



La potenza complessiva sarà di 122 cv a 5.200 giri



La velocità massima sarà di 170 km/h



La Toyota C-HR Hybrid sarà disponibile nelle concessionarie della Casa giapponese a partire da questo week-end

TOYOTA C-HR

Un'ibrida bella a un prezzo super

Lancio promozionale: fino al 31 dicembre a partire da 21.500 €

di Pasquale Di Santillo
INVIATO A MADRID

L'elogio della diversità è una sorta di diamante sfaccettato a forma di macchina che stravolge il concetto e l'immagine del mondo delle vetture ibride, almeno di quello per tutte le tasche.

La diversità dell'ibrido possibile è che intanto, finalmente, può essere abbinato al concetto del bello senza andare falliti. Perché della Toyota C-HR potranno dire tutto, tranne che non colpisca l'occhio dal punto di vista estetico, scolpito come fosse davvero il prezioso minerale.

Visivamente ricorda il primo Nissan Juke, ma poi ci si rende conto che questo Toyota C-HR (Coupé High Rider) in fondo è di soli due cm più corto sempre del Nissan Qashqai (436 cm contro 438). Per cui siamo di fronte

ad un crossover/SUV compatto, di identità tanto forte da essere unico sul mercato come già si era intuito al Salone di Ginevra e poi a quello di Parigi. Perché la strategia Toyota è offrire agli italiani il cuore del mercato, cioè la tipologia di macchina che sembra poter accontentare

Già 1.000 ordini in Italia per questo crossover-SUV disponibile anche in versione benzina

tutti ma andando oltre, perché qualcosa del genere, di queste dimensioni e con la qualità complessiva del prodotto ad un prezzo di lancio (che fino al 31 dicembre è di 21.500 euro), sul mercato, appunto, ancora non c'è, anche a costo di rinunciare

ad un po' di bagagliaio per privilegiare il lato estetico.

«Il segmento dei crossover compatti è un segmento che, negli ultimi due anni, ha registrato una crescita importante - ha spiegato Andrea Carlucci, a.d. di Toyota Motor Italia - Si è passati infatti dalle 71.000 unità del 2015 alle oltre 105.000 previste per la fine del 2016. Il nuovo Toyota C-HR mira adesso a conquistare su quel palcoscenico un ruolo da protagonista, con obiettivi di vendita attorno alle 16.000 unità annue tra il 2017 ed il 2019, per conquistare un posizionamento tra i primi tre player del segmento di riferimento».

Una scelta precisa quella di Toyota, come sempre - a partire dall'ibrido - e come tutte le altre scelte che riguardano il C-HR. Scelte coraggiose, magari anche rischiose ma in fondo cal-

colate.

Il nuovo gioiello di Nagoya sarà infatti disponibile in solo due motorizzazioni: la Full Hybrid con il 1.8 VVT-i da 122 cv e l'1.2l turbo benzina da 116 cv e 185 Nm di coppia (gi visto su Auris); quest'ultima disponibile anche con trazione integrale. Quindi niente diesel e tanto per completare l'opera niente cambio manuale, visto che l'unica trasmissione disponibile è il solito CVT a variazione continua che nelle prove sulle strade intorno a Madrid conferma tutti i suoi pregi in progressione con il suo atavico limite dell'avvio un po' troppo strozzato.

L'altra scelta coraggiosa di Toyota è quella di non mettere il navigatore di serie ma come optional (al costo di 1.000 euro). Preferendo, giustamente, di inserire di serie sul C-HR il pacchetto Toyo-

LA SCHEDA

Meno di 4 litri per percorrere 100 chilometri

Modello: Toyota C-HR Hybrid
Motore: termico 1.8 VVT 2WD, 4 cilindri in linea, 1.798 cc; elettrico sincrono a magneti permanenti
Potenza: 98 cv (termico), 72 (elettrico), 122 cv complessiva a 5.200 giri
Coppia: 142 Nm a 3.600 giri (termico), 163 Nm (elettrico)
Cambio: coppia 142 Nm a 3.600 giri (termico) 163 Nm (elettrico)
Velocità massima: 170 km/h
Accelerazione 0-100 km/h: 11"
Consumo medio: 3,9 litri/100 km
Dimensioni: lunghezza 4,360 metri; larghezza 1,790 metri; altezza 1,560 metri
Commercializzazione: da questo fine settimana
Prezzo: da 28.400, ma il listino del modello base a benzina 1.2 parte da 21.500 euro

ta Safety Sense Plus con il sistema pre-collisione, l'avviso di superamento corsia, il riconoscimento della segnaletica stradale, il sistema di abbaglianti automatici, oltre alla funzione di rilevamento pedoni e al cruise control adattivo.

