

McLaren Senna : costa 1 mln di euro, ne dona 2

McLaren Senna – In quest'auto tutto è funzione. E' sempre pronta al via, con lo sguardo che corre da una fessura di un casco e le mani avvolte dai guanti. Sembra di sentire il calore del **V8** e il sibillare dei due **turbo**. Sono **800 i Cv** tutti nel "centrale-posteriore" e tutti alle **ruote posteriori**. Possiamo solo immaginare le emozioni che possa dare quest'auto in pista, soprattutto quando pensiamo al peso "anoressico" di **1194 Kg**.



A partire dalla già incredibile 720S, è stata costruita la Senna, proprio sullo stesso **telaio auto-portante in fibra di carbonio**. Una gabbia tra le più rigide di sempre, sofisticata, complicata, ma che donerà al pilota una semplicità di "rapporto" senza precedenti. Della 720S ha però solo lo

scheletro, in quanto la filosofia di “lusso-sportivo” di McLaren è stata sostituita da adrenalina pura, senza compromessi.



La McLaren Senna, come suggerisce il nome, incarna la visione di **uno dei piloti migliori di sempre**. Una macchina ispirata da Ayrton non poteva non essere tesa, pronta a partire, sempre concentrata e senza compromessi. Le forme non sono morbide, non sono aggraziate, non sono eleganti. Tutto è in funzione dell'**aerodinamica**, della velocità, tutto è in funzione del superamento dei propri limiti. Come già detto l'aerodinamica è il centro del progetto, con **funzioni attive al posteriore e all'anteriore**, dove non troviamo neanche un elemento che non finisca in una presa d'aria o in un condotto funzionale per la velocità.



La forma, se vista dall'alto è quella di una **goccia**, che taglia l'aria, ma che vi scenderà dopo una decina di giri, con gli avambracci tesi e un fischio nelle orecchie. Perché come, abbiamo ribadito più di una volta, il suo habitat è la pista. Il sistema delle sospensioni deriva direttamente dal motorsport, così come lo sterzo **sterzo elettro-idraulico**, da usare per **traiettorie pulite**, precise, rapide.



Sono 500 gli esemplari costruiti, tutti “regolarmente” al prezzo di **€945,500** IVA inclusa, tranne 1. L’ultimo esemplare è stato conteso dai clienti McLaren ad una serata di beneficenza per l’associazione **Ayrton Senna**. L’auto è stata aggiudicata a **2 milioni di euro**, tutti devoluti all’associazione che aiuterà **i bambini brasiliani meno fortunati**.

“Impegnati ad un tale livello affinché non vi siano più compromessi. Dai tutto quello che hai, tutto, assolutamente tutto.”

Ayrton Senna

Hyundai i30 N: per un viaggio “tutto chicane”

Hyundai i30 N – Finalmente anche Hyundai ha deciso di darci dentro. Curve, curve e ancora curve, con uno sviluppo della vettura come si deve. Autenticità, velocità e sostanza, senza dimenticare il progresso e le esigenze del mercato contemporaneo.

Solo la lettera che la contraddistingue è sintomo di intenzioni serie. N è l’iniziale del famigerato circuito sul quale è stata sviluppata la messa a punto: il **Nurburgring**. N è anche il **simbolo di una “chicane”**, che chiarisce immediatamente il tipo di strada sulla quale questa Hyundai i30 N eccelle. Le strade tortuose, con cambi di direzione veloce, cullati esclusivamente dalla dinamica di guida e dal sound del motore.



Le forme, con prese d'aria, estrattore e splitter anteriore prendono ispirazione dalla forma del metallo fuso, schiacciato

e proteso verso il basso. Certo non mancano gli stilemi tipicamente rallystici, panorama nel quale Hyundai compete da anni.

All'esterno è aggressiva e si fa notare, con inserti rossi che si sposano molto bene con il colore azzurro della presentazione. In ogni caso le forme sono azzeccate e relativamente pulite (nonostante il posteriore sia un pò carico di linee). L'anteriore è basso ed aggressivo, merito del bellissimo disegno della griglia (in nero lucido) e delle "pinne" del paraurti.



La trazione è anteriore, il cuore è un **2.0 4 cilindri Turbo** che arriva fino a **275 Cv** e **253 Nm di coppia**. Il **Differenziale Elettronico** a slittamento limitato (specifico Hyundai), il **controllo di trazione intelligente** e il **controllo elettronico delle sospensioni** (ECS) permettono alla Hyundai i30 N di sfruttare fino all'ultimo cavallo. Sistemi elettronici che, finalmente in questo segmento, fanno la differenza. Ciò che ci fa gridare al miracolo è anche il cambio, manuale a 6 rapporti con **"rev matching"** disattivabile.



Sono addirittura cinque le possibili impostazioni di settaggio di guida. Cinque “caratteri” della vettura, che tiene molto in conto anche la fruibilità quotidiana di una normale Hatchback. Il settaggio più sportivo è “N plus”, che disattiva tutti i controlli elettronici, per la pista o se ci si vuole divertire. Tra i cinque è presente anche un profilo completamente personalizzabile: ad ogni elemento della vettura è possibile fare assumere un diverso carattere (da N a comfort). Quindi potrete tranquillamente avere un settaggio delle sospensioni morbido, con le valvole dello scarico aperte (che “scoppiettiano” allegramente), per godere del sound senza tralasciare la comodità.



Comodità che è molto considerata negli interni, con sedili sportivi ma comodissimi. Il disegno di quest'ultimi è molto azzeccato, ma sedendovici dentro si capisce quanto siano studiati. I "fianchetti" sono abbondanti ma non intralciano l'ingresso, inoltre l'imbottitura è molto morbida ed avvolgente. Se siete alti 1,75 circa, la posizione di guida si rivela quasi perfetta. I comandi sono intuitivi, si respira qualità, ma soprattutto sportività.

Insomma questa Hyundai i30 N ci ha colpiti positivamente. Speriamo che il mercato reagisca di conseguenza, anche dato il prezzo più che competitivo di **32.350 euro**. Inoltre è possibile avere un modello depotenziato a **250 Cv**, così da non sottostare alle dementi tassazioni italiane del super-bollo. La versione depotenziata costa esattamente **28.650 euro**.

Maserati Ghibli Gran Sport : orgoglio italiano.

Maserati Ghibli Gran Sport – Il lusso Maserati è intramontabile, così come la sua incredibile storia sportiva. Il connubio perfetto si incontra in questo restyling di Ghibli, che vi cullerà con il suono del V6 di origine Ferrari, dolcemente, ma anche con qualche calcio alla schiena ogni qualvolta vorrete.



Con l'arrivo del **restyling Ghibli 2018** è stato presentato un nuovo allestimento votato allo sport. Il nome dell'allestimento è proprio **GranSport**. Prese d'aria all'anteriore più vistose, colori di carrozzeria di forte impatto e sedili sportivi. Questo condisce una rivisitazione di un modello in **continua evoluzione ed aggiornamento**, che offre sempre **maggiori dotazioni**. Maserati Ghibli supera i suoi limiti, di certo non estetici data la cura nei dettagli e la bellezza delle finiture esterne ed interne. Le forme non cambiano di molto rispetto al restyling precedente: la **griglia** si abbassa leggermente ed è contornata da

un **sottile profilo cromato**. Cambiano leggermente le forme dei fari, adesso con uno “sguardo” più deciso, e la forma del **paraurti** **posteriore**.



