore, comfort, ergonomia, triangolazione di guida e nuove tecnologie di bordo. Insieme a queste migliorie debutta anche la nuova arrivata in famiglia, la CMX1100 Rebel S.E. DCT, versione pensata per essere una 'special di serie'.

La Rebel 1100 S.E. incarna pienamente spirito, carattere ed estetica da vera street custom grazie a dettagli curati come la carenatura del faro in tinta, i soffietti copristeli e il parafango anteriore corto, tutti accessori della vasta gamma di Accessori Originali Honda. Inoltre, l'inedita 'S.E.' è la prima moto Honda – escludendo la leggendaria RC213V-S – con specchietti retrovisori "end-bar" di serie.

Per tutte e tre le CMX1100 Rebel DCT 2025, l'aggiornamento chiave è la posizione di guida, ora più naturale e rilassata. Il manubrio è stato avvicinato al pilota e alzato, e le pedane spostate in avanti. La sella è più spessa di 10 mm, ma l'altezza della stessa rimane come sempre molto accessibile, ad appena 710 mm.

Il possente bicilindrico parallelo frontemarcia di 1.084 cc è stato rivisto e messo a punto per il 2025. Adesso il rapporto di compressione aumentato regala alla Rebel maggior carattere, potenza (+1,4 CV) e un'erogazione ancora più corposa e decisa ai regimi

medio-bassi, con una colonna sonora dello scarico coinvolgente.

Il comando del gas Throttle By Wire si evolve e ai 3 Riding Mode predefiniti, aggiunge 2 modalità User (in precedenza una) personalizzabili, tra cui il pilota può scegliere per coprire un'ampia varietà di condizioni di guida permettendo di agire su parametri come Potenza, Freno Motore, Controllo di trazione HSTC (con controllo Anti-impennata integrato) e programmi di cambiata del DCT.

E proprio il DCT fa un ulteriore passo in avanti, aggiornato per una risposta più fluida alle basse velocità. Il nuovo quadro strumenti TFT a colori da 5 pollici dispone di vari layout grafici, connettività per smartphone con Honda RoadSync e una presa di ricarica USB-C ripositionata alla sinistra dello schermo.

PER IL 2025 SUL MERCATO ITALIANO SONO DISPONIBILI LE SEGUENTI COLORAZIONI PER LA FAMIGLIA REBEL:

- **CMX500 Rebel**
'Mat Dim Gray Metallic'
'Mat Gunpowder Black Metallic'

- **CMX500 Rebel 'Plus'**
'Mat Gunpowder Black Metallic'
'Candy Energy Orange'

- **CMX1100 Rebel DCT**
'Pearl Hawkseye Blue'

- **CMX1100T Rebel DCT**
'Iridium Gray Metallic'

- **CMX1100T Rebel S.E. DCT**
'Flare Orange Metallic'
'Mat Ballistic Black Metallic'



RETRO' ED AFFASCINANTE

di **Sonia Ciciotti**

Velocifero, produttore di soluzioni innovative di mobilità, ha iniziato la commercializzazione di TENNIS: lo scooter dallo stile "new retrò" che reinterpreta in chiave contemporanea il design vintage, coniugando con orgoglio un design made in Italy e una tecnologia all'avanguardia.

Con TENNIS, Velocifero offre la libertà di scegliere tra due diverse motorizzazioni: il tradizionale e brillante motore a 4 tempi monocilindrico 4 valvole da 125 CC raf-

freddato ad acqua, e l'innovativo motore elettrico alimentato da due batterie estraibili, proposto nelle versioni L1 e L3, per chi desidera muoversi in modo sostenibile. Pensato per una mobilità urbana, TENNIS è il mezzo ideale per spostarsi in città in modo agile e moderno, sia che si scelga la versione termica sia quella elettrica.

«Siamo orgogliosi di annunciare l'arrivo in Italia di TENNIS, il nostro scooter che si contraddistingue per una proposta senza precedenti: la libertà di scegliere tra

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

motorizzazione a benzina o elettrica» dichiara Alessandro Tartarini, fondatore di Velocifero «Questa doppia opzione permette a TENNIS di adattarsi perfettamente alle diverse esigenze di ogni utente, garantendo prestazioni di alto livello in entrambe le versioni e un design italiano dallo stile new retrò».

TENNIS 125 è alimentato da un motore a 4 tempi monocilindrico 4 valvole da 125 CC raffreddato ad acqua, con potenza di 8,8 kW e 11,4 Nm di coppia; il peso è di 108 kg.

TENNIS 125 è equipaggiato con una dashboard di ultima generazione con schermo TFT da 5,5 pollici e interfaccia utente interattiva.

TENNIS 125 dispone di sospensioni idrauliche per il massimo comfort di guida. La sospensione anteriore è caratterizzata da una forcella idraulica telescopica, la sospensione posteriore ha doppi ammortizzatori idraulici per la massima stabilità di guida.

Grazie alle ruote da 12" TENNIS 125 offre una guida confortevole e sicura. TENNIS 125 vanta inoltre di un eccellente sistema di frenata con sistema CBS. I freni sono idraulici su entrambe le ruote (anteriore e posteriore) con dischi di diametro di 220 mm.

