

VENTI EURO E... PEDALARE

È il «taglio anticrisi» che si usa di più al distributore: abbiamo preso 20 auto diverse, le abbiamo rifornite con questa quantità di carburante e siamo scesi in pista per... vedere quanta strada si fa

DI ANDREA STASSANO

Protagoniste a Vairano

Alfa Romeo 159 - BMW Serie 1 - Chevrolet Matiz • Aveo - Fiat 500 • Grande Punto • Bravo - Ford Fiesta • Focus • Kuga • Honda



Kuga • **Honda** Insight - **Kia** Soul - **Mazda** 2 - **Nissan** Qashqai - **Opel** Corsa - **Peugeot** 107 - **Seat** Ibiza - **Volkswagen** Polo • Scirocco - **Volvo** XC60

V

enti euro. Poco più del costo di una pizza e una birra o di una serata al cinema per due, con popcorn di rigore. Oppure, ed è quel che c'interessa, il «taglio» preferito da molti in questo periodo di crisi per far rifornimento alla propria auto. Venti euro alla volta, non di più: meglio tenersi i soldi in tasca, non si sa mai. Così si ha l'impressione di spendere meno, anche se poi si è costretti a fermarsi più spesso al distributore. Ma 20 euro sono tanti o pochi? In redazione ci siamo detti: perché non andare a verificare quanta strada si può fare davvero con questa cifra, che sa tanto di «sopravvivenza urbana»? Buona idea. Ma le auto? Beh, serve certo un paniere rappresentativo del mercato, ma anche dell'offerta di alimen-

tazioni: così abbiamo scelto - guarda caso - giusto 20 modelli, molto diversi fra loro, a benzina, gasolio, bi-fuel e ibridi. Venti tra le auto più vendute, interessanti o economiche/ecologiche che incontrano i gusti più disparati e hanno, di norma, prezzi non proibitivi.

FORMATO GIGANTE

Un test straordinario, sotto molti punti di vista: come parco auto, logistica, impiego di mezzi e di persone. Per comodità abbiamo suddiviso le «candidate» in cinque gruppi: citycar, utilitarie, medie, Suv e chi fa classe a sé. Si va, così, dalle piccole Peugeot 107 e Chevrolet Matiz alle utilitarie Fiat Grande Punto, Opel Corsa, Seat Ibiza, VW Polo, dalle medie Bravo, BMW Serie 1, Ford Focus e Alfa 159 alle

segue a pag. 180 >



A sinistra, le auto del test avviate alla nuova variante che collega il Cappio nord all'handling. Sopra, un po' di «backstage» con fasi di preparazione, briefing pre-partenza e i nostri guidatori che studiano le vetture.

CITYCAR: BI-FUEL E BENZINA CON BRIO



Chevrolet

Matiz 800 Gpl Eco Logic
da € 10.521 (-2.000 euro incentivi gas)

• **CONSUMO TEST** benzina/Gpl
(litri/100 km): **8,2/10,4.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 6,9/4,2/5,2.

DATI COSTRUTTORE

- 796 cm³, 3 cilindri benzina/Gpl
- 38 kW (51 CV) a 6.000 giri/min
- 71,5 Nm a 4.400 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 145 km/h
- 0-100 km/h: 18,2 s
- Serbatoio: 35 l (benzina), 34 l (Gpl)
- Massa: 835 kg
- CO₂: 119 g/km
- Euro 4



FIAT Fiat

500 1.4 16V
da € 13.301

• **CONSUMO TEST** benzina
(litri/100 km): **7,4.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 8,2/5,2/6,3.

DATI COSTRUTTORE

- 1.368 cm³, 4 cilindri benzina
- 74 kW (100 CV) a 6.000 giri/min
- 131 Nm a 4.250 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 182 km/h
- 0-100 km/h: 10,5 s
- Serbatoio: 35 l
- Massa: 930 kg
- CO₂: 149 g/km
- Euro 5



Peugeot

107 1.0 3 porte
da € 9.796

• **CONSUMO TEST** benzina
(litri/100 km): **6,4.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 5,5/3,9/4,5.

DATI COSTRUTTORE

- 998 cm³, 3 cilindri benzina
- 50 kW (68 CV) a 6.000 giri/min
- 93 Nm a 3.600 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 157 km/h
- 0-100 km/h: 13,7 s
- Serbatoio: 35 l
- Massa: 790 kg
- CO₂: 106 g/km
- Euro 4

Sono stati considerati i prezzi di listino e gli incentivi relativi all'alimentazione ibrida o a gas, non quelli per la rottamazione o eventuali campagne di vendita delle Case.



“ Guida normale,
niente sorpassi
o marce tirate allo
spasimo. Bisogna
fare strada... ”





“ Si parte al verde: poi tenete la distanza di sicurezza. Ogni cinque giri dovrete rientrare ”

» continua da pag. 178

Suv, Ford Kuga, Nissan Qashqai, Volvo XC60. Senza trascurare le nicchie, Kia Soul, VW Scirocco e Honda Insight (ibrida).

