



# MOTORI

a cura di Pierluigi Bonora



» di Massimo Ghenzer\*

## Strisce pedonali

## Quel motore diesel dalle 7 vite

Un momento di riflessione è dovuto, per comprendere la dicotomia tra la «quasi» criminalizzazione che i media fanno dei motori a gasolio e il comportamento dei clienti, sia privati sia flotte aziendali, che al contrario continuano a comperare diesel. Un recente *World Energy Outlook* analizza l'evoluzione dei carburanti e dei propulsori fino al 2040, e prevede un declino delle motorizzazioni diesel per le auto, ma non per i grandi mezzi di trasporto merci su gomma. Il motivo si sostiene risieda nella maggiore efficienza dei grandi diesel nei percorsi autostradali, dove si raggiungono le performance desiderate a un numero di giri comparativamente inferiore rispetto ai motori a benzina. Per le auto passeggeri, l'analisi e le previsioni sono più articolate. In una visione prospettica si può dedurre che i piccoli motori benzina siano più efficienti dei piccoli diesel, mentre per i grandi motori, prevalgono quelli a gasolio per efficienza.

Se poi analizziamo i due grandi centri di acquisto, flotte e privati, notiamo che per le auto aziendali i *fleet manager* scelgono in grande maggioranza i diesel, preferiti per costi ed efficienza, mentre i privati non hanno assolutamente ridotto gli acquisti di vetture sempre a gasolio.

Peraltro, le motorizzazioni alternative proposte, ibrido ed elettrico non sembrano decollare. L'ibrido che qualche anno fa sembrava la vera alternativa per il futuro, per il momento ha mancato le aspettative. L'elettrico realizza numeri risibili in Italia e l'infrastruttura di ricarica è ancora in via di sviluppo. Inoltre, non ci sono rallentamenti negli investimenti per cercare di ridurre consumi ed emissioni dei diesel, e per i benzina si sono sviluppati propulsori più piccoli ed efficienti a 3 cilindri.

Di contro, non sembra aumentare velocemente il numero dell'offerta di vetture ibride. Per l'elettrico si nota, invece, un notevole impegno progettuale che si augura porti nei prossimi anni a un aumento dell'offerta sostenibile economicamente e tecnicamente.

Il diesel, dunque, per il momento non è morto e sepolto. Il mercato continua a richiederlo e comperarlo, e le Case a renderlo sempre più efficienti e pulito. Con certezza possiamo anche dire che i motori diesel saranno sempre meno piccoli, perché la loro efficienza aumenta con la cilindrata.

\*Presidente di Areté-Methodos



**NOVITÀ**  
La nuova Fiat 500L. La gamma 2017 presenta numerose novità e contenuti rispetto alla precedente. Sopra, una delle soluzioni offerte da Mopar per il trasporto di oggetti

Pierluigi Bonora

**Torino** Prima di salire a bordo della nuova Fiat 500L (cambiano molte cose e il modello, ringiovanito, evidenzia una maggiore freschezza) ad attirare la nostra attenzione sono due bravi tecnici di Mopar, divisione di Fca per gli accessori e i pezzi di ricambio. In pochi minuti, nello spiazzo davanti a Eataly, ci mostrano come adattare il veicolo alle proprie esigenze.

A disposizione ci sono ben 92 accessori. Di questi ne andiamo a conoscere alcuni: il pratico piano impermeabile da riporre nel bagagliaio sul quale sistemare il cane; le varie soluzioni che consentono di organizzare al meglio la collocazione dei bagagli, come protezioni, reti e *car-go organizer*. La serie di accessori Mopar enfatizza ulteriormente il senso di praticità e comodità che si percepisce all'interno della vettura, ora ancora più 500 e soprattutto *crossover*, con tutta la tecnologia necessaria e di facile utilizzo.

Il ricco catalogo comprende ad esempio cerchi in lega leggera da 17" con differenti colori e trattamenti estetici, gusci cromati per gli specchi retrovisori, una modanatura cromata sul cofano che richiama l'estetica della 500 degli anni Cinquanta e specifiche *cover* per rendere le chiavi personalizzate.

La breve lezione pratica (montaggio e smontaggio di alcuni accessori) è stata interessante. Ma ora tocca alla prova: da Eataly, in zona Lingotto, costeggiando il Po, fino a salire sulle colline torinesi e ritorno. Un'oretta di conoscenza del nuovo modello che punta a distinguersi per la combinazione unica di spazio e personalità. Il «porte aperte» è in programma il 17 e 18 giugno e i prezzi di lancio partono da 15.900 euro, con lo sconto di 1.000 euro se si opta per il finanziamento «menomille».