TENNIS 125 dispone di un comodo e capiente vano sottosella. Ogni dettaglio di design è studiato per offrire il massimo comfort. Colori disponibili per tutti i mo-

delli: Bianco, Rosso, Nero, Grigio

TENNIS E è caratterizzato da un potente motore elettrico da 4.000 watt nominali ed una potenza massima di 7500 watt per una velocità massima di oltre 100 km/h. Il motore fornisce una coppia di 175 Nm per una rapida accelerazione. TENNIS E sorprende per le sue elevate prestazioni: sviluppato con la tecnologia IPM (Internal Permanent Magnet), può facilmente affrontare una pendenza di 18°. Velocifero TENNIS E è omologato EEC/ L1e-b/L3 e pesa 95 kg.

TENNIS E è equipaggiato con una dashboard di ultima generazione con schermo TFT da 5,5 pollici e interfaccia utente interattiva. Tre sono le modalità di guida: Eco, City e Sport. Lo scooter elettrico è alimentato da due batterie estraibili e di capacità complessiva di 2,88 kWh, fornite di serie, che permettono allo scooter di raggiungere un'autonomia di 100 km.

La sospensione anteriore è con forcella idraulica telescopica, la sospensione posteriore cantilever è con monoammortizzatore, per il massimo comfort di guida. TENNIS E dispone di un eccellente sistema di frenatura a disco idraulico (anteriore e posteriore).

Grazie al posizionamento della sospensione posteriore progressiva sotto la pedana poggiatesta, una soluzione sofisticata raramente applicata sugli scooter, TENNIS E offre uno spazioso vano per riporre un casco. Inoltre, ruote da 12" assicurano una guida confortevole e sicura.



ECCO COM'È NATA LA PORSCHE 911 DAKAR

**DAGLI ANNI '60 AD OGGI,
LA SPORTIVA OFFROAD
HA UNA LUNGA TRADIZIONE
ALLE SPALLE**

di Alex Cosmi

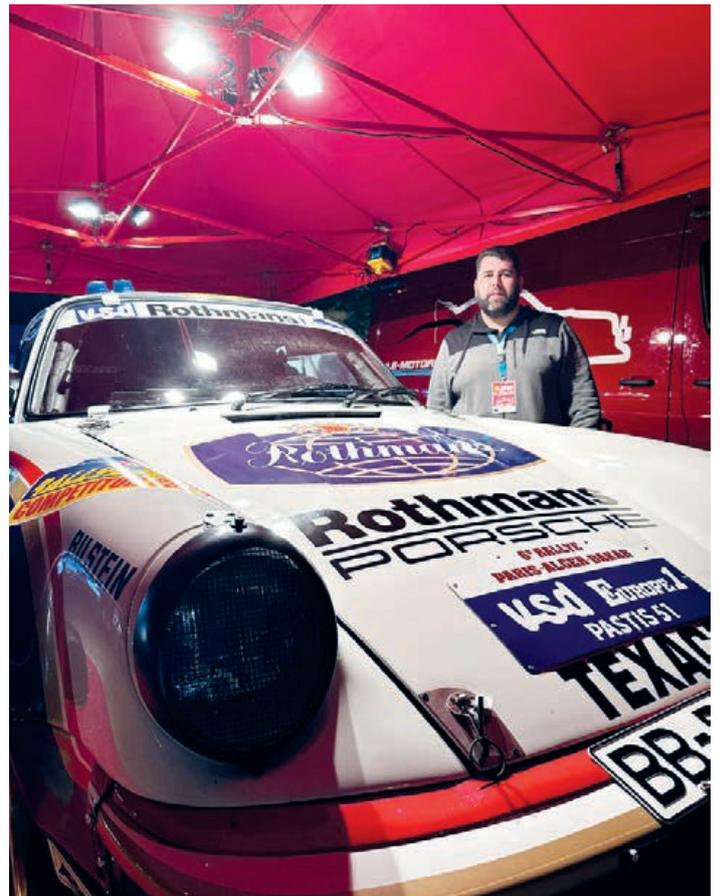
Inizio così, GRAZIE Rallylegend. Ho potuto sentire il rombo e rivive le emozioni dal vivo della leggendaria Porsche 911 Dakar.

La **Porsche 911 Dakar** omaggia i trascorsi del marchio nei rally raid. È un'occasione per guardare indietro nel tempo e ricordare i tempi in cui la Porsche 911 era messa alla prova anche fuori strada.

Già nel 1967, Vic Elford partecipò al Rally di Monte Carlo con una Porsche 911 S e ottenne il terzo posto assoluto. L'anno dopo primeggiò con una Porsche 911 T da 170 CV e furono costruite tre Porsche 911 S appositamente rinforzate per il folle rally "Londra-Sydney".

GLI ANNI '70

Dieci anni dopo, siamo nel 1978 e il team di fabbrica partecipa con due 911 SC al **Safari Rally** in Africa orientale. La sfida consiste nel superare 5.000 chilometri di piste duris-



sime, sotto un caldo torrido e una pioggia torrenziale. Le condizioni estreme si fanno sentire: solo 13 su 72 team vedono il traguardo. Martini Racing Porsche System Engineering ha come piloti lo svedese Björn Waldegaard (numero di partenza 5) e il keniano Vic Preston jr. (numero di partenza 14).