Non era nostra intenzione stilare graduatorie o fare confronti tra segmenti così lontani, ma verificare - in condizioni differenti da quelle dei test classici o delle misurazioni eseguite dalle Case - quanto «durano» i fatidici 20 euro di carburanti diversi. E, proprio consultando le schede dei modelli che riportiamo in queste pagine, si potranno confrontare i nostri dati finali di consumo con quelli dichiarati dalle Case. A differenza del passato non abbiamo realizzato questo super-test su strada, ma sull'aggiornata pista di Vairano (vedere a pag. 189): un po' perché nel traffico sarebbe stato arduo gestire le

20 auto, ma soprattutto per eseguire prove standard ripetibili - giro dopo giro - in sicurezza e non influenzate dal mutevole volume di traffico che s'incontra, nelle diverse fasce orarie, sui percorsi stradali.

UNA REDAZIONE IN PISTA

Venti auto, dunque, per altrettanti driver, reclutati tra i collaudatori e i giornalisti della redazione: e, bisogna dire, non c'è voluto molto per convincere gli interessati.

Chiare le istruzioni: non si «cercano» tempi sul giro, ma si tenta di fare più strada possibile col carburante a disposizione, senza scivolare però in un'economy-run. Guida sciolta, sì, il più regolare possibile e con mano leggera sulla meccanica: niente marce troppo basse, parte alta

segue a pag. 183 »

Chevrolet

Aveo 1.2 5 porte Gpl Eco Logic
da **€ 13.871** (-2.000 euro incentivi gas)

- **CONSUMO TEST** benzina/Gpl (litri/100 km): **9,4/11,9.**
- Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/misto litri/100 km): 7,2/4,6/5,5.

DATI COSTRUTTORE

- 1.206 cm³, 4 cilindri benzina/Gpl
- 62 kW (84 CV) a 6.000 giri/min
- 114 Nm a 3.800-4.400 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 170 km/h
- 0-100 km/h: 12,8 s
- Serbatoio: 45 l (benz.), 42 l (Gpl)
- Massa: 1.095 kg
- CO₂: 116 g/km
- Euro 4

Grand
da € 11

• **CONS**
(l/100 km)

Consumi misto lit

DATI COS

- 1.368 cr
- 57 kW (7
- 115 Nm a
- 5 marce
- 0-100 km
- Serbatoi
- Massa: 1.
- CO₂: 115 g
- Euro 5

...POI LE UTILITARON L



Fiat



Grande Punto 1.4 5 p. Natural Power
da € 16.501 (-3.500 euro incentivi gas)

• **CONSUMO TEST** benzina
(l/100 km), metano (kg/100 km): **10,4/7,7.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 7,9/5,4/6,3.

DATI COSTRUTTORE

- 1.368 cm³, 4 cilindri benzina/metano
- 57 kW (77 CV) a 6.000 giri/min
- 115 Nm a 3.000 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 162 km/h
- 0-100 km/h: 14,9 s
- Serbatoio: 45 l (benz.), 13 kg (metano)
- Massa: 1.185 kg
- CO₂: 115 g/km
- Euro 5



Ford



Fiesta 1.4 16V 5 porte Gpl
da € 14.551 (-2.000 euro incentivi gas)

• **CONSUMO TEST** benzina/Gpl
(litri/100 km): **8,2/10,5.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 7,5/4,6/5,7.

DATI COSTRUTTORE

- 1.388 cm³, 4 cilindri benzina/Gpl
- 71 kW (97 CV) a 5.750 giri/min
- 125 Nm a 4.200 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 175 km/h
- 0-100 km/h: 12,2 s
- Serbatoio: 45 l (benz.), 33,6 l (Gpl)
- Massa: 990 kg
- CO₂: 133 (119 a Gpl) g/km
- Euro 4



Mazda



Mazda2 1.6 TD 90 CV 5 porte
da € 16.626

• **CONSUMO TEST** gasolio
(litri/100 km): **6,1.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 5,1/3,7/4,2.

DATI COSTRUTTORE

- 1.560 cm³, 4 cilindri turbodiesel
- 66 kW (90 CV) a 4.000 giri/min
- 205 Nm a 2.000 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 173 km/h
- 0-100 km/h: 11,4 s
- Serbatoio: 43 l
- Massa: 1.030 kg
- CO₂: 112 g/km
- Euro 4

RI CON L'INTERA OFFERTA D'ALIMENTAZIONI

TEST DI CONSUMO



Opel
Corsa 1.2 16V Gpl-Tech 5 porte
€ 17.101 (-2.000 euro incentivi gas)

• **CONSUMO TEST** benzina/Gpl
(litri/100 km): 9,0/11,1.

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 7,7/4,7/5,8.