Il Toyota C-HR arriverà in concessionaria questo fine settimana con già 1.000 ordini nel portafoglio anche perché i prezzi al lancio (fino al prossimo 31 dicembre) sono davvero aggressivi: 21.500 euro per la 1.2 turbo benzina 2WD Active, 23.500 per la 1.2 turbo benzina 4WD Active o la 1.8 Hybrid Active, oppure 25.500 per una Style o Lounge con motore 1.2 turbo benzina 4WD o 1.8 Hybrid. Dall'1 gennaio si parte da 25.700 euro. Perché va bene la diversità, ma per la perfezione bisogna rivolgersi a... qualcun altro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OSSERVATORIO MOBILITÀ

di Massimo Ghenzer *



Quale auto per l'italiano medio?



La Nissan Rogue al Los Angeles Auto Show ANSA

Il mondo dell'auto, uno dei settori chiave dello sviluppo economico mondiale, impegna ingenti risorse in ricerca e sviluppo per migliorare progressivamente i suoi prodotti. Oggi un'automobile, comparata a dieci o venti anni fa è sensibilmente diversa, ricca di apparati elettronici, con sistemi di sicurezza sempre più avanzati e con possibilità di connettività che la fanno apparire come una continuazione della casa e del posto di lavoro. Gli stessi materiali utilizzati sono più leggeri, più resistenti e durano di più. Un tempo si pensava che una carrozzeria dovesse essere e apparire pesante per trasmettere qualità e durata. Oggi i costruttori fanno a gara per produrre automobili più leggere e ne fanno, giustamente, un elemento di comunicazione di progresso tecnico e produttivo. L'elettronica, oltre ad assistere e migliorare la frenata, è in grado di aiutare sensibilmente l'automobilista nella guida e di correggerne gli errori che possono compromettere l'aderenza alla strada. Da tempo, le auto rallentano automaticamente e frenano per evitare tamponamenti con le auto di fronte, difatti sono in grado di prevedere e modificare la velocità. Lo sviluppo di automobili ibride, ovvero a doppia motorizzazione, termica ed elettrica, e con possibilità di ricarica notturna delle batterie si va diffondendo sempre più e nei prossimi anni il parco vetture in Italia e nel mondo si arricchirà di questa tipologia

di auto. Anche le totalmente elettriche sono in grande fermento progettuale e i produttori di batterie stanno migliorando di continuo, riducendo i tempi di carica, il peso e aumentando l'autonomia. Tutto ciò è formidabile e certifica la tensione progettuale spinta dalla sana concorrenza che i costruttori si fanno.

La crisi condiziona l'acquisto di una nuova vettura sotto il peso dei costi globali

Rimane tuttavia una profonda riflessione da fare, ovvero il consumatore medio, che la crisi ha reso meno abbiente e con minor capacità di acquisto, è in grado di sostenere il peso economico dell'acquisto e della gestione di una automobile? La domanda è legittima e alcuni costruttori con realismo se la stanno ponendo. Nel nostro Paese, in particolare una riflessione seria e obiettiva in questo senso va fatta ed anche se le soluzioni non sono facili e a portata di mano, un ripensamento della strategia del rapporto tra l'automobilista e i costi globali (acquisto, manutenzione, assicurazione, carburante, parcheggi, ecc) che deve sostenere deve essere impostata al di là di brillanti e vantaggiosi schemi di finanziamento all'acquisto delle auto o modelli di condivisione personale e aziendale come il car sharing e simili.

* Presidente di Areté Methodos

PEUGEOT

GTI, il ruggito del Leone per la 208 e la 308

Tanta potenza sulle due versioni sportive: la maggiore dispone di un motore 1.6 da 270 cv

di Bruno de Prato

Peugeot è uno dei grandi marchi storici dell'industria automobilistica mondiale e uno fra i più attivi nelle competizioni. Fin dal 1894, quando una Peugeot Tipo 3 vinse la prima competizione ufficialmente organizzata come tale, la Parigi-Rouen. Ovviamente, all'epoca si correva con vetture rigorosamente di serie e la vittoria di Peugeot ebbe grande risonanza, e positivi effetti sulle vendite della Casa. Nel 1913 e poi ancora nel 1916 e nel 1919 Peugeot non esitò ad attraversare l'Atlantico per andare a vincere la 500 Miglia di Indianapolis, già allora una gara leggendaria. E nel 1926 vinse un'altra gara leggendaria, la Targa Florio.

Peugeot ha sempre avuto nel suo DNA il piacere delle

grandi sfide e da quelle imprese leggendarie ha tratto esperienze tecniche che poi ha tradotto in prodotti di serie che, a loro volta, sono entrati nel mito. Nel 1938 la Peugeot 402 Légère fu la prima Peugeot "GTI", un modo di pensare l'auto sportiva "accessibile" che è diventata un marchio nel marchio e che, in tempi più recenti, ha dato vita ad una icona come 205 GTI da cui sono nate le attuali 208 e 308 GTI.

