

Alfa Romeo incantano il pubblico a Villa d'Este Style 2017

Villa d'Este Style 2017 – Sesta edizione dell'esclusiva reunion che, per la prima, volta ha previsto un momento dedicato al pubblico, per conquistare gli occhi di appassionati e curiosi sull'incantevole riva del lago di Como, in Piazza Risorgimento a Cernobbio. **Una grande novità per il prestigioso evento, che raduna alcuni dei rari esemplari di Alfa Romeo 6C 2500SS Villa d'Este ancora esistenti al mondo** e che è stato ideato e promosso dall'omonimo hotel sul Lago di Como riconosciuto in tutto il mondo come simbolo di raffinata ospitalità.



“Negli anni abbiamo offerto ai proprietari di questo rivoluzionario modello la possibilità – unica al mondo – di incontrarsi, scambiare esperienze e ammirare reciprocamente le proprie vetture” commenta il Dottor Giuseppe Fontana, Vice

Presidente del Gruppo Villa d'Este. *“L'apertura al pubblico del Villa d'Este Style, condividendo la bellezza di questi rari gioielli automobilistici con gli appassionati delle quattro ruote, ha avuto un riscontro estremamente positivo. Questo ci lusinga molto e non fa che sottolineare l'unicità dell'evento”* gli fa eco il Signor Danilo Zucchetti, Direttore Generale di Villa d'Este Hotels.



Fondamentali per l'evento altri due esemplari del rarissimo modello prodotto tra il 1950-51, la **6C 2500SS Villa d'Este**, che nel **1949** vinse la “Coppa d'Oro Villa d'Este” all'ultima edizione del **Concorso d'Eleganza**, grazie soprattutto a uno stile – realizzato dalla **Carrozzeria Touring** – che segnava una nuova era nella storia del design automobilistico italiano, fatto di leggerezza e grazia, rappresentativo dell'atmosfera che si respirava e delle eccellenze delle aziende del Paese.



All'incontro hanno partecipato anche **un'Alfa Romeo RLSS del 1925**, e **un'Alfa Romeo 6C 2500SS cabriolet carrozzata Pinin Farina**. Inoltre, grazie alla **partnership con FCA Heritage e il Museo Alfa Romeo**, l'esposizione degli esemplari di Villa d'Este ha visto protagonista **un'ospite davvero speciale: la monoposto Alfa Romeo G.P. Tipo 158, da tutti conosciuta come "Alfetta", per ricordare la conquista del primo Campionato Mondiale di Formula 1 del 1950**. Protagonista indiscussa delle piste di velocità dal **1938**, rappresenta il cuore sportivo del Portello di quell'epoca. Per l'occasione Alfa Romeo ha fatto sfilare anche gli ultimi due modelli di punta: la **Giulia Quadrifoglio 510 cv.** e la nuovissima **Stelvio**, l'auto che segna l'ingresso di Alfa Romeo nel segmento dei SUV, dei quali abbiamo trattato più volte.



Determinante il contributo della **Pininfarina S.p.A.** rappresentata non solo dalla 2500 cabriolet, ma anche da una serie di **cimeli e trofei appartenuti a Nino Farina**.

“La collaborazione con Alfa Romeo è sempre stata importante nei quasi novant’anni di storia della Pininfarina sia nello stile che nei progetti industriali – ha commentato **Paolo Pininfarina** Presidente dell’omonima società –. Per suggellare la nostra vicinanza a questo evento dedicato al Marchio del Biscione abbiamo aderito con piacere alla richiesta di Villa d’Este Style 2017 di esporre alcune coppe di Nino Farina facenti parte della nostra Collezione”.



L'evento è stato quindi un'occasione unica per gli appassionati di auto d'epoca ma non solo; finalmente anche il pubblico ha potuto assistere a questo appuntamento che dal 2012 celebra alcune delle più riconosciute eccellenze italiane, l'automotive e l'hotellerie, e che – una volta l'anno – “riporta a casa” tutte le Coupè che a questa location devono i loro natali ed il loro nome.

“A conclusione di questa giornata, è stato un piacere vedere come all'entusiasmo dei partecipanti si sia aggiunto anche quello del pubblico presente sul lungolago di Cernobbio, a dimostrazione di come l'Alfa Romeo sia sempre una delle case automobilistiche più amate” ha dichiarato Marco Makaus, Project Manager dell'iniziativa Villa d'Este Style e del Registro di queste meravigliose Coupè.