DATI COSTRUTTORE

- 1.229 cm³, 4 cilindri benzina/Gpl
- 59 kW (80 CV) a 5.600 giri/min
- 110 Nm a 4.000 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 168 km/h
- 0-100 km/h: 13,9 s
- Serbatoio: 45 l (benz.), 42 l (Gpl)
- Massa: 1.110 kg
- CO₂: 119 g/km
- Euro 4



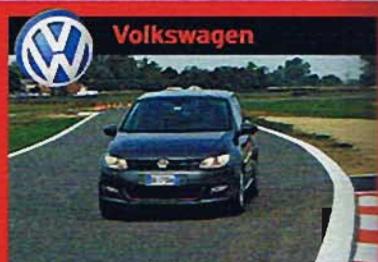
Seat
Ibiza 1.2 5 porte
da € 11.271

• **CONSUMO TEST** benzina
(litri/100 km): 9,1.

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 7,6/4,9/5,9.

DATI COSTRUTTORE

- 1.198 cm³, 3 cilindri benzina
- 51 kW (69 CV) a 5.400 giri/min
- 112 Nm a 3.000 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 163 km/h
- 0-100 km/h: 15,0 s
- Serbatoio: 45 l
- Massa: 1.127 kg
- CO₂: 139 g/km
- Euro 4



Volkswagen
Polo 1.4 5 porte
da € 14.726

• **CONSUMO TEST** benzina
(litri/100 km): 6,2.

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 8,0/4,7/5,9.

DATI COSTRUTTORE

- 1.390 cm³, 4 cilindri benzina
- 63 kW (85 CV) a 5.000 giri/min
- 132 Nm a 3.800 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 177 km/h
- 0-100 km/h: 12,1 s
- Serbatoio: 45 l
- Massa: 1.070 kg
- CO₂: 139 g/km
- Euro 5



► continua da pag. 180

del contagiri off-limits, sorpassi vietati, con distanza di sicurezza e istruzioni da seguire alla lettera via radio. Poi luci accese, climatizzatore in funzione, motori da non spegnere neppure al momento dei cambi auto, inseriti ogni cinque giri per rimescolare stili di guida e relativi consumi.

In realtà la giornata del test inizia presto, alle 8.30, con le operazioni di rifornimento «dedicate». Già, perché 20 euro pesano in modo ben diverso a seconda che si tratti di benzina, gasolio, Gpl o metano: rispettivamente, infatti, fanno 15,6, 18,1, 37,5 litri e 24,1 chili. Con le

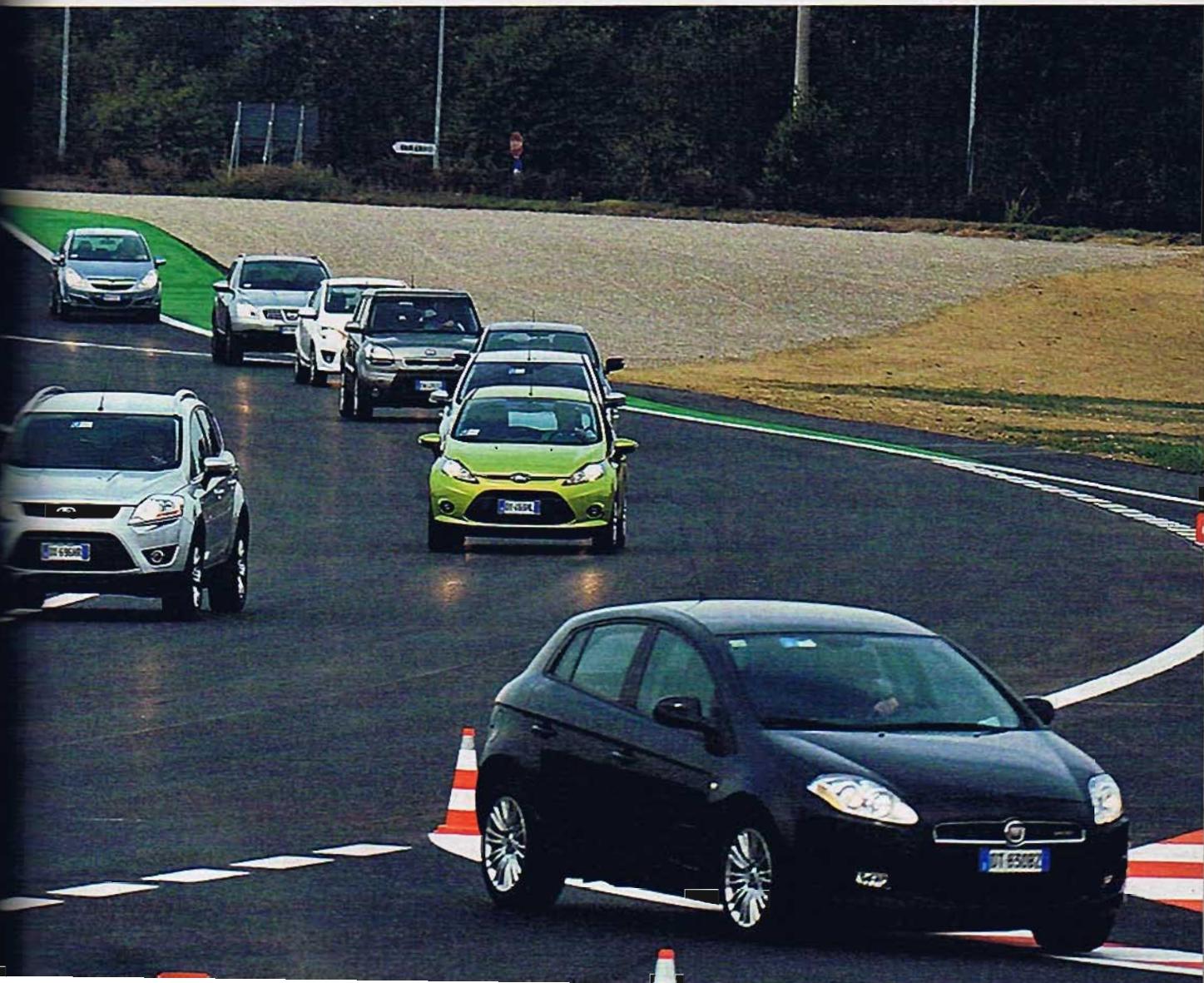
bi-fuel - Chevrolet Matiz e Aveo Gpl, Fiat Grande Punto metano, Ford Fiesta Gpl, Focus a metano e Opel Corsa Gpl - la prova inizia con alimentazione a benzina, per poi ripetere il tutto a gas: operazione quasi sempre divisa in due tranche, dato che i serbatoi - specie quelli del metano - hanno capacità inferiore alla quantità di carburante pari ai 20 euro.