Gli interni sono splendidi come da copione. Per la versione GranSport l'aria che si respira è chiaramente più votata allo sport, con **sedili profilati** che ricordano quelli della GranTurismo. I materiali sono di **altissima qualità**, così come le finiture. La pelle è morbidissima, con colori ed abbinamento estremamente ricercati. Questo dona qualcosa in più alla Ghibli, che acquista lo spirito “artigianale” ed il gusto intramontabile di un marchio italiano come Maserati.



Certo non è solo forma. In questa nuova versione sono diversi gli **upgrade tecnologici** rispetto la sicurezza: proiettori Full LED adattivi con abbaglianti a matrice anti-riverbero, Highway Assist, Lane Keeping Assist, Active Blind Spot Assist, Adaptive Cruise Control e al Traffic Sign Recognition. Insomma, un'iniezione di sicurezza e tecnologia che oggettivamente mancava ad un modello di questo calibro.

Ma è comunque di sportività che si tratta: Maserati ha aggiunto alla ricetta anche **Integrated Vehicle Control (IVC)**, un sistema di controllo della trazione che migliora ulteriormente la **dinamica di guida**, aggiungendo alla già validissima esperienza di guida maggiore raffinatezza.



Ciò che ha subito minori modifiche è il motore: l'epico **3.0 V6 Twin Turbo di Maranello** si vede aggiungere 30 CV, arrivando a ben **430 e 580 Nm**. Speriamo che la gloriosa voce di questo 6 cilindri non sia cambiata, ma siamo sicuri che non ci deluderà.

Polo GTI R5 e GTI 2018: buone notizie per rallysti e drogati di sportività.

Polo GTI R5 – Quando vorrete fare un viaggio da un punto A ad un punto B, magari con un vostro amico, magari con due caschi,

magari con il respirare del turbo ad ogni rilascio, magari con terra, sassi e fango, allora la nuova Polo GTI R5 è la macchina che fa per voi.



Per gli appassionati dei rally Volkswagen ha sviluppato una nuova vettura: quattro cilindri turbo ad iniezione diretta, 272 CV e 400 Nm (mostruosi), **trazione integrale** e naturalmente **trasmissione sequenziale** (a cinque rapporti). Il peso è di **1.320 kg**, con uno zero-cento di **4,1 secondi**.

Questa Polo GTI R5 permetterà anche ai privati di correre, con un marchio che, tra il 2013 e il 2016 ha trasformato in esperienza la vittoria di ben **4 vittorie nel campionato del mondo WRC**.

Tutto è stato gestito da ingegneri e tecnici presenti sul campo durante le numerose vittorie, con test in tutta Europa, così come la produzione.

A capo dell'intero progetto ci sono François-Xavier "FX" Demaison e di Jan de Jongh che dal 2013 al 2016, è stato

ingegnere di gara della Polo R WRC del campione mondiale **Sébastien Ogie**.



Demaison afferma che: “La Polo GTI R5 dovrà dimostrare le proprie qualità in una serie di situazioni molto dure, per assicurare di essere in grado di portare avanti i successi della versione precedente, **questa volta nelle mani dei Clienti**”.

I test incredibilmente severi sono stati per ora superati con facilità, così come la dinamica di guida, già sperimentata e vincente nel recentissimo passato. Immane all'interno il **roll cage** e altri componenti di sicurezza di ultima generazione. La Polo GTI R5 verrà omologata nell'**estate 2018**, ma le vere partecipazioni a competizioni, sono previste a metà anno.



Lo strettissimo legame con la GTI stradale, che uscirà a inizio 2018, con grandi aspettative da parte degli affezionati delle storiche tre lettere a bordino rosso. Grande storia è alle spalle di questi famosissimi modelli "pepati", con a capo la Golf che aumenta la potenza, l'efficienza, le prestazioni ogni anno, così come le dimensioni.

Ma è di **Polo GTI** che stiamo parlando. **200 CV**, **237 km/h** di velocità massima e **0 a 100 km/h in 6,7 secondi**. Volkswagen parla del suo (innegabilmente ottimo) **DSG doppia frizione**, ma noi la vogliamo provare **manuale**.

La Porsche di Janis Joplin 50 anni dopo: Porsche incontra NABA a Milano

Promossa dai **Centri Porsche di Milano**, questa iniziativa si scopre molto interessante. I progetti in gara erano **40**, ma è solo la livrea vincitrice che, nel cortile dell'accademia NABA, è stata svelata dai teli. Ad essere decorata è la **Porsche 718 Boxster**, e i fortunati vincitori, o meglio vincitrici sono tre talentuose studenti: **Chiara Marradi, Jessica Anselmini e Silvia Anese**.



“**Storie di Milano**” era il tema del workshop che, come già citato dal titolo si ispira al coloratissimo periodo nel quale Janis Joplin, fece decorare la sua **Porsche 356** da **Dave Richards**. Era il **1965**, e le linee morbide e sinuose della cabrio vennero arricchite da pennellate coloratissime, in un disegno psichedelico che oggi è un simbolo.



Porsche ha voluto avvicinare un prodotto di lusso, che ha principalmente una clientela non giovanissima, proprio al **mondo dei giovani e degli studenti**, l'accostamento con "i figli dei fiori" fine anni 60 è proprio il completo sfogo della creatività e delle competenze.

Siamo veramente fieri del Centro Porsche Milanese, che offre un'occasione così importante a studenti. Ma parliamo della macchina in questione. La livrea riprende fedelmente i colori della 356 di Janis Joplin, ma riprende molti aspetti di Milano.



Dal

punto di vista artistico l'operazione capitanata da **Luigi de Vita Tucci**, direttore dei Centri Porsche milanesi, ha una valenza adorabile: chiunque pensi ad un'auto decorata non può che pensare immediatamente alle **Bmw di Andy Warhol**, di Cesar Manrique e le altre straordinarie **Art Car di Monaco**. **Rolls Royce** alza anche lei la manina e cita subito la stupenda "Yellow Submarine" di John Lennon. Le **Trabant** decorate sono arrivate perfino sul palco di "Zoo Tv Tour" degli U2. Porsche poteva rimanere a guardare? No di certo, rilancia anzi decorando il suo nuovo modello **718** in via ufficiale, concepito direttamente nella città riferimento mondiale del Design da studenti non noti, sostenuti soltanto dalla forza delle loro idee. Un'operazione coi piedi per terra molto costruttiva e attuale dunque, che apre nuove prospettive e alza l'asticella dell'impegno da parte delle (poche) case automobilistiche nell'arte e nel design.



Il 1965

risulta dunque una tappa fondamentale da citare per riportare da quanto tempo **Porsche** si presta da “tela” per i migliori creativi ma diviene qui “solo” un petesto accattivante per perpetrare con inventiva sempre fresca il tema dell’Art Car. Il tema dell’universo è ripreso dal lavoro di Richard al posteriore, **trasformando la mappa della metro milanese in costellazione**. Sulla fiancata sinistra è rappresentato un must: il **tram di Milano** si avvolge sulle persone della città, con le ruote che arrivano fino alle minigonne . Il duomo è al centro del cofano, così come due profili illuminati nelle luci dell’ora dell’immancabile aperitivo. Insomma, la decorazione incarna appieno lo spirito di Milano, frenetico, colorato e da edesso molto sportivo.