Alfa Romeo 4C: piccola tutta pepe per gli sport-weekend, con una novità

Ogni scusa è buona per parlare dello storico marchio milanese che ci fa battere il cuore. Con l'arrivo delle belle giornate non si può non immaginare un **weekend sportivo** con una delle pesti marchiate Alfa Romeo. Sono la **4C coupé e spider**, le "piccole" sportive conto zero-cento in **meno di 5 secondi**. Il Design è inconfondibile, basso, scolpito, elegante e così dannatamente sportivo. E' il sole primaverile che ci porta ad immaginarci all'interno di un abitacolo studiato per la sportività e la leggerezza, semplice, ma ormai iconico. Che sia coupé o spider, la 4C è unica anche nel suono, il **quattro cilindri sovralimentato da 1750** di cilindrata emette una voce dagli scarichi cromati inconfondibile.



Ed è un urlo ben udibile anche all'interno dell'abitacolo, il che corona la sportività e lo spirito Alfa Romeo. Calarsi nell'abitacolo non è impresa facile, ma è parte

dell'esperienza, e una volta al suo interno, i sedili (seppur poco imbottiti) sono confortevoli. Ad un appassionato non può sfuggire la spalla d'entrata in **fibra di carbonio**, che svela il materiale della sofisticata (e leggerissima) struttura in carbonio, appunto. La 4C è infatti votata alla **leggerezza**, con un peso piuma di **920 kg**. I pannelli della carrozzeria sono in fibra di vetro e i componenti meccanici in alluminio. Tutto questo si traduce in un peso-potenza che con "soli" **245CV** rende la 4C una vera e propria piccola super-car.



La dinamica di guida non delude, ed è già prevedibile leggendo i dati sopra elencati. La 4C è **leggera**, quindi **agilissima**, e il **motore centrale-posteriore** è dove un motore dovrebbe stare, in assoluto. Il telaio è incredibilmente ben progettando, tanto da far pensare che la potenza possa essere molto maggiore, rispetto alla sue potenzialità. La guida è comunque rigida, le vibrazioni non mancano e lo sterzo non è servo-assistito. E' quindi una macchina per appassionati, ma soprattutto per guidatori competenti.

Con il 2017 questi aspetti vengono però mitigati, con una **modifica dell'assetto e della scatola sterzo**. Sono ridimensionati i comportamenti più nervosi della 4C, che può essere usata più frequentemente. La sportiva del biscione era solita seguire ogni asperità sull'asfalto, che si traduceva in uno sterzo nervoso, fin troppo sensibile per un uso nelle

strade di tutti i giorni. Caratteristiche impegnative per un uso stradale. L'obiettivo dei tecnici Alfa era proprio raggiungere una godibilità maggiore ed una **maggiore prevedibilità**, che mitiga il carattere tutto pepe della 4C. La peste rimane peste in ogni caso, la ragazzina scatenata si è fatta donna, ma comunque con il rossetto e i jeans di pelle.



Weekend tra i tornanti nella Ferrari GTC4Lusso T

GTC4Lusso T – Abbiamo osservato a lungo la **GTC4Lusso** parcheggiata in albergo, e ne notiamo l'imponenza e la presenza che solo una Ferrari può avere. Le forme sono scolpite, la linea è filante, sportiva, aggressiva, ma al tempo stesso così elegante. Sembra trasportarsi la sua storia nelle curve, nelle rientranze, nelle prese d'aria. Certo si

nota l'inevitabile "digitalizzazione" del disegno, che aggiunge spigoli e forme figlie di quest'era che abbraccia il computer e ripone la matita.



La

GTC4Lusso è una chiara **evoluzione della precedente Ferrari FF**, che ha aperto le porte dell'**utilizzo quotidiano** alle supercar, con quattro posti e un bagagliaio capiente. Questo spirito è infatti rimasto, con un bagagliaio che arriva fino ad **800 litri** con i sedili posteriori abbattuti. Nell'abitacolo si è consapevoli di essere al cospetto di un prodotto di un altro livello rispetto alla media. Il **design è spiccatamente Italiano e Ferrari**. Ricercato, curato, con materiali oltre l'alta qualità, di **qualità superiore**.



Il

display centrale è perfettamente integrato nel disegno della plancia, accoppiato al **piccolo schermo interattivo al lato del passeggero**. Il motore si accende tramite il tasto rosso sul volante... il suono **3.9 V8 biturbo** rimane in sottofondo. Partendo si apprezza immediatamente il lusso della GTC4, il **doppia-frizione** a 7 rapporti è sublime, ha sempre la marcia giusta, e fulminee le cambiate manuali.