Le **911 SC** sono ben equipaggiate con 28 centimetri di altezza da terra, sospensioni a corsa molto lunga, protezione sottoscocca, carrozzeria rinforzata e telaio speciale. No-

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

nonostante la pesante carrozzeria Safari, il serbatoio della benzina da 110 litri, i 16 litri di acqua e i 20 litri di olio a bordo, la Porsche è relativamente leggera, con un peso di circa **1.250 chilogrammi**.

Il collaudato tre litri ad aspirazione naturale 911/77 da 250 CV, che equipaggia le 911 RS e RSR dal 1974/75, funziona nella parte posteriore. Una protezione antincastro in alluminio dello spessore di sei millimetri corre dalla parte anteriore a quella posteriore. La carrozzeria e il telaio sono rinforzati, i forcelloni posteriori in alluminio fuso sono blindati con due strati di vetroresina e lamiera d'acciaio da 1,5 millimetri.

La frizione è stata modificata per un uso intensivo, Kussmaul ha dotato il cambio di un radiatore dell'olio supplementare e di una quinta marcia leggermente allungata. I massicci tergicristalli proteggono le pinze dei

freni in acciaio dal fango, che le ha levigate durante i **test drive in Kenya**.

Waldegaard è in testa all'inizio, ma cede per problemi al retrotreno e termina la gara del campionato del mondo al quarto posto. Preston jr. sembra il possibile vincitore, ma finisce secondo dopo aver danneggiato l'albero di trasmissione. Per la terza volta, dopo il 1972 e il 1974, un pilota Porsche sale sul secondo gradino del podio a Nairobi e, per il momento, è l'ultima apparizione di Porsche al Safari.

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

GLI ANNI '80

Negli Anni '80, Porsche si dedica all'evento che dà il nome alla futura 911 Dakar, il **Rally Parigi-Dakar**. Peter Falk è il direttore di gara due vittorie assolute nel Rally Parigi-Dakar, una nel 1984 e una nel 1986, sono un ulteriore punto di forza della sua carriera.

«Sono sempre stato un appassionato di rally, uno che sa guidare non solo su belle strade asfaltate. Per me è sempre stato importante che un'auto fosse buona anche in fuoristrada», dice Falk, un fan dichiarato della trazione integrale. Insieme al suo team, guidato dal tecnico Roland Kussmaul, Falk sviluppa in meno di un anno la 911 Carrera 3.2 4x4, chiamata internamente 953, per il Rally Parigi-Dakar.

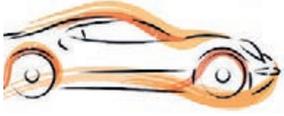
La **953** è basata sulla serie G della 911 ed è dotata di un sei cilindri da 3,2 litri con compressione ridotta per gestire un carburante di qualità inferiore. La vera differenza, tuttavia, si trova più in basso: il cuore della 953 è un **nuovo sistema di trazione integrale** che trasferisce la potenza all'asse anteriore e a quello posteriore con un rapporto di 31:69. Il veicolo è inoltre dotato di un differenziale centrale bloccabile manualmente.

Per il percorso di 14.000 chilometri attraverso alcune delle regioni più dure e inospitali del pianeta, Porsche ha anche aumentato la corsa delle sospensioni a 270 millimetri e ha montato una sospensione a doppio braccio oscillante con due ammortizzatori all'anteriore e un assale rinforzato con molle elicoidali supplementari al posteriore. La carrozzeria è stata massicciamente rinfor-



zata con una **gabbia d'acciaio saldata**. Le porte, il tetto, i parafanghi anteriori e tutti i finestrini, tranne il parabrezza, sono stati realizzati in policarbonato (plastica) per **risparmiare peso**. Poiché nella Parigi-Dakar si devono percorrere ogni giorno distanze enormi, gli ingegneri Porsche hanno anche installato un serbatoio da 120 litri nel bagagliaio anteriore e un ulteriore serbatoio da 150 litri dietro il sedile del conducente. I veterani francesi dei rally, René Metge e il

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

suo copilota Dominique Lemoyne, portano alla vittoria la 911 radicalmente nuova alla sua prima apparizione. È la prima volta nella storia della Parigi-Dakar che vince un'auto sportiva.

La Porsche 959 inizia il suo corteo trionfale su rally e circuiti nel 1985 come vettore tecnologico e auto di serie più veloce al mondo, limitata a **292 esemplari**. Il motore boxer a sei cilindri da 2,85 litri produce 450 CV grazie all'innovativa carica a registro e all'intercooler, uno sviluppo interno di Porsche. La potenza è trasmessa da un cambio a sei rapporti e da una trazione integrale transaxle a controllo elettronico, testata sulla Porsche 953 vincitrice del Rally Parigi-Dakar del 1984. Nel 1986, la versione da rally della 959 vince la Parigi-Dakar.

GLI ANNI 200

Nel 2012 nasce la **911 Vision Safari**, ma Porsche aspetta il 2020 per presentarla. Si



tratta di un prototipo guidabile, utilizzato sulla superficie ghiaiosa dell'impianto di prova dell'azienda a Weissach e il capo progettista, Michael Mauer, dice di lei: «*Raramente mi sono divertito così tanto prima d'ora!*».