VERDE, SI PARTE!

Le auto, a mano a mano, vengono spostate al nuovo paddock dell'handling, da dove si partirà per il test. Il tracciato includerà il Cappio nord, arricchito da due nuove varianti, per un totale

di 3,5 km. I driver si radunano, iniziano a scambiarsi le prime battute su come si svolgerà il test, sull'andatura da tenere, sui cambi auto. Alle dieci, con un cielo velato e una temperatura dell'aria sui 22°C, l'atteso segnale: tutti a bordo. Le vetture sono incolonnate, s'attende solo il via col semaforo. Ultime regolazioni agli specchi e al sedile, qualcuno giochicchia con la leva del cambio, quasi dovesse partire per le «libere» di una gara vera. Luce verde: siamo in pista. Il serpentine si snoda: s'inizia a prendere il ritmo, a verificare le distanze dagli altri. L'istinto sarebbe quello di andare, ma c'è un programma da rispettare, ri-

Venti auto che procedono a luci accese e accennano traiettorie fanno scena. Sullo sfondo, la nuova variante sopraelevata al Cappio nord





gorosamente con l'«uovo» sotto l'acceleratore. Ci aspettano diversi cambi, così avremo modo di provare più vetture. Il ritmo non è indiatolato ma nemmeno da lumaca, tanto che i colleghi a bordo delle auto meno potenti ed elastiche devono impegnarsi. Ma la regia è attenta e ricompatta subito il gruppo. Niente fughe in avanti, così l'occhio va spesso al contagiri, all'auto davanti. Le traiettorie, nel test, non sarebbero di prassi, ma in breve diventano quasi automatiche...

Cinque giri passano in fretta ed è già il momento di rientrare per il primo cambio. Tutti in fila, motori accesi: io lascio la Kia Soul, col suo bel 1.6 CRDi da 128 CV, elastico e disponibile, e salgo sulla vettura che segue, la Mazda 2 1.6 TD.

ALTRO GIRO, ALTRA CORSA

Regolo in fretta sedile e volante, gli specchi sono OK, il ricircolo è inserito. Via, si riparte. La giapponese si rivela leggera ed efficace, con un turbodiesel

pieno, che consente d'andar forte usando pochi giri e di rado il cambio. Farà chilometri, infatti.

Sul tratto d'alta velocità si può solo «appoggiare» la marcia alta, poi si entra nel Cappio nord, con la nuova variante che rende il tratto molto interessante, anche a velocità normale. Ci s'inerpica quindi sulla variante esterna e si scende, quasi sospinti da una molla, verso la chicane che riporta sull'handling. In prossimità dell'ingresso al paddock,

Le viste laterali mostrano le nostre protagoniste impegnate: la velocità media, incluse le soste, è stata di 47 km/h

segue a pag. 187



LE MEDIE: SPORTIVITÀ E PRATICITÀ INSIEME.

BMW




120d 5 porte Dpf
da € 31.051

• **CONSUMO TEST** gasolio (litri/100 km): **5,5.**
Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/misto litri/100 km): 6,1/4,1/4,8.