Certo colpiscono le dimensioni, all'inizio sconcertanti, con un cofano infinito e una larghezza importante, alle quali però ci si abitua presto. Il "manettino" sul volante e il cavallino sul volante sono una combinazione letale per qualsiasi appassionato e non. Dopo i primi momenti di rispetto reverenziale è impossibile resistere, la levetta si sposta in "sport". Nell'**affrontare le curve**, le dimensioni della GT4 sembrano ridursi. L'auto è **agile**, grazie alle **quattro ruote sterzanti** e la spinta è eccezionale. I rettilinei sembrano sparire, e le curve vengono "mangiate" dalla stabilità e dalla tenuta di strada. È sicuramente un'esperienza fuori dal comune.



Certo manca inevitabilmente il sound del motore, che comunque migliora notevolmente agli alti regimi. Il cuore della GTC4Lusso arriva direttamente dalla **California T**, ma con pistoni e collettori di aspirazione e scarico modificati, oltre che a una differente mappatura dell'elettronica. La potenza non manca, con una copertura dei cento metri in **3,5 secondi** e ben **610 Cv**. I **turbo** hanno inoltre una risposta **praticamente istantanea**. Impossibile scendere, dopo un viaggio in un paesaggio così suggestivo, da una macchina che ci invidia tutto il mondo.



Si

prova **soddisfazione e sorpresa**, nonostante si pensi di essersi documentati abbastanza. Le Ferrari sono molto più di auto, non ne abbiamo mai abbastanza ed è sempre come la prima volta.

“Visione polemica di un Appassionato”

Quando è il cervello e non il cuore a guidare le scelte, la soluzione si presenta semplice. Si tagliano 4 cilindri e il gioco è fatto. I consumi sono ridotti del 30%, la potenza viene tagliata di circa 80 Cv, con una rispettiva diminuzione del peso. E' la Ferrari che incarna a pieno i giorni nostri e le necessità che la clientela richiede ai giorni nostri. L'incredibile silenziosità del motore è considerata un pregio, quando è da sempre cuore delle “Rosse” anche nelle GT più lussuose. Ciò che mi ha agghiacciato è inoltre il target alla quale la T è rivolta: “giovani” tra i 35 e i 45 anni. Giovani che invece di scegliere la versione più coinvolgente, scelgono di rinunciare all'anima Ferrari, spendendo in ogni caso più di 200 mila euro. L'urlo dei 12 cilindri è immortale, un heritage italiano, orgoglio in tutto il mondo. Per la cultura automobilistica è sacro. E non esiste economia, peso e praticità che tengano, soprattutto quando si parla di questo

livello di prezzo e di clientela. Questo non è certo una critica alla Ferrari, ma esclusivamente al mondo che sembra giri al contrario. “Il Cavallino” come al solito stupisce per la cura in ogni progetto, e la capacità di trasformarlo in capolavoro.

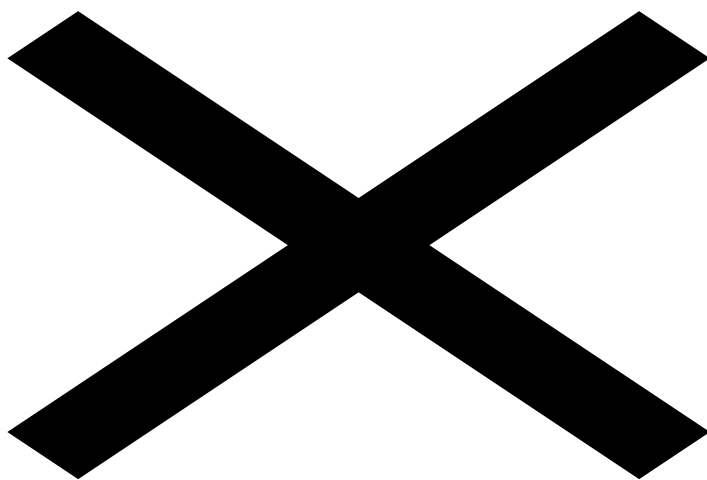
Lamborghini e Ferrari a servizio della legalità

Non spaventatevi se durante i vostri Weekend vedrete sfrecciare tra le strade della città la nuova **Lamborghini Huracán**.