L'ESPERIENZA DELL'EDIZIONE 2024 RALLYLEGEND

Gli oltre 100.000 di Rallylegend. Va in archivio l'edizione numero 22 di Rallylegend con numeri da record: nel weekend sammarinese sono stati più di 100.000 gli appassionati che hanno affollato la piccola Repubblica

di **Fabio Ciciotti**

Rallylegend supera quota **100.000** e festeggia. L'edizione numero 22 è quella più importante per numeri e testimonia – una volta in più – quanto la kermesse motoristica sammarinese sia diventata un punto di riferimento nelle quattro ruote. Appassionati di ogni età e provenienti da ogni parte del mondo: San Marino e Italia, ovviamente, ma anche Europa, Centro e Sudamerica. Un **evento planetario**, nel vero senso della parola, reso possibile da una macchina organizzativa impeccabile e ormai ben oliata. Lo **staff** e i **750 commissari di gara** disposti lungo le prove speciali hanno permesso la realizzazione del Legend, al netto di qualche piccolo problema creato da “tifosi” – giustamente tra virgolette – che con il rally hanno ben poco a che fare. Lo show fornito da Rallylegend è

sotto gli occhi di tutti: dalla “**Sprint Legend Race**” alle prove speciali, in notturna e di giorno, con i piloti che hanno dato spettacolo regalando grandi emozioni ai presenti. Ciliegina sulla torta il ritorno delle **vetture in Centro Storico**, in una location da urlo e che rende il giusto omaggio a chi ha fatto la storia di questo sport. **Lancia Stratos, Delta, S4, Audi Quattro, Peugeot 205** e chi più ne ha più ne metta. Al volante di queste “signore” piloti di livello assoluto come **Adrien Fourmaux**, direttamente dal mondiale WRC, o ex iridati come **Stig Blomqvist, Miki Biasion** e **Ari Vatanen**.

L'EMOZIONE VISTA DA VICINO DELLA: PEUGEOT 405 TURBO 16

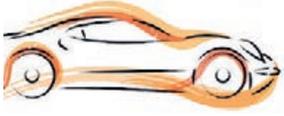
La **Peugeot 405 Turbo 16** è una autovettura da corsa, costruita dalla Peugeot Sport reparto sportivo della casa automobilistica francese Peugeot. Nonostante riprenda per



ragioni di marketing le sembianze della berlina Peugeot 405, è a tutti gli effetti una vettura prototipo specificatamente progettata per partecipare alle competizioni di rally raid, in particolare al Rally Dakar, corsa che ha vinto per due anni consecutivi, 1989 e 1990, con Ari Vatanen.

Sin dal 1984, la Peugeot disputò il campionato mondiale rally con la propria 205 Turbo 16 vincendo i titoli piloti e costruttori nel biennio 1985-1986, in seguito all'abolizione a partire dal 1987 del Gruppo B, massima categoria nei rally alla quale la 205 T16 era conforme e non disponendo di una vettura competitiva per il Gruppo A, divenuta la nuova classe di riferimento nel mondiale rally, decise allora di gareggiare nei rally-raid. Le dimensioni della 205 T16, ideali per muoversi con agilità nelle prove speciali tecniche e

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

tortuose proprie dei rally, costituivano invece un problema nei percorsi dei rally-raid, caratterizzati da lunghi curvoni veloci e dune di sabbia; gli ingegneri Peugeot allungarono perciò il passo della vettura senza tuttavia risolvere completamente gli inconvenienti di stabilità. Si decise quindi per una soluzione più drastica: la meccanica ripresa dalla 205 T16 venne alloggiata su di un telaio di nuova concezione sviluppato appositamente per la specialità, la carrozzeria invece, tenendo conto del lancio commerciale della Peugeot 405, ricalcava esteriormente la linea della nuova berlina nonostante fosse una coupé. Nel 1988

nasceva quindi la Peugeot 405 Turbo 16 Grand Raid e fece il suo debutto alla Parigi-Dakar di quell'anno. Nello stesso periodo la Peugeot sviluppò una seconda versione, denominata 405 Turbo 16 Pikes Peak, contraddistinta da assetto ribassato, configurazione aerodinamica da altissimo carico deportante e 4 ruote sterzanti.

La **Peugeot 405 Turbo 16** è una autovettura da corsa, costruita dalla Peugeot Sport reparto sportivo della casa automobilistica francese Peugeot. Nonostante riprenda per ragioni di marketing le sembianze della berlina Peugeot 405, è a tutti gli effetti una vettura prototipo specificatamente progettata per partecipare alle competizioni di rally raid, in particolare al Rally Dakar,

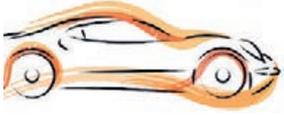
corsa che ha vinto per due anni consecutivi, 1989 e 1990, con Ari Vatanen.