DATI COSTRUTTORE

- 1.995 cm³, 4 cilindri turbodiesel
- 130 kW (177 CV) a 4.000 giri/min
- 350 Nm a 1.750 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 228 km/h
- 0-100 km/h: 7,6 s
- Serbatoio: 51 l
- Massa: 1.375 kg
- CO₂: 128 g/km
- Euro 5

Alfa Romeo




159 2.0 JTDm berlina
da € 29.351

• **CONSUMO TEST** gasolio (litri/100 km): **7,4.**
Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/misto litri/100 km): 7,0/4,4/5,4.

DATI COSTRUTTORE

- 1.956 cm³, 4 cilindri turbodiesel
- 125 kW (170 CV) a 4.000 giri/min
- 360 Nm a 1.750 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 218 km/h
- 0-100 km/h: 8,8 s
- Serbatoio: 70 l
- Massa: 1.490 kg
- CO₂: 142 g/km
- Euro 5

Fiat




Bravo 1.6 MJT 120 CV Dpf
da € 21.451

• **CONSUMO TEST** gasolio (litri/100 km): **7,2.**
Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/misto litri/100 km): 6,3/4,1/4,9.

DATI COSTRUTTORE

- 1.598 cm³, 4 cilindri turbodiesel
- 88 kW (120 CV) a 3.500 giri/min
- 300 Nm a 1.500 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 195 km/h
- 0-100 km/h: 10,5 s
- Serbatoio: 58 l
- Massa: 1.320 kg
- CO₂: 129 g/km
- Euro 5



...MA ECCO LE SUV: PARCHE E MODAIOLE

Ford



Focus 2.0 145 CV 5 p. Bz.-Met.
da € 20.151 (-1.500 euro incentivi gas)

• **CONSUMO TEST** benzina
(l/100 km), metano (kg/100 km): **8,0/5,9.**
Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 9,8/5,4/7,2.

DATI COSTRUTTORE

- 1.999 cm³, 4 cilindri benz./metano
- 107 kW (145 CV) a 6.000 giri/min
- 185 Nm a 4.500 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 200 km/h
- 0-100 km/h: 9,5 s
- Serbatoio: 53 l (benz.), 14,4 kg (metano)
- Massa: 1.200 kg
- CO₂: 163 g/km
- Euro 4

Ford



Kuga 2.0 TDCi 136 CV 2WD Dpf
da € 27.901

• **CONSUMO TEST** gasolio
(litri/100 km): **7,2.**
Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 7,7/5,1/6,1.

DATI COSTRUTTORE

- 1.997 cm³, 4 cilindri turbodiesel
- 100 kW (136 CV) a 4.000 giri/min
- 340 Nm a 2.000 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 182 km/h
- 0-100 km/h: 10,5 s
- Serbatoio: 58 l
- Massa: 1.498 kg
- CO₂: 159 g/km
- Euro 4

Nissan



Qashqai 1.5 dCi 2WD Dpf
da € 21.001

• **CONSUMO TEST** gasolio
(litri/100 km): **7,5.**
Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 6,6/4,8/5,5.

DATI COSTRUTTORE

- 1.461 cm³, 4 cilindri turbodiesel
- 76 kW (103 CV) a 4.000 giri/min
- 240 Nm a 2.000 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 173 km/h
- 0-100 km/h: 12,5 s
- Serbatoio: 65 l
- Massa: 1.420 kg
- CO₂: 146 g/km
- Euro 4

TEST DI CONSUMO



Volvo



XC60 2.4 D 175 CV FWD
da € 34.951

• **CONSUMO TEST** gasolio
(litri/100 km): **9,5.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 7,8/5,0/6,0.

DATI COSTRUTTORE

- 2.400 cm³, 5 cilindri turbodiesel
- 129 kW (175 CV) a 3.000 giri/min
- 420 Nm a 1.500 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 205 km/h
- 0-100 km/h: 9,8 s
- Serbatoio: 70 l
- Massa: 1.793 kg
- CO₂: 159 g/km
- Euro 4



Volkswagen



Scirocco 1.4 TSI 122 CV
€ 23.151

• **CONSUMO TEST** benzina
(litri/100 km): **7,6.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 8,4/5,3/6,4.

DATI COSTRUTTORE

- 1.390 cm³, 4 cilindri benzina
- 90 kW (122 CV) a 5.000 giri/min
- 200 Nm a 1.500-4.000 giri/min
- 6 marce meccanico • Vel. max: 200 km/h
- 0-100 km/h: 9,7 s
- Serbatoio: 50 l
- Massa: 1.244 kg
- CO₂: 149 g/km
- Euro 5



Kia



Soul 1.6 CRDi Vgt
da € 17.451

• **CONSUMO TEST** gasolio
(litri/100 km): **6,6.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/
misto litri/100 km): 6,3/4,6/5,2.