McLaren 570S Spider: super-car scoperta con un'anima

McLaren 570S Spider – E' raro che in un mondo così pieno di oggetti, riusciamo ancora a ritrovarci un'anima. E' di sicuro il caso della McLaren 570S Spider, che con le sue linee è come se ci chiamasse, chiedendoci di condividere con lei un'emozione, un viaggio. E non è per il prestigio del marchio, o la posizione del motore, o per il fatto che ci costerebbe **circa 200.000 €**. Queste macchine ci parlano e non possono non avere una coscienza propria. E' chiaramente un tripudio di **tecnologia e velocità** e quindi di tecnica, ma anche la passione ne è protagonista. Anche perché quando un'auto si "scopre" aggiunge all'esperienza di guida già a prescindere un maggiore coinvolgimento. Ne si sentono tutti i rumori e si è completamente esposti agli elementi. Con la capote rigida retratta, si possono infatti godere tutte le sfumature dello scarico della McLaren 570S Spider e del suo **V8 biturbo da 3.8 litri**.



Il tetto viene azionato elettricamente tramite un interruttore

dal posto del conducente, **ad alloggiare i pannelli un vano sotto il "tonneau"** splendidamente lavorato che si alza automaticamente, accompagnato alla chiusura dalla una tecnologia **"soft-close"**. Il tetto viene **aperto o chiuso in soli 15 secondi**, ad una velocità massima di **40km/h**.



Un **deflettore del vento** permettono inoltre di **aumentare la versatilità** sia con il tetto aperto o chiuso. Qua è il sono protagonista, prova che McLaren 570S Spider è un progetto curatissimo nei dettagli, attento ai desideri dei guidatori. Il deflettore **riduce l'intrusione del vento quanto il tetto è abbassato** e può essere abbassato per permettere di gustare al meglio il sound del V8 bi-turbo e inoltre permettere all'aria di entrare quando il tetto è chiuso (soluzione molto simile alla 675LT Spider). Disponibile anche l'incredibile optional all'interno del pacchetto **"sport system"**, che dispone dell'**ESG** per **incanalare il suono dello scarico** verso la cabina. McLaren 570S Spider ti invita a vivere l'esperienza perfetta, in ogni particolare, che sia il suono, la dinamica di guida, l'estetica. Inutile parlare delle prestazioni e delle doti di questa vera e propria super-car.



La
combinazione della **fibra di carbonio** (materiale del telaio) e
l'incredibile **3.8 da 570 Cv**, rende la 570S Spider la più
potente e leggera delle sue concorrenti Spider.
Sono **7,400** i regimi di massima resa delle turbine, con 600Nm
tra i 5,000 e i 6,500 giri. Tutta questa potenza gestita da un
cambio sequenziale a sette velocità con cambiate fulminee Il
risultato è un' accelerazione da **0 a 100km/h in 3.2 secondi** e
fino a 200km/h in 9.6 secondi.



Per

concludere: Ferrari ha finalmente trovato un vero avversario che possa competere tecnicamente, esteticamente e come Heritage, se McLaren fosse italiana...

DS3 Performance sulle strade del Lago di Como

DS3 Performance – Questa piccola bombetta da **208 Cv** fa parte di una categoria di auto che offrono tantissimo con poco. A partire da **27.150 euro**, la sportiva francese offre prestazioni più che appaganti. All'esterno è simpatica, accattivante e anche in questa versione Performance non attrae l'attenzione e non comunica chiaramente le sue intenzioni. Unici cambiamenti veramente visibili sono lo **splitter anteriore** (funzionale per l'aerodinamica), i vetri oscurati nei finestrini posteriori e il **doppio terminale di scarico**. La francesina è quindi

raffinata e discreta, molto "chic", secondo il lessico DS. Certo la combinazione di **nero lucido** e **finitura diamantata** per i **cerchi da 18** e le **Michelin Pilot SuperSport** in misura di 205/40 R 18, lasciano ad un occhio più attento degli indizi non indifferenti. E' inoltre più **bassa di 15 millimetri**. Il sistema delle sospensioni è stato tarato molto accuratamente dai tecnici di DS Performance, che non l'hanno deliberatamente reso troppo rigido. Questo da una parte a favore del confort (le buche e il pavé si sentono ugualmente), e dall'altra rendendone più efficace l'utilizzo su strada.



Nella guida più "spinta" alla DS3 è permesso di "coricarsi", rendendo le risposte **in strada** più efficaci e controllabili, meno brusche. Nei **curvoni larghi e veloci** esprime una sicurezza, una stabilità e una solidità veramente ragguardevoli per una macchina con un passo così corto. Merito fondamentale la **geometria delle sospensioni**, rivista completamente rispetto al modello base: le **carreggiate** sono state **allargate di 26 millimetri davanti e di 14 dietro**, mentre fondamentali sono i parametri geometrici di campanatura e convergenza sia dell'avantreno che al retrotreno. Ma non distraiamoci e partiamo, con l'obbiettivo di provarla e divertirci. Da Milano scegliamo una meta in giornata, dove sia

la strada che conta, la guida che conta. Non ci può rimanere indifferente il **Lago di Como** e la famosissima e storica strada che **parte da Lecco e arriva a Bellagio**, costeggiando il lato occidentale del Lago. Giriamo la chiave...nessun appassionato può rimanere indifferente al suono d'accensione di un motore come il **quattro cilindri 1.6 Turbo** della nostra "piccola" DS3. Dallo scarico la sua voce è chiara, ma **molto raffinata**. Partiamo, e anche nel tragitto fino all'autostrada ci divertiamo, le dimensioni ridotte (appena 397 cm) e le prestazioni logicamente fulminee permettono di sentirci un passo avanti a tutti, seppur in una piccola city-car.



Imboccata l'autostrada, si gode nelle accelerazioni, ma soprattutto nella **stabilità** e nella **rigidezza del telaio**, che permette di sentirsi la macchina cucita addosso. Certo non la si può guidare con una mano sola: la piccola tutta pepe reagisce molto ai cambi di direzione e rispetto alle asperità dell'asfalto. Questo anche grazie alla risposta incredibilmente progressiva del **servosterzo elettrico** che si irrigidisce e diventa molto diretto (avremmo preferito un pochino più comunicativo) all'aumentare del ritmo, e si alleggerisce alle basse velocità. Con questo sistema il controllo della vettura è totale e molto appagante alle alte

velocità, ma anche molto sensibile.

Usciti dall'autostrada imbocchiamo finalmente il nostro percorso che ci obbliga a cambiare immediatamente ritmo: il **misto stretto** è un vero e proprio piacere. La stessa carreggiata è stretta e possiamo così sfruttare al meglio le dimensioni compatte della DS3. Da seconda a terza e da terza a seconda il suono del 1.6 è fantastico: la musica la fa lui. Si sentono i **suoni del Turbo e di aspirazione** in rilascio e in cambiata, e ogni tanto si avvertono leggeri "scoppiettii".



Alla **nostra destra** il meraviglioso paesaggio che è il Lago di Como in una giornata di sole. Insomma, tra una curva e l'altra, quasi senza accorgercene arriva il cartello con la scritta "Bellagio". Sono quelle rare volte che si è delusi di essere arrivati, e che si vorrebbe subito ripartire. In ogni caso **Bellagio rimane incantevole**, seppur molto affollata in questa stagione. La **passeggiata lungo il lago** permette una sosta all'ombra e i bar prospicienti offrono una gradita sosta.



Dopo un breve giro tra le piccole e caratteristiche vie del paese, ci rimettiamo alla guida. Ormai in confidenza, prendiamo le curve sempre più allegri, sentendo lavorare con efficacia il **differenziale autobloccante Torsen** che anche se volutamente stuzzicato, non fa una piega. Il motore è inoltre parco con i consumi, è efficiente, brillante, prestazionale. La spinta è molto progressiva, e l'**allungo fino ai 5.000** (non serve portarlo oltre) è veramente un piacere.



