



# FUORI GIRI

i motori de **il Giornale**

a cura di **Pierluigi Bonora** ([motori.ilgiornale.it](http://motori.ilgiornale.it))» di **Massimo Ghenzer\***

## Strisce pedonali

### Le elezioni e i silenzi sulla mobilità

I partiti e le coalizioni hanno completato la elaborazione dei programmi elettorali, che intendono attuare in caso di vittoria alle prossime elezioni. I principali rappresentanti, attraverso i vari canali di comunicazione, parlano delle strategie che intendono portare avanti.

Ora, ascoltandoli attentamente, sembra che nessuno di loro abbia a cuore il tema dell'automobile e preveda un piano strategico per il nostro Paese per favorire la diffusione della mobilità sostenibile e il rapido rinnovo del vetusto parco circolante.

L'industria dell'auto, oltre a essere tornata centrale da un punto di vista dello sviluppo tecnologico, è anche responsabile della formazione di una buona fetta del Pil. Fca, dopo anni di diminuzione della produzione in Italia, è di nuovo in crescita e contribuisce ora, molto più di prima, al reddito pro capite. L'industria dell'auto ha preso di petto il tema dell'aria pulita e della mobilità sostenibile, sia da un punto di vista ambientale sia economico. Nuove forme di possesso dell'auto sono state sviluppate, e altre verranno introdotte nel mercato, così da rendere più accessibile il possesso di un veicolo. Tutti i centri di progettazione del settore si stanno attrezzando per proporre, in tempi ragionevoli, prodotti elettrificati.

Con ciò si intende auto, ibride, plug-in, elettriche e a idrogeno. Tuttavia, se per le ibride, le automobili ci pensano da sole a produrre l'energia che alimenta il motore elettrico di cui sono dotate, per gli altri prodotti elettrici o elettrificati, bisogna creare una infrastruttura ad hoc. Anche il tema della guida autonoma, che ovviamente si sta sviluppando in vari stadi progressivi, nella versione più avanzata, dove l'intervento del guidatore non è richiesto, deve prevedere una relazione con un'infrastruttura stradale totalmente nuova.

Di fronte a questo pullulare di iniziative, poste in essere dai produttori di veicolo, sia tecniche sia di mobilità avanzata, non credo che le Case possano fare da sole. I governi dei vari Paesi, nel nostro caso l'Italia, devono sviluppare un piano strategico pluriennale che assecondi le mutate esigenze dei consumatori, riduca la pressione fiscale per gli automobilisti e porti a un graduale, ma rapido, rinnovo del circolante.

Proposte concrete sono state consegnate da Unrae e le altre associazioni ai rappresentanti dei vari governi di questa legislatura. Proposte ragionevoli e strategiche che si autofinanziano, e allora sembra incredibile che non siano parte dei programmi dei partiti per la prossima legislatura.

\*Presidente Areté Methodos



#### GRINTOSO

Cayenne è stato del tutto rinnovato anche nell'estetica e offre le tipiche prestazioni Porsche abbinata a un'eccellente praticità nell'uso quotidiano. Il Suv tedesco si ispira all'iconica sportiva 911, monta per la prima volta pneumatici misti ed è dotato di asse posteriore sterzante. Il nuovo Cayenne pesa fino a 65 chilogrammi in meno rispetto al modello precedente



#### TOCCA ALLA TERZA GENERAZIONE

## Porsche Cayenne è il Suv che dà sempre il massimo

*Cresce nelle dimensioni, il look appare più incisivo e vanta prestazioni esaltanti. Da 340 a 440 cavalli*

**Bruno De Prato**

**Porto** Porsche Cayenne introduce sul mercato italiano la sua terza generazione che rappresenta un marcato salto di qualità rispetto a tutto quanto il Suv tedesco era stato dall'esordio nel 2002 fino a ora. Basato su nuovo pianale, Cayenne è cresciuto in dimensioni, ma è più leggero del precedente e vanta un assetto più accuratamente mirato a offrire massime prestazioni e qualità di guida sportiva su strada, ma con la grande versatilità assicurata dalle sospensioni attive con unità pneumatiche che consentono di modulare assetto e altezza da terra per ottenere anche prestazioni «fuoristrada» in linea con la vocazione Suv di un modello nato da una intuizione geniale, che si è trasformato in un successo da 770.000 unità in 15 anni.

Il nuovo Cayenne è cresciuto al limite dei 5 metri di lunghezza, è leggermente più largo per una abitabilità eccellente anche per 5 adulti, con un vano bagagli la cui volumetria è cresciuta di 100 litri. Il sedile posteriore è regolabile in scorrimento longitudinale e il livello di comfort è superbo per tutti gli occupanti. Il nuovo Cayenne vanta uno stile più accuratamente coordinato in ogni sua linea, a cominciare dal frontale dalla personalità più nitida e forte di sempre. Molto elegante e dinamica anche la sezione posteriore che esalta un profilo laterale filante e muscoloso. Per il momento, Cayenne è proposto in Italia in tre versioni: Cayenne, Cayenne S e Cayenne Turbo.