Tre le versioni: Cross (il *crossover* che prende il posto della Trekking), Urban (dedicata ai giovani e alle famiglie) e Wa-

## PIÙ DI UN RINNOVAMENTO

# Fiat 500L si ripresenta con tre modelli È un'altra macchina

*Cross, Urban e Wagon. Look ringiovanito e sempre tanto spazio. Solo tecnologie utili*

gon, che ha un occhio ancora più di riguardo per lo spazio (sette posti, sedili sdoppiabili e possibilità di trasformarli in tavolino). Ci mettiamo al volante di una 500L Cross rossa. Il look

è sportivo e aggressivo. Ma tutta la gamma beneficia di un tocco percepibile di carattere e maggiore cura dei particolari. L'interno è confortevole e la consolle presenta un nuovo disegno

all'insegna della funzionalità («il 40% dei componenti è nuovo, è stata migliorata la visuale e si può comunicare liberamente e in sicurezza con *Car Play* e *Android Auto*», precisano i pro-

gettisti). Non manca il sistema di frenata automatica, importante in caso di distrazione e nel traffico cittadino. Sulla Cross si possono scegliere tre modalità: *Normal*, *Traction+* (attivabile sotto i 30 orari facilita la partenza su fondi insidiosi) e *Gravity Control* (utile nell'affrontare le pendenze). Motori alimentati a benzina 1.4 (95 cv), *TwinAir 0.9* (105 cv, per la Wagon); quindi, i diesel *Multijet 1.6* (120 cv) oggetto del nostro test, e i bifuel/Gpl 1.4 *TJet* (120 cv) e metano *TwinAir 0.9* (85 cavalli).

La guida? Facile, precisa, rilassante, connessa e per niente fastidiosa nello zigzag collinare. Questa 500L è un'altra macchina rispetto a prima, quando a essere privilegiati erano sempre spazio e accesso al veicolo.

## TRA CRONACA E MONDANITÀ

# Villa d'Este e la favola dell'automobile

*È il Concorso d'Eleganza dove si preserva il passato guardando al futuro*

**Cernobbio (Como)** Ansimano, scoppiettano, ruggiscono. Riemergono da cataste di legna in una cascina abbandonata, o si vantano di aver fatto e fatto fare la bella vita. Di aver accolto a bordo Maharaja di tutte le Indie o *playboys* e *dandies* degli Anni Trenta. Di esser state guidate da Dean Martin o dallo Scià di Persia. Ti raccontano favole che sembrano storie vere o storie vere che somigliano a favole. Ma che, sulle rive del lago di Como, all'ombra di un Grand Hotel che ha scritto, vissuto e fatto vivere quelle stesse emozioni, ritrovano puntualmente un lieto fine. È il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, supportato da Bmw per preservare il passato guardando al futuro, dove carrozzerie, motori, capolavori di design e di arditezza, che siano auto o moto, hanno un'anima esclusiva.

Un'anima che sfilava in passerella appiccicata agli interni in legno affrescati, che somigliano a un'alca di Maria Antonietta, della Rolls-Royce «*hantom of Love*» del 1926, portata qui dall'australiano Chris Meany. Un'anima che contagia il pubblico, anzi quella folla da stadio che ha pacificamente invaso anche il parco di Villa Er-

ba. Che accende applausi e fa inanellare *woow* di meraviglia quando passa un altro pezzo unico: La Lurani Nibbio, premiata con la Coppa d'Oro (il primo premio assegnato per Referendum pubblico a Villa D'Este) ideata da quel visionario poliedrico conte Lurani Cernuschi nel 1935, dotata all'epoca di un motore V2 di Moto Guzzi (495 cc, 46 cv) con cui infranse quattro record mondiali.

Prima automobile con cilindrata di 0,5 litri a superare le 100 miglia orarie. E ancora un'anima che surriscalda persino il bat-



GIULIETTA SS Sergio Solero (Bmw Italia) alla premiazione della «Best in Show»

titore di Sotheby's e fa decollare vertiginosamente l'asta quando va in scena, per esempio, una Bmw 507 Roadster Serie I del 1957, aggiudicata a un milione e 365mila euro. E la *Best in show* che ha messo d'accordo giudici e pubblico? L'Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo, una coupé carrozzata Bertone premiata, anche con il Trofeo Bmw Group Italia dal suo presidente e ad Sergio Solero.

Nata nel 1957, 4 cilindri in linea, 1290 cc la Berlinetta, che nel 2017 compie 60 anni, rappresenta il primo progetto per la versione stradale della «BAT Mobile» (Berlinetta Aerodinamica Tecnica), uno dei tre arditi studi aerodinamici sviluppati tra il 1953 e il 1955 dalla collaborazione tra Bertone e Alfa Romeo. Quanto alle motociclette storiche, fate largo per il primo posto alla Puch 250 Indien-Reise del 1933 (un cilindro, 248 cc), premiata con il Trofeo Bmw Group. Su quella sella Max Reisch e il suo compagno di viaggio Herbert Tichy percorsero i tredicimila chilometri che separano Vienna da Bombay. Quanta polvere di Storia nei raggi di quelle ruote.