STORIA

Sin dal 1984, la Peugeot disputò il campionato mondiale rally con la propria 205 Turbo 16 vincendo i titoli piloti e costruttori nel biennio 1985-1986, in seguito all'abolizione a partire dal 1987 del Gruppo B, massima categoria nei rally alla quale la 205 T16 era conforme e non disponendo di una vettura competitiva per il Gruppo A, divenuta la nuova classe di riferimento nel mondiale rally, decise allora di gareggiare nei rally-raid. Le dimensioni della 205 T16, ideali per

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

muoversi con agilità nelle prove speciali tecniche e tortuose proprie dei rally, costituivano invece un problema nei percorsi dei rally-raid, caratterizzati da lunghi curvoni veloci e dune di sabbia; gli ingegneri Peugeot allungarono perciò il passo della vettura senza tuttavia risolvere completamente gli inconvenienti di stabilità. Si decise quindi per una soluzione più drastica: la meccanica ripresa dalla 205 T16 venne alloggiata su di un telaio di nuova concezione sviluppato appositamente per la specialità, la carrozzeria invece, tenendo conto del lancio commerciale della Peugeot 405, ricalcava esteriormente la linea della nuova berlina nonostante fosse una coupé. Nel 1988 nasceva quindi la Peugeot 405 Turbo 16 Grand Raid e fece il suo debutto alla Parigi-Dakar di quell'anno. Nello stesso periodo la Peugeot sviluppò una seconda versione, denominata 405 Turbo 16 Pikes Peak, contraddistinta da assetto ribassato, configurazione aerodinamica da altissimo carico deportante e 4 ruote sterzanti.

CARATTERISTICHE TECNICHE - TELAIO E CORPO VETTURA

Il telaio della 405 Turbo 16 è costituito da una monoscocca centrale in acciaio che avvolge l'abitacolo e l'avantreno, al posteriore vi è un telaio ausiliario a traliccio tubolare sempre in acciaio. La carrozzeria è realizzata in materiali compositi come kevlar e fibra di carbonio, le sospensioni sono a doppi triangoli sovrapposti con doppi ammortizzatori idraulici e molle sovrapposte, l'asse anteriore sterzante è azionato da un sistema a cremagliera (nella versione Pikes Peak anche le ruote posteriori sono sterzanti), la trazione è integrale, l'impianto frenante dispone di dischi autoventilati, la trasmissione è affidata ad un cambio manuale a 6 rapporti.

MOTORE

Il propulsore è collocato in posizione posteriore trasversale e inclinato all'indietro di 20°, è un quattro cilindri in linea siglato PSA XU9 T, ha una cilindrata maggiore

rispetto al motore XU8 T della Peugeot 205 T16, poiché non dovendo sottostare a limiti di cilindrata (a differenza del Gruppo B), quest'ultima è stata portata a 1,9 litri aumentandone la corsa lasciando invariato l'alesaggio, ha una distribuzione a doppio albero a camme in testa che azionano 4 valvole per cilindro, è sovralimentato mediante un turbocompressore Garrett, variandone la pressione di esercizio sviluppa una potenza massima a seconda delle versioni da 400 CV a 7.500 giri al minuto fino a 600 CV a 7.000 giri/min.

VERSIONI - GRAND RAID LA 405 TURBO 16 PIKES PEAK

Utilizzata per competere nei rally raid, dispone di: trazione integrale, motore di 1,9 litri di cilindrata sovralimentato capace di 400 CV, peso contenuto in 880 kg, che salgono a 1.300 kg una volta riempiti i 2 serbatoi di benzina da 435 litri di capacità, assetto rialzato con grande escursione delle sospensioni per affrontare terreni dissestati.

PIKES PEAK

Sviluppata per gareggiare nella Pikes Peak International Hillclimb, famosa corsa in salita americana, si distingue per: quattro ruote motrici e sterzanti, motore in versione da 600 CV di potenza, peso a vuoto 880 kg, assetto ribassato, configurazione aerodinamica da alto carico deportante, per mezzo di un grande spoiler anteriore, di un



Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

grande alettone posteriore ad alto profilo e di diffusore posteriore.

RISULTATI SPORTIVI

La vettura fece il suo debutto agonistico alla Parigi Dakar del 1988, per l'occasione il team Peugeot ne schierò 2 esemplari insieme a 2 collaudate Peugeot 205 T16 Grand Raid, ritenute più affidabili rispetto alle nuove 405 T16 e infatti a vincere fu proprio una 205 T16. La 405 Grand Raid riuscì comunque a vincere 2 volte la Dakar negli anni seguenti: nel 1989 e nel 1990 con Ari Vatanen.

Oltre all'impegno nei rally raid, la Peugeot continuò la sua partecipazione alla celebre corsa americana di cronoscalata Pikes Peak International Hillclimb nella quale aveva debuttato nel 1987 con la 205 T16 conquistando i gradini più bassi del

podio, allestendo una 405 Turbo 16 con sviluppi aerodinamici, telai-stici e di motore specifici per la prova, vinta poi con Ari Vatanen nel 1988 e con Robby Unser nel 1989. La vettura assurse ad improvvisa notorietà nel 1989, in special modo negli Stati Uniti d'America, allorché fu diffuso un cortometraggio intitolato "Climb Dance" con protagonista il pilota Ari Vatanen, il quale si inerpica a velocità sostenuta sui tornanti della Pikes Peak [2]

Nel 1990 dopo aver vinto la Dakar, la Peugeot Sport decide di abbandonare i rally raid per passare all'endurance con l'obiettivo di vincere la 24 Ore di Le Mans con il nuovo sport prototipo Peugeot 905, mentre l'esperienza acquisita nei rally raid passa alla consociata Citroën che a partire dal 1990 la sostituirà in questa disciplina con la Citroën ZX Grand Raid.