Cayenne è equipaggiato con il V6 3.0 turbo da 340 cv, fondamentalmente lo stesso che equipaggia anche Audi Q5. Cayenne S è dotato dello stesso V6, ma

con cilindrata leggermente ridotta: 2.9 litri, ma sovralimentato da 2 turbo per una potenza di ben 440 cv. Cayenne Turbo è dotato del formidabile V8 4.0 litri, anch'esso con doppio turbo.

Tutte le versioni hanno cambio automatico-sequenziale Tiptronic S a 8 rapporti e trazione integrale attiva a pilotaggio elettronico per un'accurata distribu-

zione della coppia motrice alle quattro ruote. L'autotelaio è stato oggetto di un progetto estremamente sofisticato che, oltre alle sospensioni pneumatiche a tripla camera e al sistema elettronico di stabilizzazione del rollio, dispone di asse posteriore autosterzante che migliora la maneggevolezza a bassa velocità e la stabilità a quella alta. Abbiamo con-

centrato la nostra prova su Cayenne S, la versione baricentrica, potentissima e agile, che ha mostrato straordinarie doti di neutralità e precisione di risposta allo sterzo anche sulle strade tortuose dell'interno del Portogallo, affrontate senza risparmiare sull'apertura dell'acceleratore. Cayenne S si è confermato molto sicuro, grazie anche all'impianto frenante con nuovi dischi Porsche associati alle pinze Brembo Corsa. La dotazione elettronica è coordinata nel PCM che utilizza un touchscreen centrale da 12,3 pollici e pilota il navigatore online, il modulo telefonico LTE, la connessione Wi-Fi di alta potenza, il sistema di riconoscimento dei comandi vocali e i servizi Porsche Connect. I programmi di assistenza alla guida includono il supporto alla guida notturna (telecamera a infrarossi) e il Lane assist, che ha un intervento più brusco del dovuto: meglio escluderlo, perché chi guida una Porsche sa come mantenerla in linea. Prezzi a partire da 78.030 euro.

#### AGRICOLTURA «GREEN»

## Cnh, ecco il trattore a biometano

*È adatto agli allevamenti dove si possono installare biodigestori*

**Riccardo Cervelli**

**Basildon (Uk)** Presto molti trattori nelle fattorie potrebbero viaggiare a biometano, gas che ha caratteristiche paragonabili a quelle del metano fossile già utilizzato nel mondo dell'autotrazione. Ci crede Cnh Industrial che a Basildon, in Inghilterra, ha presentato e fatto testare un concept di trattore alimentato con questo carburante rinnovabile, in alternativa al tradizionale gasolio. La prima importante caratteristica di questo concept - che segue di un anno la presentazione di un altro «prototipo», quello del trattore a guida autonoma, protagonista di un altro evento di Cnh - è che il mezzo agricolo a biometano non è completamente diverso da quelli tradizionali. Il trattore a guida autonoma, infatti, oltre alla possibilità di essere dotato con varie tecnologie innovative, è senza cabina, mentre quello a biometano sfrutta la stessa carrozzeria e meccani-

ca di un mezzo agricolo diesel.

Il primo modello presentato si basa sulla piattaforma del New Holland T6.180, un trattore di medie dimensioni. Nel modello Methane Power la principale differenza è il motore, che come quello del fratello a gasolio, è sviluppato e prodotto da Fpt Industrial Brand (società di powertrain di Cnh) nel proprio stabilimento di Torino. Ovviamente, al posto del serbatoio per carburante liquido, sono state previste nove bombole per il gas compresso, alloggia-



**CONCEPT**

Il trattore a biometano proposto da Cnh

te in punti diversi del veicolo. «Le prestazioni delle due motorizzazioni - spiega Oscar Baroncelli, head of product marketing di Ftp - sono analoghe, particolarmente adatte alle operazioni che si effettuano senza sosta in una azienda di allevamento».

A differenza del T6.180 classico, il Methane Power promette fino al 40% di risparmio sui costi di rifornimento, è molto più silenzioso ed è praticamente a zero emissioni di CO2. Ma, soprattutto, si inserisce come tassello nel puzzle di una fattoria autosufficiente dal punto di vista energetico e anello importante dell'economia circolare. Il biometano si produce con il letame e gli scarti alimentari, lavorati con appositi biodigestori. Oltre a rifornire i mezzi agricoli, può alimentare generatori di elettricità. E se prodotto in eccesso, può essere ceduto alla rete o venduto direttamente ad altri, diventando una nuova fonte di reddito per l'impresa.