

**AUTO & MOTO**



**PREMIO** Si conoscerà l'«Auto Europa»

# «Viva l'Auto», a Firenze la celebrazione delle quattro ruote

**Gigi Pavesi**

Dal 16 al 18 ottobre, in occasione della proclamazione dell'«Auto Europa 2010», riconoscimento assegnato dalla Unione italiana giornalisti dell'automotive, e del tradizionale appuntamento con l'«Uiga Motor Day», si svolgerà a Firenze, a Piazzale Michelangiolo, «Viva l'Auto» (www.vivalauto.it), manifestazione che, oltre a mettere sotto i riflettori della stampa specializzata i nuovi modelli lanciati nell'anno dalle case automobilistiche, coinvolgerà il grande pubblico con varie iniziative. L'evento, che sarà annunciato nelle stra-

de del capoluogo fiorentino da una coppia di vetture con una vistosa livrea a tema appositamente personalizzate da Arval, leader nel settore delle flotte aziendali e title sponsor di «Viva l'Auto», si annuncia anche come un appuntamento convegnistico di alto livello, utile per fare il punto sulle innovazioni tecniche e tecnologiche, sulla sicurezza stradale e sul rispetto dell'ambiente. In occasione della tre giorni fiorentina ci saranno due tavole rotonde che vedranno impegnati i principali attori del comparto accanto alle istituzioni e ai media di settore. Una sarà dedicata alla sicurezza stradale e vedrà coinvolto anche il ministe-

ro dei Trasporti, mentre l'altra costituirà una sorta di «Stati Generali» dell'automotive a cui ha già dato la propria adesione il neo sottosegretario allo Sviluppo economico con delega all'energia, Stefano Saglia.

«Viva l'Auto», inserita nell'evento «Uiga Motor Day», oltre, fa parte dei progetti che si svolgono nell'ambito della Carta europea per la sicurezza stradale e ha ottenuto i patrocini del ministero dello Sviluppo economico, della Regione Toscana, della Provincia e del Comune di Firenze.

Prima della proclamazione dell'«Auto Europa 2010» (l'elenco dei modelli candidati sa-

rà reso noto in settembre), saranno assegnati importanti riconoscimenti, tra cui uno sulle flotte aziendali (Arval Award), uno sull'affidabilità (Dekra) e l'altro sul rapporto auto-Internet (AutoScout24).

«Sull'automobile - spiega in una nota la Uiga - si è esercitato per anni un sistematico tiro al bersaglio, spesso con pretesti risibili; oggi la crisi ha riportato alla luce con forza l'importanza di un settore il cui contributo è decisivo per l'economia, come pure per l'innovazione e lo sviluppo del Paese. L'evento di Firenze si propone di dare il massimo risalto a tutti questi aspetti».



**NUOVI CONCETTI**

## Audi fa 100 anni e festeggia con l'A5 Sportback

*È il terzo modello di una serie nata solo nel 2007. Concorrente temibile per Mercedes Cls*

**Piero Evangelisti**

Firenze Cento anni di Audi, un secolo all'avanguardia della tecnica, un primato che viene celebrato continuamente dall'inesauribile capacità di dare vita a nuovi concetti di automobile confermato dalla nuova A5 Sportback, terzo modello di una famiglia che non ha nemmeno due anni, che vedremo in strada a settembre.

Sviluppata sul pianale della A4, con il passo della berlina, la A5 Sportback ha il suo punto di forza nel «lato B», innovativo sotto il profilo stilistico e funzionale, una coda troncata in maniera gentile che integra un portellone di grandi dimensioni attraverso il quale si accede a un bagagliaio che dall'esterno è impossibile immaginare così ampio: da 480 litri



**FASCINO** La A5 Sportback è stata sviluppata sul pianale della A4

con gli schienali posteriori in posizione normale fino a 980 viaggiando in due. La sportività del profilo laterale è sottolineata dai quattro cristalli laterali privi delle cornici e dalle snelle ma robuste spalle che corrono lungo tutta la fiancata raccordandosi alla coda filante. Complessivamente,

la nuova A5 Sportback viene percepita ancora più grande di quanto sia in realtà: 4,71 metri di lunghezza, 1,85 di larghezza e 1,39 di altezza, valori che ne fanno una temibile concorrente anche per coupé a quattro porte del segmento superiore, come la Mercedes Benz Cls.