Tornati a casa ci sembra ridicolo parlare di finiture e infotainment, ma è comunque necessario. Il navigatore e il sistema sono in ogni caso ben fatti, i comandi sono molto chiari ed intuibili e le finiture sono curate. I materiali sono di **grande qualità**, spiccano i **sedili super-profilati** misto **alcantara e pelle** e i **fari Full-LED** con **frecce progressive** (le adoriamo). Sia per quanto riguarda gli esterni che gli interni siamo rimasti gradevolmente colpiti dalla cura per i particolari.



In ogni caso le nostre conclusioni sono più che positive come si è potuto notare. Siamo convinti che questo genere di auto siano le più divertenti (e soprattutto FRUIBILI e GODIBILI in strada) che ci siano sul mercato. Piccole schegge a quattro ruote con un sound degno di nota e lo **zero-cento in 6,5 secondi**.

Audi R8 Spyder V10 plus: la più veloce delle convertibili con 4 anelli, per uno sport weekend estivo

Audi R8 Spyder – Audi per l'estate presenta la nuova R8 V10 Plus, un cavallo di battaglia della casa dei 4 anelli. Veloce, prestazionale e tecnologica vuole dare filo da torcere alle

concorrenti.

Il **più potente motore di produzione** della serie Audi: **V10 in posizione centrale** con 449 kW (610 CV). Si sente sicuramente l'influenza Lamborghini, rispetto questo propulsore che grida fino a **8.700 giri**, seppur rispettando lo stile e la ricercatezza Audi, sicuramente meno sfacciata. E' comunque il vero cuore e la vera anima dell'auto, che ne sfrutta la tecnologia e l'incredibile efficienza. Lo zero-cento è coperto in **3.3 secondi** e la velocità massima è di **328 km/h**.



Famosa per le sue doti di "quotidianità", la Audi R8 Spyder tiene conto anche dei **consumi e delle emissioni**, con dati ragguardevoli: **12,5 litri per 100 chilometri**, che corrispondono **292 grammi di CO2** per chilometro (469,9 g / mi). Incluso anche il sistema "cilindro a richiesta (COD)" che **disattiva una banca di cilindri**, il che permette una piena fruizione quotidiana della Audi R8 Spyder.

Tutto questo senza dimenticare la **dinamica**, che vanta dell'ormai classica **trazione integrale Quattro Audi**, che lascia fluire la coppia del V10 tra i due assi, portandone anche 100% al posteriore. Inoltre un **differenziale meccanico**

autobloccante sempre al posteriore, doma tutti 610 Cv e limita gli slittamenti.



Anche le sospensioni per la Audi R8 Spyder sono state meticolosamente studiate, con struttura interamente in alluminio, a detta dei tecnici Audi tanto rigido da comunicare grande confidenza, ma con un buon compromesso riguardo il comfort. Lo sterzo è elettroattuato, con diverse risposte a seconda del range del "drive selector" che ne cambia il feeling rispetto agli stili di guida selezionati.



Anche i pannelli che compongono la Audi R8 Spyder sono costruiti all'insegna della tecnologia e delle prestazioni: il copro è infatti interamente in **alluminio e fibra di carbonio**. questi materiali sono lavorati accuratamente, formando le **linee filanti e spigolose** della scoperta. Presi in grandissima considerazione i **dettagli nelle forme**, dalla perfetta profilatura dei pannelli, agli elaborati disegno dei fari **full-LED**. Anche gli interni sono studiati e disegnati meticolosamente, con i sedili a guscio in pelle e fibra di carbonio. non che l'ormai celebre "**virtual cockpit**": uno schermo digitale che sostituisce le classiche lancette del tachimetro e le informazioni di navigazione.



Gli ordini per l'Audi R8 Spyder V10 plus, sono già iniziati e le prime vetture verranno consegnate alla **fine dell'estate 2017**. Il prezzo parte da **207.500 euro**.

Audi RS al Parco Valentino: restyling e anteprime nazionali

Audi RS al Parco del Valentino – Audi RS è il brand che all'interno di Audi è responsabile delle alte prestazioni, di modelli che devono andare forte, in diretta rivalità con la concorrenza spietata e validissima di oggi. Al Parco del Valentino è stata presentata la versione rinnovata e pepata della best seller A3, che cerca di imporsi come nuovo punto di riferimento del segmento per potenza e dinamica di guida.

RS3 Sportback – La nuova RS3 punta sull'eccellenza in ogni aspetto, che non riguarda solo la velocità, ma per un marchio come Audi riguarda **design, assemblaggi e qualità dei materiali**. La compatta tedesca da un primo acchito rispetta tutti questi canoni: le aggiunte aerodinamiche studiate da i tecnici Audi RS sono ben studiate sia tecnicamente che esteticamente. Anche gli interni sono notevoli: il disegno dei sedili sportivi, comodi ma avvolgenti, l'uso di fibra di carbonio, alluminio, pelle, lo rendono un abitacolo (sempre un po' asettico) nel quale ci si rende conto del valore dell'oggetto al quale ci si mette al volante.

Il cuore è l'ormai storico **5 cilindri 2.5 TFSI**, votato come "*Engine of the year*" per sette anni consecutivi dal 2010. I tecnici dell'Audi RS ci raccontano la sua rivisitazione, che lo porta a sviluppare **400 CV** e **480 Nm** di coppia, una potenza e una coppia importanti. Il propulsore è stato **alleggerito di 26 kg** e gli sono stati **aggiunti 33 CV** rispetto al motore precedente. Le prestazioni dichiarate ne sono una conseguenza. L'Audi RS3 arriva a **100km/h in 4.1 secondi**, con una velocità massima di **280Km/h**. Dati incredibili per una compatta, numeri che 10 anni fa appartenevano esclusivamente al mondo delle super-car.

La potenza viene gestita tramite il **doppia frizione S tronic a 7 rapporti** e alla **trazione quattro** con frizione multi disco controllata elettronicamente. La potenza è distribuita tra tutte e quattro le ruote, permettendo di eseguire traiettorie precise avendo a disposizione un'alta aderenza. Non i classici sistemi di gestione come **Audi drive select** e le **sospensioni RS sport plus** con **Audi magnetic ride** a richiesta, con i quali è possibile gestire la "risposta sportiva" della vettura.

In conclusione, la nuova RS3 è più cattiva e determinata che mai, pronta a fronteggiarsi con le sue rivali, tedesche e non. Disponibile in prevendita a partire dall'estate.

Audi RS5 e TTRS – Accanto all'inedita RS 3 Sportback, presenti

al Parco del Valentino anche altre due icone della gamma RS appena rinnovate: la RS 5 Coupé e la TT RS Coupé.

La prima è da considerare la GranTurismo di Audi RS. E' un connubio tra sportività ed eleganza, con un design che ci ha convinto particolarmente. La presenza su strada di questa RS5 è veramente importante. Sotto il cofano il **2.9 V6 TFSI da 450 CV e 600 Nm**, che permette lo e **0-100 km/h in 3,9 secondi**.

Al suo fianco in invece la Coupè 2 più 2 di casa Audi. La TT RS è la più veloce di sempre, con prestazioni molto valide anche in pista. Sotto il cofano lo stesso 5 cilindri in alluminio della nuova RS3, ma il peso inferiore le permette di arrivare a 100KM/ in ben 3.7 secondi. La macchina che Clarckson definiva "per parrucchieri" si è trasformata in una apoteosi di tecnologia e velocità, un'esaltazione della tecnica tedesca. Anche questa è molto ben disegnata e realizzata.