PALMARÈS

1988

- 1° nel Rallye de l'Atlas con Ari Vatanen
- 1° nel Rally di Tunisia con Ari Vatanen
- 1° nel Rally dei Faraoni con Ari Vatanen
- 1° nella Pikes Peak con Ari Vatanen

1989

- 1° nel Rally Dakar con Ari Vatanen
- 1° nel Rally dei Faraoni con Ari Vatanen
- 1° nella Pikes Peak con Bobby Unser

1990

- 1° nel Rally Dakar con Ari Vatanen





SUBARU IMPREZA

INTRAMONTABILE MITO DEI RALLY

Tecnicamente, è più unica che rara. Ma tutti la ricordano per le vittorie con Colin McRae

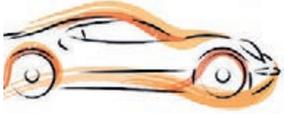
di **Sonia Ciciotti**

Al Rallylegend loro non mancano mai. Blu, con i cerchi color oro e l'inconfondibile **555** giallo sui cofani e sulle portiere. Per molti, la maggior parte, la **Subaru Impreza** è e sarà per sempre così. Almeno nell'album personale dei ricordi. Non c'è bisogno di essere appassionati di rally per avere in mente questa livrea: il leggendario (e compianto, purtroppo) scozzese Colin McRae, che con questi colori al volante del-

l'Impreza WRX STi ha vinto il mondiale WRC ormai più di vent'anni fa, l'ha consegnata ai libri di storia e all'iconografia automobilistica. Per sempre. Insieme alla Lancia Delta Integrale, alla Ford Escort Cosworth, alla Mitsubishi Lancer e alla **Toyota Celica**, l'Impreza WRX ha dominato la scena dei rally anni Novanta. Anni in cui le repliche stradali erano la regola ma solo nel caso del "Deltone" e della Subaru WRX STi si ven-

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

devano come il pane... O quasi, dati i **prezzi elevati** e i costi di gestione a dir poco impegnativi. Subaru, azienda minuscola rispetto ai colossi dell'automobile (anche se alle spalle c'è un gigante come Fuji Heavy Industries), non può permettersi il lusso di sprecare un patrimonio di immagine come quello legato all'Impreza. Così, a oltre 8 anni dal lancio della terza generazione - quella "rivoluzionaria" che debutta come compatta a due volumi, salvo poi tornare a proporre una più classica forma a tre - la quarta è già stata svelata allo scorso Salone di Tokyo. Caratterizzata da un design decisamente più aggressivo e personale rispetto a quello dell'Impreza attuale, sta percorrendo i km della messa a punto finale, prima di essere commercializzata. Ma riportiamo il calendario al 1992 e godiamoci la sua storia.

UNO SCARICO GRANDE COSÌ E TUNING A VOLONTÀ

Lo "spessore" di un'automobile non si misura solo con il numero di esemplari venduti; quelli interessano soprattutto i top manager delle rispettive aziende. Alzi la mano, per esempio, chi non ha visto su strada, almeno una volta, un'Impreza nei colori sopra citati, con lo scarico tendenzialmente grande come un fusto dell'olio (e se non lo avete visto lo avete sentito, ve lo possiamo garantire...) e la **valvola pop-off del turbo** costretta agli straordinari da elaborazioni più o meno profonde del motore; la suddetta valvola, per chi non lo sapesse, in determinate situazioni emette uno "scoppio" inquietante seguito da un fischio... Ok, adesso avete capito. Molte officine di tuning, tra l'altro, devono buona parte della propria ragion d'essere alla giapponese. Nel nostro Paese, che vent'anni fa era uno dei

mercati più importanti per le station wagon, molta fortuna l'ha avuta anche l'Impreza **WRX STi familiare**: una genialata di marketing, che ha conquistato immediatamente le famiglie. O magari solo il papà, che non sappiamo quanto abbia svelato della scheda tecnica della vettura alla compagna/moglie; ma noi, tra moglie e marito, non mettiamo dito.

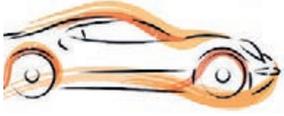
COSÌ VELOCE DA COSTITUIRE UN PROBLEMA IN AUSTRALIA

Paese che vai, usanza (e gusti) che trovi. Se in Inghilterra, Scozia, Italia e Spagna, ma anche in Germania e Francia, l'Impreza WRX STi è apprezzata per la sua brillantissima carriera sportiva, in Australia piace, per altri motivi, a chi sarebbe meglio che non piacesse: è facilissima da rubare e, grazie a potenza elevata, agilità e motricità, fa mangiare letteralmente la polvere ai poliziotti sulle loro pesantissime e impacciate Holden e Falcon. Il problema è così grande che l'ufficio di pubbliche relazioni di Subaru Australia si trova di fronte a un vero incubo; problema risolto con una bella fornitura di Impreza WRX proprio alle **Forze dell'Ordine**. Non trova invece soluzione il rincaro dei premi assicurativi legati alla giapponese. Ma sono difficoltà che qualunque Casa automobilistica, in un certo senso, vorrebbe trovarsi a fronteggiare.