A bordo troviamo la stessa architettura della A5 Coupé per quanto riguarda plancia, console e posti anteriori mentre dietro sono stati realizzati due posti autentici, da berlina di classe superiore, con spazio abbondante per le gambe e nessun compromesso in altezza. Il carattere Audi, classico e sportivo allo stesso tempo, espresso dalle forme, lo ritroviamo nella ricca schiera di propulsori messi a disposizione della Sportback, una gamma che andrà a completarsi entro l'autunno. Quattro sono turbodiesel, tre quelli a benzina (tutti euro 5, tecnologia Common rail per i diesel), con potenze che, per i primi, vanno dai 143 cv del 2.0 Tdi ai 240 cv del sei cilindri 3.0 Tdi (soltanto con trazione integrale quattro) passando per il 2.0 Tdi da 170 cv e il 2.7, sei cilindri, che ha una potenza massima di 190 cv. Marginale, in Italia (appena il 5% della gamma), sarà il ruolo dei motori a benzina, due versioni del 2.0 Tfsi (180 e 211 cv) e il 3.2 aspirato da 265 cv, abbinato esclusivamente alla trazione quattro. La schiacciante prevalenza dei diesel è immediatamente comprensibile mettendosi al volante della nuova Audi sulle strade del Chianti, scelte per l'anteprima della vettura, sempre accompagnati da una sensazione di potenza e di controllo costante, di comfort assoluto e di riprese entusiasmanti grazie anche al pacchetto di cambi che possono essere sposati ai diversi propulsori, dal manuale a sei marce all'S tronic a sette rapporti fino all'ultimo nato, un magico Cvt a 8 rapporti. Prezzi a partire da 38.330 euro (2.0 Tdi da 170 cv).

**Contagiri**

**Luca M. Apollonj Ghetti**

### Roma battistrada del trasporto con bus a idrogeno

Roma sta per iniziare una nuova era: non è retorica, perché da gennaio prossimo prenderà il via il «Progetto H2-Tpl», cioè la sperimentazione di quattro autobus di linea urbana alimentati a idrogeno.

Lo hanno annunciato il 30 luglio scorso, durante una conferenza stampa in Campidoglio, l'on. Marco Siclari, in qualità di promotore e coordinatore del progetto, assieme all'on. Sergio Marchi, assessore comunale alle Politiche della mobilità e Fabio Orecchini, responsabile del Gruppo Energia e Ambiente del Cirps Università Sapienza di Roma. Presente anche Mario Falconi presidente dell'Ordine dei medici. L'obiettivo della sperimentazione è quello di comparare il comportamento, in esercizio reale di linea, delle tecnologie di solo elettrico ed elettrico prodotto a bordo dall'idrogeno attraverso le celle a combustibile. Un progetto ambizioso cui guardano da tutto il mondo.

Anche i giapponesi delle Università di Tokio e Osaka, in collegamento con l'Università la Sapienza, monitorizzeranno questa sperimentazione definita

la via italiana all'idrogeno: si distingue, infatti, da quella tedesca - dominante - perché la nostra considera l'idrogeno un mezzo, al contrario dell'altra che lo reputa un fine. L'on. Marchi, insieme al presidente dell'Atac, Massimo Tabacchiara, ha illustrato gli obiettivi del Comune di Roma e dell'azienda municipalizzata: rendere autosufficiente energeticamente il trasporto pubblico della Capitale e ridurre drasticamente le emissioni inquinanti. Nel deposito di Porta Portese è in corso il montaggio di pannelli fotovoltaici su una superficie di 5.500 metri quadrati per una potenza di 800 KW. A seguire sarà montata l'attrezzatura necessaria a trasformare parte dell'energia elettrica, così prodotta, in idrogeno. Alcuni dati significativi: 4 autobus a idrogeno con una autonomia di 200 chilometri ciascuno corrispondenti al fabbisogno giornaliero della linea 117 e 30 elettrici, per un totale di oltre 1 milione di chilometri l'anno. Una bella sfida per l'amministrazione comunale guidata da Gianni Alemanno e, allo stesso tempo, un nuovo obiettivo per gli autoveicoli che, una volta raggiunto, costituirà un forte esempio per tutti gli altri settori industriali. L'utilizzo di fonti rinnovabili, come in questo caso il sole largamente disponibile nel nostro Paese, a fianco di tutte le altre fonti di produzione di energia.