Porsche 911 GT3 2017 : No compromessi

Porsche 911 GT3 – Porsche. Una delle pochissime case automobilistiche che dalla nascita mantengono una stessa integrità, una stessa filosofia. Ogni volta che la casa di Stoccarda presenta un nuovo modello è amore a prima vista. L'exasperazione della tecnica, della precisione chirurgica tedesca, ma con un cuore tanto. Quando al Salone di Ginevra è stata presentata la nuova versione della 911 GT3 non è successo niente di nuovo, ci siamo innamorati. Ed è la stessa Porsche che sembra innamorata degli acquirenti/appassionati del marchio. Il nuovo motore, direttamente derivato dalla GT3 cup, in un periodo in cui le cilindrata si abbassano e i cambi

manuali scompaiono, segue la direzione opposta. La potenza da **475** si sposta a **500Cv** secchi, e la cilindrata da **3.8** a **4.0**.



E' il "classico" **6 cilindri boxer**, che tutto al posteriore porta la GT3 a **100 Km/h** in **3,4 secondi**. Sarà inoltre disponibile con **cambio manuale**, appunto. Una semplice leva porta porscheisti in giacca e cravatta ad emettere urlettini da adolescente al solo sentire nominare un'opzione del genere. Un motore direttamente derivato da una macchina da corsa, con tecnologie da macchina da corsa (e voce da macchina da corsa), con 3 pedali, robe di un altro pianeta. E non è solo motore e cambio che si aggiornano, la 911 GT3 ha infatti una **assetto rivisto** in molti dettagli (25mm più bassa da terra rispetto alla Carrera S) ed è prevista l'adozione di serie dell'**asse posteriore sterzante**. E' inoltre dotata di **supporti motore attivi**, **differenziale autobloccante** e **cerchi in lega fucinati da 20"** con canale da 9 e 12 pollici. Non secondario anche il nuovo studio riguardo all'areodinamica: è nuova l'**ala posteriore in fibra di carbonio** e i nuovi percorsi di flusso nei paraurti.



Il sottoscocca è interamente carenato permettendo, non solo un flusso pulito al di sotto della carrozzeria, ma indirizzando l'aria verso il diffusore posteriore che integra anche il **doppio terminale di scarico centrale**. Ma ritorniamo al motore, e più precisamente ai giri ai quali può arrivare, ai già incredibili 8.500 della scorsa GT3, se ne aggiungono 500. Ed è qua che ci vorrebbe un minuto di silenzio. Silenzio che può essere interrotto solo dal boato di un 6 cilindri 4.0 che arriva a **9.000 giri**. Dopo questi dati mi sembra quasi noioso parlare degli interni, come al solito egregiamente assemblati e con l'uso a profusione di materiali quali l'alluminio, la fibra di carbonio e l'alcantara. Il volante è lo stesso montato sulla 918 Spyder, semplice, sottile, elegante ma sportivo. Sono **tre** invece le **diverse varianti per i sedili**: sportivi ma lussuosi i 'Plus' con **18 regolazioni elettriche**, a **guscio con schienale reclinabile manuale a guscio fisso con struttura in fibra di carbonio**.



Non abbiamo nascosto il nostro entusiasmo, ma siamo meno entusiasti (e malauguratamente consapevoli) del prezzo. La 911 GT3 sarà disponibile in Italia **da giugno a partire da 157.580 euro**. A parte gli scherzi, pensiamo che questa 911 GT3 valga ogni centesimo speso, se potete comprarla e spaventate i pedoni al semaforo con i vostri 9.000 giri e i 500 cavallini in forma smagliante sotto il cofano posteriore.

Nuova 500L con tre anime: Cross, Urban e Wagon

Nuova Fiat 500L – Dopo il primato europeo al vertice del proprio segmento la nuova 500L è più tecnologica e connessa, con maggiore carattere e personalità. E' stata rinnovata per il **40% dei componenti**, il design è stato concepito per rafforzare il *family feeling* dei modelli '500'. E' chiaramente

pensata per le strade cittadine, ma con la **versione Cross** acquista un'estetica tipica dei fuoristrada, rialzata e con rinforzi sparsi per tutta la carrozzeria. La 500L Cross è inoltre dotata del **Mode Selector** grazie al quale è possibile scegliere tra **tre diverse risposte della vettura** a seconda dello stile di guida e delle condizioni della strada: Normal, Traction+ e Gravity Control.

Il design esterno è chiaramente ripreso dalla vecchia versione, il tetto alto, i fari circolari e le nervature semplici ne caratterizzano la linea. Questa nuova versione 2017 è però più filante e moderna e sicuramente più competitiva nel mercato.



Anche la tecnologia non manca, il sistema **Uconnect™ HD Live** con **schermo touchscreen** ad alta risoluzione da 7", anche con predisposizione **Apple Car Play** e compatibilità con **Android**

Auto™ funziona molto bene, lo schermo è reattivo e le applicazioni di connessione sono stabili e fluide, sicuramente un grande passo avanti rispetto al vecchio infotainment. Unica nota negativa è la grafica, non troppo sofisticata.

Sono completamente **nuovi anche gli interni** della 500L, a partire dal design della plancia, con diversi riferimenti alla 500. E' stato ridisegnato anche il volante, con comandi e nuove cromature.



Fiat punta in particolarmente sulla sopracitata **versione Cross**, che introduce una nuova dimensione alla 500L. Oltre al **Mode Selector**, il **carattere avventuroso** della vettura è inedito, con caratteristiche che oltre i rinforzi presente un **assetto rialzato di 25 mm** e dettagli estetici da puro *crossover*: nuovo design dei paraurti, nuove protezioni laterali, nuove ripari sottoscocca anteriori e posteriori. Oltre alla Cross, anche altre 2 versioni: la **Urban**, e la **Wagon**

in cui s'esaltano le caratteristiche di **spazio e versatilità** grazie ai **sette posti completamente riconfigurabili**. La nuova 500L ha quindi tre anime vere e proprie in grado di soddisfare personalità ed esigenze diverse.