UNA VERSIONE SPECIALE PER I SUOI PRIMI 40 ANNI

Nel **1998**, per festeggiare i 40 anni della fondazione dell'azienda e per celebrare la vittoria del titolo costruttori WRC, Subaru si inventa l'**Impreza WRX STi 22B** su base coupé (carrozzeria non importata in Italia): il motore, realizzato a mano, vede crescere la cilindrata da 2 a 2,2 litri, mentre la potenza

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente*

tocca il picco di **276 CV**. I 400 esemplari pianificati trovano un proprietario nel giro di 30 minuti. Se ne aggiungono altri 24 per i mercati extra Giappone, anch'essi durati il tempo di un arcobaleno.

FIOCO ROSA IN CASA SUBARU

Se c'è un colore che non verrebbe spontaneo abbinare al motorsport e alle automobili sportive in generale, questo è il rosa. Eppure, i primi esemplari dell'Impreza WRX STi sono verniciati proprio di **rosa**, in omaggio al **codice samurai**, a sua volta da sempre legato al del fiore di ciliegio, preso come simbolo della brevità della vita dei guerrieri. Si tratta dei primissimi "muletti" di WRX che i tecnici di S(ubaru)T(ecnica)i(nternational) ricavano da normalissime Impreza prelevate direttamente dalla linea di produzione. Vetture a cui vengono **elaborati i motori**, alleggerite le carrozzerie, rivisti gli assetti... Fino ad arrivare alla WRX STi che tutti conosciamo.

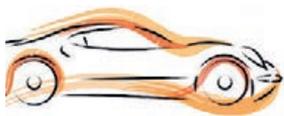
UN'IMPREZA PER SOSTITUIRE UN LEONE

Per la cronaca, l'Impreza viene lanciata nel **1992** come **erede della Leone** sul mercato e, della più grande Legacy, nelle competizioni: i giapponesi la progettano fin dal primo bullo con un occhio alle corse. Punto di forza, allora come oggi, è il motore boxer longitudinale, che consente non solo di abbassare il baricentro (dote impagabile quando si va alla ricerca della prestazione cronometrica, in pista come in prova speciale) ma anche di **ripartire le masse** in modo esattamente uguale fra lato destro e sinistro della vettura. Agilità ed equilibrio insomma. Doti che chiunque può riscontrare su strada e che **Colin McRae** mette a frutto vincendo, appunto, il mondiale **WRC nel 1995**, oltre a contribuire alla vitto-

ria di tre titoli costruttori per la Casa giapponese nelle stagioni 1995, 1996 e 1997. Tornando sulla strada, l'Impreza è un successo in Giappone, negli USA e in Europa e fa vivere alla Subaru quelli che probabilmente sono gli anni di **maggior crescita** sul mercato, in termini di volumi e di notorietà.

LA SECONDA GENERAZIONE NEL 2001, LA TERZA NEL 2007

Il gradimento dell'Impreza rimane alto nel corso degli anni, al punto che - restyling a parte - la generazione successiva giunge sul mercato nel **2001**, ben nove anni dopo il debutto. Cresce lo spazio a bordo ma il suo pubblico non apprezza l'aggravio di peso, legato principalmente alla carrozzeria più lunga di 6 centimetri. Elemento distintivo del design è la forma rotonda dei fari anteriori mentre i motori, al lancio, sono due: 1.600 da 95 CV e un 2.0 da 218 CV per la WRX. Per la **STi** bisogna aspettare il 2002: l'attesa è premiata dai **265 CV del suo 2 litri boxer** che diventano 280 nel 2005, quando la cilindrata cresce a 2,5 litri. Dopo solo 6 anni, nel **2007**, ecco la terza Impreza, la prima vera rivoluzione, visto che inizialmente è disponibile solo con carrozzeria a due volumi. Forse, in ottica europea, il tentativo dei giapponesi è quello di entrare nella fascia numericamente più importante: quella delle compatte di segmento C, il terreno di caccia della Golf. I risultati non sono brillanti, non tanto per demeriti del prodotto (che anzi è costruito con la solita cura e spicca per l'unicità della trasmissione 4X4 "simmetrica" e per i soliti motori boxer, anche turbodiesel), quanto per la linea decisamente anonima. Anche in questo caso non manca la WRX STi, spinta da un **2.5 da 300 CV**, disponibile con carrozzeria a quattro o a cinque porte, a tre o due volumi.



IL MERCATO DELLE AUTO CLASSICHE RIPARTE DA BOLOGNA

**BOLOGNAFIERE I
24/27 OTTOBRE 2024**



Auto e moto d'epoca registra una ripresa in tutti i settori del mondo classic, con un trend in crescita rispetto al 2023. Grande affluenza nei padiglioni della fiera, con un aumento di pubblico, soprattutto internazionale

Bologna, 27 ottobre 2024. Chiude oggi la 41^a edizione di AUTO e MOTO d'EPOCA, con grande soddisfazione da parte degli organizzatori dello storico salone internazionale dedicato al mondo del Classic. Una fiera che ha visto una ripresa significativa del mercato delle auto e moto storiche, come testimoniano le voci dei dealer e commercianti presenti alla fiera che tornano a casa soddisfatti dalle vendite e degli accordi presi nella quattro giorni bolognese.