DATI COSTRUTTORE

- 1.582 cm³, 4 cilindri turbodiesel
- 94 kW (128 CV) a 4.000 giri/min
- 260 Nm a 1.900 giri/min
- 5 marce meccanico • Vel. max: 182 km/h
- 0-100 km/h: 11,3 s
- Serbatoio: 48 l
- Massa: 1.270 kg
- CO₂: 137 g/km
- Euro 4

LE «NICCHIE»: COUPÉ, CROSSOVER



Honda



Insight
da € 20.051 (-3.500 euro d'incentivi)

• **CONSUMO TEST** benzina
(litri/100 km): **7,0.**

Consumi dichiarati (urbano/extraurbano/misto litri/100 km): 4,6/4,2/4,4.

DATI COSTRUTTORE

- 1.339 cm³, 4 cilindri, ibrido benz./elettrico
- 65 kW (88 CV) a 5.800 giri/min (motore termico); 10 kW (13,6 CV, mot. elettrico)
- 121 Nm a 4.500 giri/min (m. termico), 78 Nm (m. elettrico);
- Automatico Cvt • Vel. max: 186 km/h
- 0-100 km/h: 12,6 s
- Serbatoio: 40 l • Massa: 1.204 kg
- CO₂: 101 g/km • Euro 5

» continua da pag. 134

ecco la nuova «esse», da «rifilare» con mestiere. E poi si ricomincia: altro giro, altra corsa.

Nuovo stop, con scambio di vetture. Mi tocca adesso la Nissan Qashqai 1.5 dCi, un po' lenta nel transitorio e morbida d'assetto, ma piacevole e con un bel cambio. Poi l'Opel Corsa: il suo 1.2 16V, che ora va a benzina, è pigro e con poca coppia ai bassi regimi, dunque per rimanere nel gruppo si è costretti a spremere e ciò si paga nelle percorrenze (11,1 km/l). Discorso simile per l'Ibiza 1.2, dal motore meno pigro della Corsa ma non certo esuberante: anche in questo

caso i consumi sono piuttosto elevati (si fanno 11 km/l), pur se la guida è piacevole grazie all'assetto efficace e allo sterzo pronto. Questione di coppia motrice e di rapporto peso/potenza, che su strada conta ma in pista fa la differenza.

TERAPIA DI COPPIA

Illuminante il caso della Peugeot 107: il suo piccolo 1.0 tre cilindri da 68 CV parrebbe svantaggiarla. Invece, grazie al peso ridotto (790 kg) e a una risposta pronta del motore, l'andatura risulta brillante e le percorrenze molto valide (244 km con 20 euro di benzina, ossia 15,6 km/l).

Il test prosegue fino a quando

E L'IBRIDA

TEST DI CONSUMO

non giunge notizia che la prima auto si è fermata a secco, a bordo pista: è la Grande Punto che, con 20 euro di benzina, ha percorso appena 150 km (fanno 9,6 km/l). Risultato non brillante, ma una spiegazione c'è: l'auto pesa 1.185 kg - anche per le bombole del metano - e il suo 1.4 va spremuto sempre. Ma la Fiat si rifà coprendo 313 km (le percorrenze si trovano alle pagine seguenti) con 20 euro di metano: consumo 7,7 kg/100 km. L'altra a metano, la Focus, ha ultimato 195 km a benzina e ben 409 a gas: gran risultato, che dimostra i vantaggi bi-fuel su un motore grande e dotato di coppia su una massa non elevata (1.200 kg).

Eccoci alle piccole bi-fuel benzina/Gpl: la Chevrolet Matiz 800, la più piccola di cilindrata, ha fatto 190 km a benzina e 361 a Gpl, la cugina Aveo 1.2, 166 km a benzina e 315 a Gpl; la Fiesta 1.4, rispettivamente, 190 e 357 km, mentre la Corsa 1.2, 173 e 338. Per queste, dunque, meglio marciare il più possibile a gas.

Ma chi ha consumato meno tra le mono-fuel? La «cattiva» BMW 120d da 177 CV, che fa 18,2 km/l (!) e 329 km col budget di gasolio; chiaro, l'efficienza qui ha due facce.



Sull'handling è la primatista

È la Ferrari F430 Scuderia F1 ad aver ottenuto, a metà 2008, il record sull'handling pre-modifiche: 1'15"169, a 122,6 km/h di media. E ora la sfida si riapre...

Tempo sul giro: **1'15"169**

Molto parce anche la Mazda 2 1.6 TD (16,4 km/l), la VW Polo 1.4 benzina (16,1 km/l), la Kia Soul 1.6 (15,2), la Fiat Bravo 1.6 MJT e la Ford Kuga 2.0 TDCi (13,9 km/l). Non era il suo terreno ideale, ma dall'unica ibrida, l'Honda Insight (14,3 km/l), forse ci si poteva attendere di più.