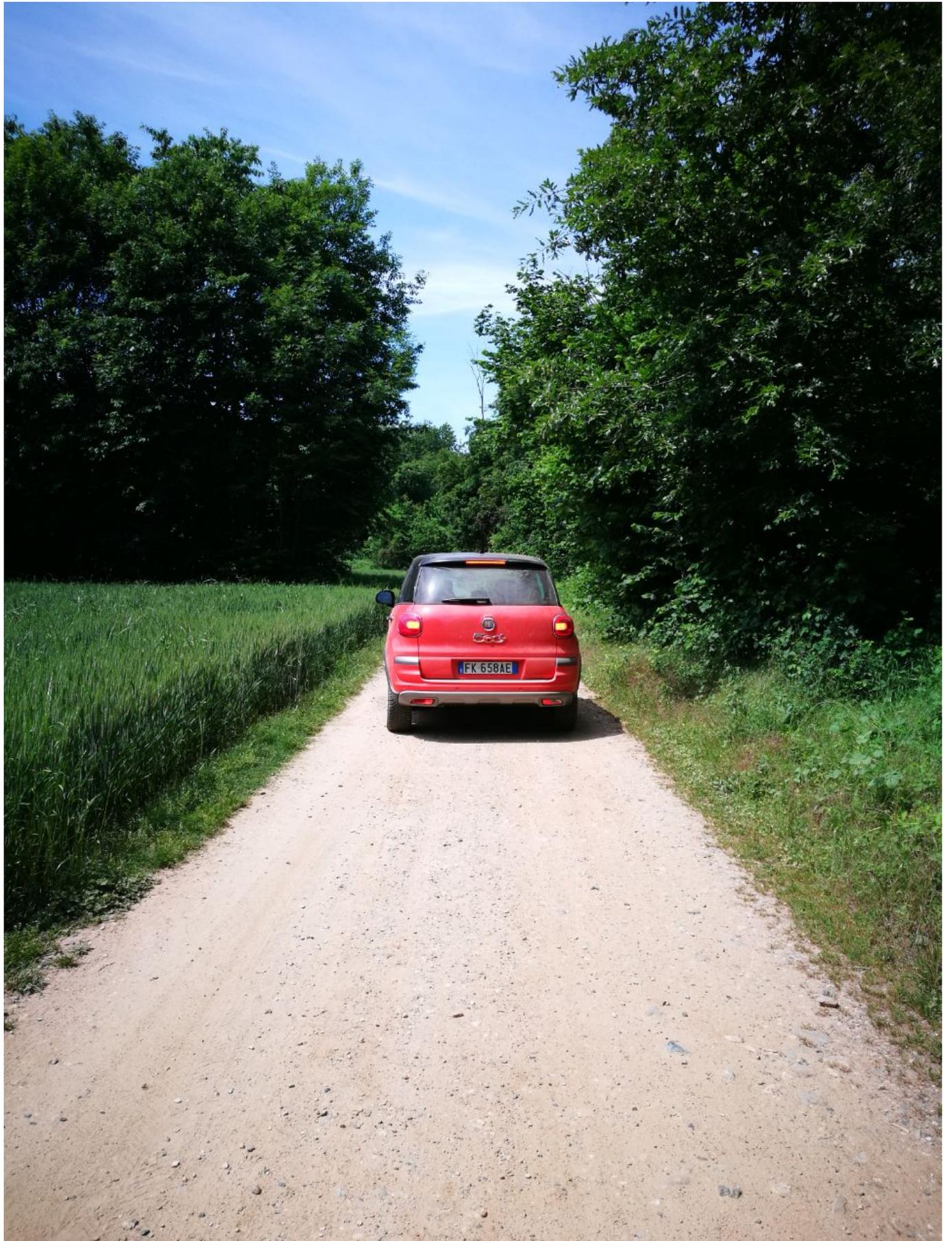


Comune a tutte le nuove dotazioni di sicurezza come l'Autonomous City Brake – il sistema di frenata automatico in

condizioni di guida urbana, **al di sotto dei 30 km/h.**

Sicuramente vincente la grande possibilità di personalizzazione, grazie al tetto in contrasto, sono disponibili fino a **1.500 personalizzazioni** tra esterni e interni.

Per quanto riguarda le motorizzazioni sono disponibili benzina, GPL, metano, gasolio con **potenze sino a 120 CV** abbinati a **cambi manuali a cinque o sei marce**, o **automatico robotizzato Dualogic**. La gamma completa comprende i motori a benzina **1.4 16V da 95 CV** e **0.9 TwinAir da 105 CV** (solo su 500L Wagon); a doppia alimentazione benzina e **GPL 1.4 TJet da 120 Cv** e a doppia alimentazione benzina e metano **0.9 TwinAir da 85 CV**. Completano l'offerta i **motori diesel 1.3 16V MultiJet da 95 CV**, anche con cambio Dualogic, e **1.6 16V MultiJet da 120 CV**.



Camaro Cabriolet: la leggenda americana si scopre per l'estate

Camaro Cabriolet V8 6.2L 8AT – È raro per le strade italiane ritrovare i classici americani. Ingombranti, rumorosi, sembrano quasi non appartenere ai nostri paesaggi.

Ma è impossibile non innamorarsene ed immaginare un viaggio per le strade dove sono nate, con il **rombo del V8** quell'estetica così spregiudicatamente a stelle e strisce.

Ultimamente le cose sono cambiate, le case americane si sono rimboccate le maniche, e negli ultimi anni hanno fatto tremare anche i marchi più prestigiosi e snob del nostro continente. I nuovi bolidi a otto cilindri sono più veloci, pratici e raffinati che mai. Da Cadillac, a Ford, a Dodge, la lista è lunga.

Oggi trattiamo la nuova Camaro Cabriolet, una scoperta che già da coupé ci aveva sorpreso, e non poco. Giunta alla sua sesta generazione, questa vettura "parla" oggi il verbo di elevati livelli di prestazioni e tecnologia, nonché di un'architettura più snella e leggera (caratteristica inedita e fondamentale nel nostro tempo, riduce consumi e aumenta le prestazioni e la guidabilità).



Hermes Cavarzan ha infatti precisato: «Questo progetto è studiato per fare in modo che non fosse solo la migliore Camaro mai prodotta, ma anche una delle migliori auto sul mercato per quanto riguarda le prestazioni: in Chevrolet si sono focalizzati su tre pilastri di progettazione: **design, prestazioni e tecnologia**», e aggiunge: «Riprogettare la Camaro è stato al tempo stesso emozionante e stimolante, ma il segreto è stato quello di voler offrire qualcosa in più». Tutto questo si vede. Per i nostalgici il design della Camaro presenta ancora gli elementi iconici di design, ma offre ancora di più sotto il profilo delle prestazioni. La Camaro Cabriolet racchiude nuove soluzioni ingegneristiche all'avanguardia, con attenzione anche all'estetica.

L'esperienza di guida è moderna, nuovi propulsori, nuovo schema delle sospensioni, struttura fortemente alleggerita. Chevrolet presenterà infatti, oltre al primissimo motore Turbo, il **nuovo turbo 2.0L** -abbinato a un **cambio automatico a 8 marce**. Ma non può mancare il **6.2L LT1** a iniezione diretta

Small Block V8, in grado di sviluppare **453 CV** (333 kW) e **617 Nm** di coppia (wow).



Inoltre per l'assetto sono disponibili le famigerate **sospensioni Magnetic Ride Control**, per la prima volta sulla versione V8. Questo sistema d'assetto è già stato sdoganato per le nuove Cadillac e Corvette, con commenti incredibilmente positivi. Le americane non sono più solamente "da dritto", ma offrono un'esperienza da vera sportiva, stabile in curva quanto in accelerazione.

E ci ha piacevolmente sorpreso la disponibilità di accoppiare il motore LT1 un **cambio manuale a sei marce "Active Rev Match"** (in scalata il cambio si sincronizza automaticamente, permettendovi di effettuare una "doppietta" mandando il segnale all'acceleratore).

Le nostre conclusioni sono quindi **più che positive**, e ancora una volta come i modelli storici del passato ci fanno sognare **viaggi al tramonto**, sulle strade tutte curve dei Canion americani...magari con "Bruce Springsteen" in sottofondo...

La nuova Camaro Cabriolet è disponibile nella versione **6.2L** a partire da **€ 55.140** (cambio manuale). La versione **2.0L Turbo**, da **275 CV**, ha un prezzo di ingresso di **€ 50.680**.

La Citroen C3 diventa anche automatica e fa visita allo chef Davide Oldani

Citroen C3 EAT6 – Arrivati alla sede Citroen, ci spiegano i vantaggi di un buon cambio automatico, in combinazione con il giusto motore. La C3 ha già raggiunto traguardi considerevoli (che noi ci aspettavamo), grazie alla sua originalità e irriverenza. E' comoda, ben studiata e assemblata. In città ha le dimensioni giuste, è brillante ma con il giusto comfort.

È riuscita infatti a sedurre molti nuovi **Clienti novizi al marchio** Citroën con una percentuale pari al **55%**.