«Bologna ha registrato un trend in crescita che ha superato le aspettative nostre e degli espositori presenti quest'anno» – **dichiara Mario Carlo Baccaglini**, organizzatore del salone. «In controtendenza con le fiere del settore in Europa, possiamo essere davvero soddisfatti del risultato ottenuto e affermare che a Bologna riparte il mercato del classic. Tutti i settori del mercato sono cresciuti e tutte le fasce di prezzo, dai 5000 euro ai 2 milioni di euro. Premiano le auto particolari, le rarità, le condi-

zioni originali rispettate, le proposte con un prezzo d'attacco; soprattutto, vincono le auto che hanno una storia da raccontare. Perché chi sceglie le auto d'epoca sceglie la passione, i ricordi, le sensazioni, per un tributo a una passione che attraversa le generazioni».

«Auto e Moto d'Epoca è una vera e propria fabbrica dei sogni, dei ricordi e delle emozioni – spiega **Gianpiero Calzolari**, Presidente di BolognaFiere. «È

Segue alla pagina successiva ►



► *Continua dalla pagina precedente* arrivata a Bologna da Padova per crescere e accrescere il proprio peso internazionale, centrando pienamente l'obiettivo. Adesso Intermeeting fa parte della famiglia di BolognaFiere e siamo orgogliosi di aver accolto migliaia di collezionisti e appassionati da tutto il mondo nel cuore della Motor Valley, cornice ideale per un evento che ha saputo accendere passioni e memorie».

Soddisfazione da parte dei dealer e commercianti presenti a questa 41ª edizione, che hanno visto una crescita delle vendite un po' in tutti i settori. Crescono le auto di fascia piccola (fino a 30.000 euro), molto bene la fascia di mer-

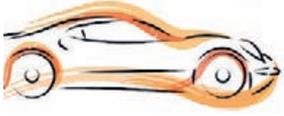
cato media (tra 30.000 e 100.000 euro), sempre costante l'attenzione per le Porsche classiche e le auto italiane ed europee degli anni '50. Cresce la nuova generazione di collezionisti che guarda alle youngtimer, magari alla ricerca di modelli speciali e in serie limitata.

«Preso d'assalto lo Stand ACI Storico di Auto e Moto d'Epoca – **afferma Angelo Sticchi Damiani, Presidente dell'Automobile Club d'Italia** – un evento di riferimento internazionale per il motorismo storico, un appuntamento che unisce tradizione e innovazione, capace di attrarre appassionati e operatori da tutto il mondo. Oltre 25 incontri di grande spicco si sono susseguiti sul palco

ACI per i numerosi appassionati, che sono rimasti affascinati anche dagli spazi espositivi con i quali abbiamo celebrato i 110 anni di Maserati, le vetture protagoniste del cinema italiano e le auto della velocità in salita. Particolare soddisfazione per il successo di ACI Experience, esperienza immersiva nel "Meta-verso", da provare tramite Apple Vision Pro, con protagonista la Triumph TR3A del film "La Dolce Vita". Da sottolineare la resilienza di Bologna e dell'Emilia-Romagna, che hanno affrontato con straordinaria forza le recenti avversità, continuando a dimostrare un'energia e un impegno esemplari».

Segue alla pagina successiva ►





► *Continua dalla pagina precedente*

Il grande ASI Village nel padiglione 22 ha visto un afflusso costante e importante di visitatori: «*Siamo molto contenti di questa edizione – conferma **Alberto Scuro, Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano** – soprattutto per aver realizzato un ASI Village che ha catalizzato l'interesse degli appassionati: i nostri Club che l'hanno animato sono riusciti ad interpretare al meglio la tematica legata al turismo motoristico esponendo veicoli straordinari. E poi l'emozione di consegnare il Premio ASI per il Motorismo Storico al mitico Arturo Merzario, che ancora oggi incarna la passione pura per i motori e per la cultura delle competizioni*».

Infine, il pubblico che ha affollato i padiglioni della Fiera è in crescita rispetto ai numeri del 2023, con

una forte presenza internazionale. Grande e costante l'affluenza in tutti e i 4 giorni, in particolare nella giornata di apertura e il sabato, con appassionati e curiosi che hanno ammirato le auto e le moto esposte fino all'ultimo minuto prima della chiusura. Ancora una volta, i visitatori si sono immersi in un viaggio senza tempo: modelli iconici, restaurati con cura o lasciati nel loro glorioso stato originale, rarità introvabili, le auto della dolce vita, le moto che hanno fatto la storia. Tutto a Bologna racconta un pezzo del passato e della cultura dei motori, in una simbiosi tra storia e futuro, tra il piacere per l'unicità delle auto storiche e le innovazioni contemporanee, tra valore emotivo-culturale e innovazione.

L'appuntamento è alla 42^a edizione di Auto e Moto d'Epoca, dal 23 al 26 ottobre 2025, sempre a BolognaFiere.