HANNO GIRATO DA NOI



Molti i piloti famosi che dal 1996 hanno calcato l'asfalto di Valrano, per prove aerodinamiche o di messa a punto: qui sopra, in senso orario, il neoferrarista Giancarlo Fisichella, lo spagnolo Marc Gené e il nostro Jarno Trulli (Toyota F1)





PIÙ VARIANTI E SICUREZZA PER LA NUOVA VAIRANO

• Chiamiamolo aggiornamento professionale, anche se un po' speciale. Nel caso della nostra pista di Vairano non si è trattato di un corso, ma di modifiche tecniche necessarie ad adeguare l'impianto a esigenze di lavoro sempre più complesse. Così, per la prima volta dal 19 giugno 1995 - quando fu inaugurato il primo tratto di velocità, mentre l'handling arrivò l'anno successivo -, il Centro Asc (Automotive Safety Centre), questo il suo nome, cambia volto. Ne parliamo qui non solo perché questo test ha «battezzato» gran parte delle modifiche (in grigio scuro il tracciato utilizzato), ma perché ora, a maggior ragione, la struttura si ripropone come il fiore all'occhiello dell'Editoriale Domus. Per noi delle Prove su strada, Vairano è uno strumento di lavoro unico, il banco ideale su cui verificare, insieme ai validi collaudatori del Centro prove, il comportamento dei modelli che vi proponiamo sulla rivista. Ma non è tutto: da anni l'impianto, che consta di più tracciati per un totale di oltre otto km, è diventato tappa fissa per i test di scuderie come la Ferrari di F.1 e di grandi Case. Allora, punto per punto, diamo uno sguardo alle principali modifiche:

- 1) Al Cappio nord, uno dei due della pista di velocità, è stato ricavato un minicircuito con una variante all'interno, molto «guidata», e un'esterna, in salita e in contropendenza, con piano

- di campagna rialzato di tre metri. Quest'ultima variante servirà a produrre una compressione utile a stressare al massimo le sospensioni, per meglio verificare il comportamento dei veicoli in condizioni estreme, anche con l'handling occupato.
- 2) Tra Cappio nord e handling è stata asfaltata la via di fuga tra la fine del rettilineo e l'imbocco del Cappio, per ricavare un'altra variante e il collegamento diretto con l'handling. Si è ottenuto, così, un nuovo tracciato modulare (Cappio più handling), tecnico e interessante, lungo circa 3,5 km.
- 3) Nel tratto veloce dell'handling è stata inserita una «esse» per ridurre l'andatura delle vetture, soprattutto quando si percorre il tracciato in senso antiorario.
- 4) L'handling dispone ora di una nuova area paddock che, una volta ultimata, sarà dotata di muretto e reti di protezione per consentire ai tecnici d'assistere in sicurezza alle prove delle auto. In programma anche un accesso dedicato dalla provinciale, così da ricreare una vera zona off-limits. Nell'area sarà possibile allestire eventi per auto storiche, in passato organizzati in sede presso il nostro Museo.
- 5) Sempre sull'handling, la collina retrostante è stata «scavata» per consentire l'arretramento delle barriere «New Jersey»: sono stati guadagnati così metri preziosi di sicurezza in caso d'uscita di pista.
- 6) Riasfaltata la pista di velocità.



Sopra, il francese Alain Prost, quattro volte campione del mondo di F1, nostro tester speciale per le auto supersportive, durante una prova a Vairano. A sinistra, anche l'astro nascente tedesco di F1 Sebastian Vettel (Red Bull) ha girato qui

TEST DI CONSUMO

ED ECCO QUANTA STRADA HANNO FATTO...

• Ovvio, impostazione e «teatro» scelto - la pista - hanno dato al test un'impronta particolare, determinando risultati diversi da quelli che si potevano ricavare, per esempio, su strada o su altri tipi di percorso. Quello dell'handling e del nuovo Cappio nord voleva riprodurre un tracciato misto abbastanza scorrevole, più simile a un percorso extraurbano, con le soste cittadine simulate nelle fermate per il cambio auto. Il tratto di rettilineo utilizzato, non molto lungo, ha in pratica impedito di sfruttare le marce superiori. Così strutturato, il test non ha certo esaltato quelle auto di piccola cilindrata (esclusa la Peugeot 107) dotate di motori poco elastici abbinati a marce lunghe e con un rapporto peso/potenza sfavorevole. Ha, invece, messo in luce i modelli con un buon rapporto peso/potenza e con motori (meglio se diesel) dotati di robusta coppia in basso. In altre condizioni, dunque, i risultati non brillanti di alcune auto potrebbero risultare diversi.