## Opel alla carica

### Insignia diventa Sport Tourer

**Bruno De Prato**

Francoforte Opel Insignia è partita alla grande, lanciando un segnale di grande vitalità per Opel, e per la stessa Gm. Da gennaio a oggi il modello a 4 o 5 porte ha superato le più rosee aspettative e ha costretto la fabbrica di Russelsheim ad attivare il terzo turno di produzione. Insignia, inoltre, a luglio è stata prima assoluta in Italia tra i clienti privati con il 20,85% di quota e ben 1.132 immatricolazioni. Tutto questo, torniamo a sottolineare, disponendo solo della versione berlina «4 door Tourer» che si deve confrontare con vetture «premium» la cui immagine è consolidata da anni presso il pubblico italiano. Ora arriva Insignia Sport Tourer, la versione

wagon. Rispetto alla berlina, è più lunga di 80 mm, tutti a disposizione del vano bagagli e di una linea estremamente filante, che si chiude con un portellone fortemente convesso, che rende più agevole il carico. L'azionamento è elettrico e bloccabile nella posizione più opportuna. Slanciata e muscolosa, Opel Insignia Sport Tourer ripropone lo stesso interno elegante e raffinato della berlina, con la plancia dal design sportivo e la console multifunzionale. Come la berlina, offre una dotazione eccezionalmente ampia, in relazione al prezzo, che rimane ultra-competitivo in rapporto alla qualità. Insignia Sport Tourer, infatti, è proposta con un supplemento di solo 1.000 euro rispetto alla versione berlina. Con questo modello hanno

esordito in gamma anche due propulsori fondamentali, sia per il mercato italiano sia per l'immagine della stessa vettura: il 1.600 cc turbo da 180 cv e il 2.0 bi-turbo diesel da 190 cavalli. Il primo è fondamentale, in quanto offre un'alternativa credibile al 2.0 turbo da 220 cv, il secondo rappresenta il picco tecnologico di Gm nel settore e, soprattutto, consente a Insignia di scendere in contesa con il meglio delle motorizzazioni a gasolio al limite dei 2.0-2.2 litri proposte dalle concorrenti premium.

Abbiamo provato Opel Insignia Sport Wagon con ambedue i nuovi propulsori. Compatto e leggero, potente e con una coppia massima di 220 Nm, il 1.600 cc turbo benzina è un vero motore sportivo, grintosissimo nella progressione da 2.000 a 6.000 giri, agile e ben assistito da un eccellente cambio manuale a 6 marce. O, in alternativa, da un altrettanto efficiente cambio automatico, ugualmente a 6 marce.

Il rapporto consumi/prestazioni è estremamente attraente, con un consumo medio di 7,9 litri/100 km a fronte di una velocità massima di 220 orari e di un tempo di accelerazione 0-100 di 9,2 secondi.

Insignia Sport Tourer 2.0 Bi-Turbo D è una forza della natura, con 400 Nm di coppia massima, una punta di 225 orari, un tempo di accelerazione 0-100 di 8,8 secondi e un consumo medio di 6,5 litri ogni 100 km. I prezzi partono da 26mila euro.



**ELEGANTE** La gamma Insignia cresce. Ecco la versione Sport Tourer (station wagon)

**Iniziativa**

### Il quarto «Ecorally» da San Marino a Castelgandolfo

Il 18 settembre dalla Rocca di San Marino prenderà il via il 4° Ecorally San Marino-Castelgandolfo, evento automobilistico su strada di consumo e regolarità (amatoriale) riservato a veicoli ecologici (elettrici, ibridi, Gpl, metano ecc.) inserito nel calendario della Federazione internazionale dell'auto, alla sezione «veicoli ecologici». Si prevedono oltre 30 equipaggi in gara a bordo di veicoli di serie o convertiti in after-market con kit di trasformazione delle migliori aziende italiane. Presenti anche alcuni mezzi «trifuel», dotati cioè di un motore ibrido a tripla alimentazione: benzina/elettricità/Gpl o metano. Una sezione particolare con un percorso più ridotto sarà riservata agli autoveicoli esclusivamente elettrici che hanno minore autonomia.