Parlando di **design**, si fa notare, anche grazie alle moltissime possibilità di personalizzazione, con colori originali e caratteristiche del DNA corrente del marchio. La **versione bicolore** è la più scelta, con tetto in contrasto con la carrozzeria, bianco o nero. In realtà ci ha stupito il gusto e gli abbinamenti dei colori disponibili, anche in combinazione con gli interni.

Ma tornando al protagonista della prova, il **cambio**, viene presentato come **rapido e fluido** nei passaggi di marce, con la tecnologia **Quick Shift**. L'**EAT6** gestisce l'inserimento delle marce grazie a un **convertitore perfezionato** e ottimizzato grazie alla riduzione degli attriti interni.

Fondamentale e novità nel settore l'utilizzo di **convertitori bloccabili**, che evitano alla Citroën C3 gli **slittamenti** (tramite il selettore "neve"). Come scritto in precedenza decisiva è la scelta del giusto motore, in questo caso il **più potente della gamma**, il **PureTech 110 S&S**, per due anni consecutivi eletto "Engine of the year" nella categoria con cilindrata da 1.0 a 1.4 litri.



Dopo la presentazione siamo pronti per provare la macchina, sulle strade che ci portano a Cornaredo, verso il famosissimo **ristorante D'O**, dello chef Davide Oldani.

Saliamo sulle Citroen C3 e partiamo. **In città** il cambio è **morbido** come annunciato, **veloce**, alle basse velocità le cambiate sono quasi **impercettibili**. Imbocchiamo un tratto di autostrada, apprezzando la silenziosità nell'abitacolo e un sorprendente borbottio del tre cilindri, che scherzando paragoniamo a un V8. Ma tralasciando gli scherzi, il **suono del motore** è comunque piacevole a radio spenta, **non intrusivo** e con **vibrazioni veramente ridotte**. Lo sterzo è morbido, ma sempre pronto e sufficientemente preciso.

Fuori dall'autostrada imbocchiamo le stradine che ci portano verso il ristorante. Decidiamo così di premere il tasto **sport**, subito sopra il cambio, e spostare la **leva verso sinistra**, il che ci permette di passare alla **modalità manuale**. Scopriamo così un nuovo volto della c3 e la **rapidità del cambio**. I passaggi di marcia sono infatti veloci, e ci sorprende quanto sia possibile "tirare" il motore fino ad **oltre 6 mila giri**. La

Citroen C3 sa infatti anche divertire, è **godibile e agile tra le curve**, nonostante non sia una sportiva.



Arrivati a Cornaredo siamo affamati, ma **soprattutto curiosi** e non vediamo l'ora di provare i piatti di un locale particolare come "D'O". Entrati ci spiegano come più che un ristorante sia un **laboratorio**, con **30 chef** in cucina per **50 coperti**. E non si parla solo di cucina, ma anche di **Design**, ogni oggetto è studiato, se non **disegnato da Oldani in persona**. All'interno si respira un'atmosfera sicuramente ricercata, ma che se vissuta in maniera informale è più che piacevole. Le vetrate a filo strada ci permettono di vivere a pieno la **piazza principale di Cornaredo**, appena ristrutturata.



I piatti sono **originali e gustosi**, sicuramente ben sopra la media. E' un'esperienza gradevole, con **personale molto disponibile** anche a spiegazioni e curiosità.





Usciti soddisfatti nel ritorno verso Milano si confermano i pregi della Citroen C3, che ci accompagna a casa rilassati. Più che apprezzabili i sedili larghi e con imbottitura morbida "alla francese". Al clima tranquillo si aggiunge il navigatore **3D Citroën Connect Nav**, con una grafica chiara e ben disegnata. Non manca anche la telecamera posteriore, che risulta cristallina.

Insomma, la piccola francese di segmento B è un progetto ben riuscito e visibilmente ben studiato, piacevole da guidare, comoda e con linee originali. La consigliamo.

SFIDA FERRARI CONTRO LA BIGA DI BEN HUR: ED È SUBITO CINEMA

Uno spettacolo mai visto, un nuovo primato in vista per il Presidente del Club Passione Rossa: Fabio Barone, già

detentore di due record di velocità, porterà giovedì 11 maggio la sua Ferrari 458 Italia sul set del kolossal Ben Hur per sfidare – sullo sterrato del Circo di Massenzio – una biga trainata da due cavalli. Non è un record da World Guinness, certo, ma si tratta lo stesso di un evento singolare, un'impresa che non ha precedenti; una gara insolita che alle 10.00 di questo giovedì, nello stesso Circo di Massenzio realizzato per girare la scena della corsa delle bighe nel remake di Ben Hur del 2016, vedrà messa in competizione quella stessa biga che Charlton Heston guidò nello storico lungometraggio del 1959 (il film si aggiudicò un totale di 11 premi Oscar).



L'idea è nata dopo aver visto il remake di Ben Hur. L'ho proposta a Stefano Cigarini, che oggi è amministratore delegato di Cinecittà World, ma che è stato a lungo Senior Vice President Entertainment and Events della Ferrari, e siamo partiti subito con l'organizzazione. Sono orgoglioso di far correre la mia Ferrari su una pista unica. Durante le prove, mentre ero al volante mi sono guardato a fianco e

improvvisamente ho incrociato lo sguardo di uno dei cavalli... è stata un'emozione incredibile."

Queste le parole a commento di Fabio Barone, che di fronte alla perplessità di una sfida troppo sbilanciata tra automobile e biga rivela non essere proprio così. Sappiamo dunque che i due cavalli reali sviluppano 35 cavalli ciascuno per una velocità complessiva di 60 km/h. che andrà ad opporsi ai 600 cavalli meccanici di Barone: nonostante queste premesse non propriamente favorevoli, la biga potrà guadagnare in curva ciò che perderà in rettilineo, affrontando una traiettoria strettissima che permetterà loro di ridurre lo svantaggio. Inoltre i cavalli bai protagonisti della sfida appartengono all'antica razza Gelder, caratterizzata dalla forza e da una grande resistenza; una docilità, la loro, che si ferma al carattere poiché questi purosangue sono "lavoratori" e da sempre sono utilizzati per le carrozze e per la sella, durante mostre ed esibizioni.



Come per i precedenti record del mondo, la Ferrari 458 Italia è stata preparata da Capristo e Leone Motors ma, a sorpresa,

l'obiettivo non è affatto quello di battere la biga bensì di far vincere lo spettacolo. *“Partiremo a percorsi invertiti e non affiancati”* ha annunciato Barone. *“Abbiamo organizzato tutto nei minimi dettagli affinché i bellissimi purosangue siano sempre in sicurezza e sul finale ci sarà una sorpresa...”* Non ci resta allora che prendere atto delle parole del Presidente e aspettare l'11 maggio, quando cinema e motori si sfideranno in una competizione inedita: uno spettacolo che vedrà in scena gladiatori antichi e moderni.



La Ferrari della sfida

Nata nel **2009** ha da subito cambiato le regole del gioco. La linea, le proporzioni sono immortali e ancora oggi moderne. L'aerodinamica plasma la vettura, arricchendola di dettagli oggi scontati su una super-car. Insomma, un successo e un salto che ha portato il cavallino italiano molto oltre le concorrenti dell'epoca e per molti anni a seguire. La dinamica di guida, le prestazioni sono a detta di chiunque l'abbia

provata, uniche. E' stata la sportiva per eccellenza e da cui ispirarsi, e ne è un incredibile esempio ancora oggi. La 458 non invecchia, è un classico.

Anche gli interni sono punto di riferimento, e da allora parte della firma stilistica di Ferrari.

