

a tutto gas

di GIUSEPPE
TASSI



QUANTO RISPARMIA L'AUTO ELETTRICA

GLI ECO-INCENTIVI di marzo sono alle porte ed è giusto domandarsi se e quanto convenga usare un'auto elettrica invece di una vettura a propulsione tradizionale (benzina/diesel). Certo, le auto a emissioni zero, in un segmento medio, costano oggi fino a diecimila euro in più delle cugine meno virtuose. A breve gli eco-incentivi, con contributi che toccano i seimila euro (se c'è la rottamazione), renderanno meno evidente questo gap e più propensi gli automobilisti ad attraversare la nuova frontiera.

Ma è nell'impiego quotidiano, nel percorso casa-lavoro che va valutata la reale convenienza di un'auto elettrica. In termini di consumi sono necessari circa quattro anni di impiego della vettura a emissioni zero per recuperare il gap di costo oggi esistente. Gli incentivi miglioreranno anche questo rapporto, a vantaggio delle auto non inquinanti.

C'è anche chi ha provato a fare un calcolo preciso del risparmio legato all'uso dell'elettrico. Si tratta di Selectra, gruppo leader dei compratori di offerte d'energia in Europa. Considerando un percorso medio di 40 km al giorno (1200 mensili), Selectra stima che quattro pieni di elettroni siano sufficienti per coprirli a un costo di 39 euro con ricarica al garage di casa e con una spesa massima di 45 euro per un abbonamento alle colonnine pubbliche. Per percorrere la stessa distanza con un motore medio a benzina sono necessari 104 euro.

SE LA STIMA è corretta, il risparmio oscilla fra i 59 e i 65 euro al mese. Ma quello che Selectra non può calcolare sono gli stili di guida, l'abitudine alle brusche accelerazioni che modificano in modo importante i consumi del motore elettrico. Come pure i tratti più o meno lunghi di autostrada da percorrere a velocità sostenuta, che divorano elettroni in modo molto veloce. Certo, in prospettiva il motore elettrico risulta favorito ma il passaggio alla nuova era sarà morbido e graduale. Il +147% segnato dal mercato italiano nel 2018 vale 5.000 unità vendute con una quota percentuale dello 0,3%. Non basteranno gli eco-incentivi a fare la rivoluzione, ma la lenta marcia verso le emissioni zero potrebbe aumentare il suo ritmo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA

Restaurato il mito Miura SVJ



MIURA SVJ è una delle auto più evocative di sempre. Evoluzione della SV e ispirata alla mitica Jota (esemplare unico da corsa) è stata una delle vette più alte della supersportiva col V12 di Sant'Agata Bolognese. Sulla soglia dei 400 cavalli a inizio anni Settanta, uniamo a questo le linee da sogno e abbiamo detto tutto. Il Polo storico Lamborghini ne ha consegnata una a Jean Todt, appassionatissimo collezionista, presidente Fia dopo essere stato dirigente vincente in F1 con Ferrari e nei rally. Todt ha ricevuto la sua Lamborghini Miura SVJ del 1972 restaurata in occasione di Rétrorobile. La cerimonia di consegna è avvenuta alla presenza del numero uno di Automobili Lamborghini, Stefano Domenicali che ha personalmente consegnato le chiavi della Miura restaurata a Todt. La vettura, telaio numero #3673, è nata l'11 novembre 1972: il restauro è durato 13 mesi e ha comportato lo smontaggio completo della vettura per verificare ogni particolare.



Terence Hill va in Dune Buggy

Terence Hill testimonial in Ungheria per un'asta benefica a favore di un ospedale pediatrico, che ha come protagonista la Dune Buggy del mitico film del '74 Altrimenti ci arrabbiamo»

TOYOTA COROLLA 2.0 HYBRID STYLE

Emissioni
89 g/km

Potenza
180 cavalli

Velocità max
180 km/h

Cilindrata
1.987 cc

Consumi
25,6 km/l

Cambio
Automatico E-CVT

Dimensioni
4.370 mm x 1.760 mm x 1.440 mm

Da 0 a 100 km/h
7,9 secondi

Prezzo
31.850 euro

LA VETERANA SONO PREVISTE DUE MOTORIZZAZIONI DA 122 E 180 CV

Toyota Corolla rinasce ibrida e silenziosa. Comfort elevato e consumi contenuti

Francesco Forni

COROLLA, la compatta Toyota riprende il suo nome: addio Auris. La segmento C giapponese dal 1966 è stata consegnata in oltre 45 milioni di esemplari, nei numeri davanti anche al mito Golf. La dodicesima generazione rientra dalla porta principale, solo con powertrain ibrido (benzina/elettrico) a due facce. Col 1.8 che eroga, di sistema, 122 cavalli e 163 Nm di coppia e con il nuovo e più potente 2 litri, che scarica a terra complessivamente 180 cavalli e 202 Nm. Corolla, disponibile in versione cinque porte (4,37 metri di lunghezza, 4 in più di Auris) e familiare (Touring Sports 4,65 m) non nasce per essere «wild», ma efficiente e fluida. Cio grazie alla nuova piattaforma TNGA, già di Prius, CH-R e RAV4, che permette di unire l'utile al dilettevole, grazie al baricentro abbassato e alla rigidità aumentata del 60%. Comfort e buone doti dinamiche, Corolla non è solo un'auto pratica, con il pollice verde e con un alto rapporto qualità/prezzo. Disponibili da fine marzo, la 1.8 da 23.700 euro, la 2.0 da 31.850, ma le promozioni arrivano fino a 4.650 euro. Il design più affilato, la presenta con un piglio diverso: il lavoro del Centro Stile Europeo Toyota è evidente. Non va fuori dalle righe, ma non passa nemmeno inosservata. Equipaggiamento e accessori Corolla Hybrid e Corolla Touring Sports Hybrid. Eccellente la dotazione di serie su tutti gli allestimenti, che sono Active, Business, Style e Lounge. In particolare quella dei sistemi di assistenza alla

guida. Che comprende il Safety Sense 2.0 pre-collisione, cruise control adattivo full range, mantenimento attivo di corsia, riconoscimento segnaletica stradale e abbaglianti automatici. Nell'abitacolo rinnovati plancia e cruscotto, con un bel mix di analogico e digitale. Predomina il secondo, ma i comandi "fisici" sono essenziali e facili. Un contesto virtuoso, valutato, come su nuova RAV4, da una qualità elevata dei materiali. Solo il navigatore resta un gradino sotto all'eccellenza generale.

I QUASI 30 centimetri (29) di vantaggio di lunghezza e di wagon permettono maggiore abitabilità (passo di 270 contro 264) e capacità di carico. Il bagagliaio della familiare a partire da 596 litri (fino a 1606), contro i 361 (non molto) dire la verità: 313 per il 2.0) della cinque porte. Su strada nuova Corolla ha mostrato un bel piglio. Piacere, precisa e silenziosa, a patto di viaggiare con un filo di gas. Il cambio "planetario" a variazione continua (e-CVT), dispone della stessa fluidità degli automatici: meglio forzare. Unico appunto in un contesto di livello molto elevato. Il comfort è notevole: l'ibrida, per brevissimi tratti, viaggia solo elettrica fino a 120 km/h. I consumi reali power unit da 122 cavalli è accreditata come più virtuosa: 180 è nettamente più prestante (0-100 in 7,9 secondi contro 10,9). Nella prova su un percorso misto a Palma di Maiorca, entrambe hanno totalizzato la stessa, ottima, percorrenza di 17,6 km/litro.