Le abbiamo provate nell'ambito più corretto, l'Auditorium Santamonica di Misano. Ambedue sono equipaggiate con l'1.6 litri turbo-iniezione diretta, un propulsore straordinariamente versatile che qui è declinato in due livelli di potenza: 208 cv per 208 GTI, ben 270 cv per 308 GTI. In ambedue i modelli, Peugeot ha saputo

associare prestazioni e qualità di guida straordinarie a comfort e, soprattutto, grande raffinatezza esecutiva, in particolare nelle versioni "by Peugeot Sport", dove ritroviamo interni di gran classe, con selleria in quel vanto dell'in-

LA SCHEDA

Modello: Peugeot 308 GTI PS
Motore: 1.6 turbo-iniezione diretta
Potenza: 270 cv a 6.000 giri
Coppia: 330 Nm a 1.900 giri
Cambio: manuale a 6 marce, differenziale autobloccante Torsen
Velocità massima: 250 km/h, limitata elettronicamente
Accelerazione 0-100 km/h: 6"
Consumo medio: 6 litri/100 km
Emissioni CO2: 139 g/km
Dimensioni: lunghezza 4,253 m; larghezza 1,804 m; altezza 1,446 m
Prezzo: 35.150 €
Commercializzazione: in corso

dustria italiana che è l'Alcantara, materiale perfetto per rivestire i sedili anatomici di vetture sportive in quanto traspirante e con qualità "aggrappanti" che abbiamo potuto apprezzare nella guida in pista senza esclusione di colpi.

208 GTI, con carrozzeria a 3 porte, è leggera e compatta, e si è dimostrata straordinariamente agile, molto reattiva, da guidare con aggressività. In curva segue con precisione la traiettoria impostata e, se si esagera un po' con la velocità di ingresso, basta sollevare un attimo l'acceleratore per correggere con una dose di sovrasterzo in rilascio che è facile dosare al meglio. 308 GTI, con carrozzeria a 5 porte, sembra una perfetta berlina compatta per famiglia, solo che nasconde una zampata da vera leones-



In alto la 308 GTI, sopra la 208 GTI a Misano Adriatico

sa, sciordinando accelerazioni poderose e progressioni da togliere il fiato a velocità massima. La guida è solida, precisa, neutra, grazie anche all'interesse rilevante in relazione alla lunghezza. Le reazioni sono agevolmente gestibili e la tenuta alle accelerazioni laterali mette a dura prova le vertebre cervicali. Per assicurare massima trazione e sicurezza, ambedue le vetture sono dotate di differenziale autobloccante Torsen, il massimo dell'efficienza, e di assetti con cerchi da 17 e da 19 pollici, rispettivamente, radiali Michelin Pilot Sport, o Super Sport, e impianti frenanti Brembo Corsa con dischi maggiorati. Come si vede, una esecuzione estremamente raffinata, per prestazioni e sicurezza massime.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LOTTO

ESTRAZIONI 17 NOVEMBRE

BARI	79	16	60	65	75
CAGLIARI	49	6	82	84	89
FIRENZE	67	63	58	45	10
GENOVA	89	62	20	74	43
MILANO	81	78	12	60	40
NAPOLI	10	15	25	18	29
PALERMO	16	11	10	70	5
ROMA	87	56	26	68	31
TORINO	73	74	40	9	55
VENEZIA	58	46	38	21	69
NAZIONALE	35	73	16	78	89

Super Enalotto

Combinazione concorso n. 138

2	20	23	41	44	59
Numero jolly					
29					
Superstar					
38					
Montepremi: € 4.111.309,20					
LE QUOTE					
Nessun vincitore con punti 6					
Nessun vincitore con punti 5+1					
Ai 2 vincitori con punti 5 € 86.337,50					
Ai 443 vincitori con punti 4 € 395,44					
Ai 19.162 vincitori con punti 3 € 27,59					
Ai 320.608 vincitori con punti 2 € 5,12					
Al prossimo concorso Jackpot con punti 6 € 50.000.000,00					
LE QUOTE SUPERSTAR					
Nessun vincitore con punti 5; all'unico vincitore con punti 4 € 39.544,00; agli 85 con punti 3 € 2.759,00; ai 1.436 con punti 2 € 100,00; ai 9.944 con punti 1 € 10,00; ai 21.943 con punti 0 € 5,00.					

2000

6	10	11	15	16	46	49	56	58	60
62	63	67	73	74	78	79	81	87	89