Scheda Tecnica

Lunghezza 452 cm

Larghezza 193 cm

Altezza 121 cm

Motore 8 cilindri a V

Cilindrata 4.497 cc

Potenza max/regime 419 KW (570 CV) 9.000 giri/min

Coppia massima 540 Nm

Trazione Posteriore

Velocità max 325 km/h

Accelerazione 0-100km/h 3,4 secondi

Il Tour della 124 lungo la "Strada degli impressionisti": in Francia da Parigi a Deauville

Alla spedizione hanno preso parte **15 esemplari** del modello che ha riportato il marchio fiat nel segmento delle vetture scoperte e della trazione posteriore.

La carovana è un piccolo ma rappresentativo esempio della gamma che, a seconda dei mercati, prevede: **due allestimenti**

(124 spider e Lusso), **due serie speciali** celebrative del grande passato della 124 (America ed Europa), una motorizzazione (1.4 turbo MultiAir da 140 CV) e due cambi (automatico e manuale, entrambi a sei marce).

A colpire è l'ultima nata, la **124 Europa**, che attrae l'attenzione del pubblico. Presentata allo scorso **Salone di Ginevra**, la 124spider Europa è una serie speciale a **tiratura limitata** che celebra, attraverso un equipaggiamento speciale, l'omonima versione che **Pininfarina** espose proprio al Salone di Ginevra

36

anni

fa.



La

colonna di Fiat 124spider è partita dal **MotorVillage Rond-Point des Champs Elysées**, sede di uno showroom dei marchi FCA e luogo d'incontro per mostre ed eventi culturali all'insegna del gusto italiano in tutte le sue forme.

Districandosi agilmente tra il **traffico cittadino**, le 124spider hanno puntato verso **La Roche-Guyon**, uno dei **borghi più belli di Francia**, da cui svetta un **castello medioevale** – attualmente **resort esclusivo** – che domina questa piccola oasi, in prossimità della **riserva naturale di Coteaux**. Qui storia e natura s'incontrano da secoli, diventando un set perfetto per la vettura il cui design rende omaggio al passato,

proiettandolo nell'attualità. Lo dimostrano le classiche "gobbe" sul cofano anteriore e le marcate luci posteriori orizzontali. Allo stesso modo, la griglia superiore, esagonale, s'ispira alla forma delle prese d'aria anteriori del modello storico, così come il pattern rimanda alla trama "a nido d'ape" della griglia sportiva.



Finalmente la "Strada degli Impressionisti", percorso che incontra l'ispirazione di **Monet** per il ciclo di circa 250 dipinti denominato "**Le Ninfee**". Le bellezze paesaggistiche di questa zona, pienamente godute con la capote abbassata, con il vento che ne fa da musica.

Il viaggio della carovana di 124 spider prosegue **lungo la Senna** a Les Andelys, fino a **Honfleur**, rinomata cittadina della **Normandia**. Nel percorso la colonna di spider ha affrontato curve e rettilinei, che ne mettendo in risalto il **dinamismo e l'agilità**. Si ringrazia la **trazione posteriore**, e il baricentro basso. Inoltre, gli equipaggi hanno apprezzato l'elevato **piacere di guida** e il totale controllo della vettura, anche grazie allo **sterzo** (incredibilmente diretto e sincero) e al **raffinato schema delle sospensioni** (davanti a quadrilatero, dietro multilink).



Giunti a Honfleur, dove le lancette del tempo sembrano essersi fermate, le 124spider sono state accolte con stupore dai residenti. E' sicuramente inusuale, in un paesaggio che con il suo pittoresco porticciolo ha ispirato innumerevoli artisti del calibro di Courbet, Boudin, Monet e Jongkind.



La

spedizione continua in direzione Deauville, la raffinata località balneare e mondana della Côte Fleurie frequentata da nobili e intellettuali fin dalla seconda metà dell'Ottocento. Qui nella perla della Côte Fleurie, nel 1913, la celebre stilista **Coco Chanel aprì un atelier** tra il Gran Casinò e l'albergo più lussuoso del posto, l'Hotel Normandie, che ospitò personaggi famosi dell'epoca. Vera e propria **star tra le vetture scoperte**, la 124spider è stata fotografata vicino alla spiaggia del piccolo comune francese, **una delle più belle della Normandia**, con i suoi ombrelloni multicolori e la famosa "Promenade des Planches", una **passeggiata-passerella** fatta di tavole adorna di cabine dedicate alle star del cinema americano.



La spedizione di si conclude a poca distanza da Deauville, più precisamente al **castello di Breuil**, uno degli esempi più belli del patrimonio architettonico dell'area. È l'**ultima sosta** di questo viaggio in terra francese a bordo dell'affascinante spider, il cui design evoluto racchiude in sé la **bellezza classica** della progenitrice del **1966**, **senza tradirne l'essenza**.



Alla “scoperta” della primavera con la nuova Mercedes Classe E Cabrio

Mercedes Classe E Cabrio – È iniziata la primavera, e anche Mercedes non si lascia scappare l'occasione. La gamma della classe E si arricchisce con la versione cabrio, pronta a cullarci in viaggi rilassanti, ma con il vento tra i capelli. A richiesta la nuova Classe E Cabrio può infatti essere equipaggiata con il sistema frangivento elettrico **AIRCAP** e il riscaldamento per la zona della testa **AIRSCARF**, per godere di un maggior comfort nella guida open air. Infine la cabriolet è disponibile per la prima volta anche con la **trazione integrale 4MATIC**.



Gli interni della nuova Classe E Cabrio presentano un disegno molto raffinato ed elegante. Due display da 12,3 pollici sotto un unico vetro di copertura formano un **display widescreen** di notevoli dimensioni, ben inserito tra la parte superiore e quella inferiore della plancia. I comandi sono moltissimi: **touch control** a sfioramento sul volante, il classico **touchpad**, il sistema di comando vocale **VOICETRONIC** e tasti di selezione diretta, sparsi un po' ovunque, ma sempre leggibili e ben progettati. I materiali sono pregiati e ben assemblati, con combinazioni bilanciate e ben riuscite a secondo dei diversi allestimenti. Tra gli equipaggiamenti a richiesta figurano i **rivestimenti in pelle UV-riflettente**.

Sono inoltre disponibili nove tipologie di elementi decorativi, tra cui due innovative in legno chiaro a poro aperto e lucido.



Derivata dalla Classe S Cabrio, **la capote** può essere aperta e chiusa completamente in **20 secondi fino a una velocità di 50 km/h**. Dopo l'apertura, la capote si ripiega nell'alloggiamento all'interno del bagagliaio. Un avvolgibile separa la capote dal restante spazio del bagagliaio. Il comando elettrico è optional.

Il bagagliaio, con un volume di **385 litri (310 con il tetto aperto)**, resta comunque capiente anche con la capote aperta. Novità sono gli **schienali dei sedili posteriori ribaltabili**, che offrono una possibilità di ampliamento in più.

Con la capote chiusa la Classe E Cabrio riprende la silhouette della versione Coupé, anche se la linea inevitabilmente perde. Rimane in ogni caso un'auto di grande presenza e con forme ben proporzionate e filanti, di eleganza tipicamente mercedes.



Certo a tetto aperto sono visibili le forme degli interni, molto ben studiati e progettati, tra i più belli e ricercati in mercato per auto di questa categoria. Le **cornici decorative** sul montante anteriore e sul parabrezza, i listelli sulla linea di cintura e l'ampio elemento decorativo che contorna il vano di alloggiamento rendono la linea delle classe E cabrio sicuramente molto **ben raccordata** con la chiusura della capote.