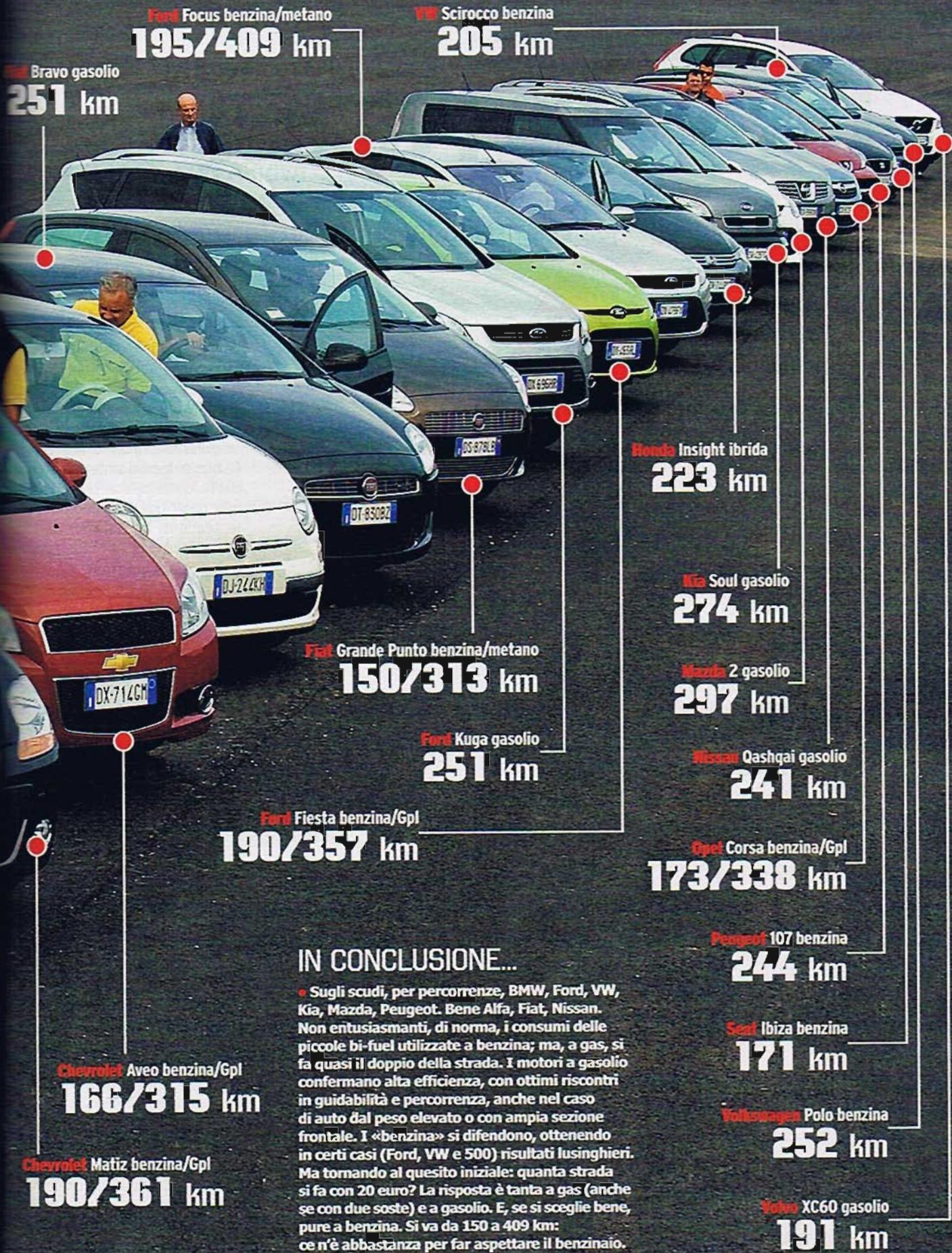


Fiat 500 benzina
211 km



BMW 120d gasolio
329 km

Alfa Romeo 159 gasolio
245 km



Ford Focus benzina/metano
195/409 km

VW Scirocco benzina
205 km

Bravo gasolio
251 km

Honda Insight ibrida
223 km

Kia Soul gasolio
274 km

Mazda 2 gasolio
297 km

Fiat Grande Punto benzina/metano
150/313 km

Ford Kuga gasolio
251 km

Nissan Qashqai gasolio
241 km

Ford Fiesta benzina/Gpl
190/357 km

Gpl Corsa benzina/Gpl
173/338 km

Peugeot 107 benzina
244 km

Chevrolet Aveo benzina/Gpl
166/315 km

Seat Ibiza benzina
171 km

Chevrolet Matiz benzina/Gpl
190/361 km

Volkswagen Polo benzina
252 km

Volvo XC60 gasolio
191 km

IN CONCLUSIONE...

• Sugli scudi, per percorrenze, BMW, Ford, VW, Kia, Mazda, Peugeot. Bene Alfa, Fiat, Nissan. Non entusiasmanti, di norma, i consumi delle piccole bi-fuel utilizzate a benzina; ma, a gas, si fa quasi il doppio della strada. I motori a gasolio confermano alta efficienza, con ottimi riscontri in guidabilità e percorrenza, anche nel caso di auto dal peso elevato o con ampia sezione frontale. I «benzina» si difendono, ottenendo in certi casi (Ford, VW e 500) risultati lusinghieri. Ma tornando al quesito iniziale: quanta strada si fa con 20 euro? La risposta è tanta a gas (anche se con due soste) e a gasolio. E, se si sceglie bene, pure a benzina. Si va da 150 a 409 km: ce n'è abbastanza per far aspettare il benzinaio.