Questa nuova auto, infatti, è quella della Polizia destinata alla **Polizia Stradale di Bologna**, e sarà impiegata sia in attività operative sia per il trasporto urgente di sangue ed organi.

La Huracán Polizia è utilizzata per lo svolgimento di servizi di polizia stradale, soccorso e trasporto sanitario. L'auto è in colori d'istituto (Azzurro Medio Polizia), con le parti in bianco e le scritte adattate al design dinamico della supersportiva. La livrea è completata da una **banda tricolore**, che corre lungo entrambe le fiancate della vettura.

I suoi toni e il suo design originale la rendono quindi ben riconoscibile al pubblico.



Considerando anche la grande importanza a livello assistenziale di questo nuovo modello, l'abitacolo della Huracán è provvisto delle più avanzate **dotazioni tecnologiche**. La vettura è equipaggiata con il sistema di bordo composto da **tablet e computer di ultima generazione**.

Come già detto in precedenza, il compito fondamentale della Huracán Polizia è l'**assistenza sanitaria**.

A questo scopo, il bagagliaio anteriore della vettura ospita una speciale attrezzatura frigobox per il trasporto urgente di organi per trapianti. Per il soccorso d'emergenza delle persone l'equipaggiamento comprende, inoltre, un defibrillatore, che è capace di salvare vite ristabilendo tramite mirate scariche elettriche un normale battito del cuore in caso di forte aritmia cardiaca o fibrillazione ventricolare.

Nel corso del 2016 sono stati diversi i trasporti effettuati con le Lamborghini della Polizia di Stato, che hanno salvato la vita a moltissime persone: la Polizia Stradale è costantemente impegnata per le esigenze relative

all'assistenza sanitaria.

Se tutto questo accade a Bologna, a Milano invece troveremo il marchio rosso di categoria: la Ferrari. Il grande stemma italiano viene certificato per l'assistenza ospedaliera. Particolarmente gratificante è sapere che questa meraviglia sia una confisca ai beni della mafia. L'idea è partita dal fatto che fosse bianca, e quindi perfetta per la livrea della polizia locale.



LAMBORGHINI HURACAN LP 610-4

POLIZIA STRADALE

SCHEDA TECNICA	SCHEDA EQUIPAGGIAMENTI
telaio ibrido in alluminio e fibra di carbonio	Barra luminosa carenata (marca Sonora).
dieci cilindri a V – 5204 cc	Faretti lampeggianti collocati sotto la calandra anteriore (marca Sonora).
449 Kw / 610 Cv a 8250 giri/min. – EURO 6	Sirena elettronica bitonale, con frequenza per le Forze di Polizia (marca Sonora).
trazione integrale con frizione elettro idraulica multi-disco	Telecomando per l'accensione delle luci lampeggianti e della sirena, con incorporato il microfono per l'amplificazione della voce all'esterna dell'autovettura.
cambio LDF a sette rapporti con doppia frizione	Nr. 2 alloggiamenti per dispositivi di segnalazione manuale.
velocità massima > 325 Km/h	Nr. 1 torcia con lampada a led completa di cono giallo (marca Federal Signal Vama).
0-100 Km/h 3,2 sec	Nr. 1 porta-arma lunga Beretta PM12 con serratura a chiave.
0-200 Km/h 9,9 sec	Nr. 1 estintore a polvere da 1 Kg.
Lunghezza 4459 mm	Nr. 1 bandiera rossa.

Larghezza 1924 mm – con specchietti 2236 mm	Nr. 1 frigo portatile marca Ardes mod. Frigo TK.
Passo 2620 mm	Nr. 1 defibrillatore marca Cardioline mod. Lifeline
Altezza 1165 mm	Nr. 1 impianto radio VHF completo
Peso a secco 1422 Kg	Nr. 1 sistema Sintel Italia Scout Nav2 costituito da Tablet, videocamera 12X, antenna GPS
Peso/Potenza 2,33 Kg/Cv	
Serbatoio 80 litri	
Emissioni di CO2 290 g/Km	

“The way to Essential”: Range Rover Velar al fuorisalone 2017

Range Rover Velar alla DesignWeek2017 – Un ricco parterre di ospiti italiani e internazionali ha partecipato all'esclusivo evento organizzato da **Land Rover**, celebre marchio automobilistico britannico, nella prestigiosa cornice del Palazzo della Permanente a Milano. Land Rover, che torna alla **Milan Design Week** per il **4°anno consecutivo**, ha presentato **“The Way to Essential”**: un progetto allestitivo che porta il visitatore in una dimensione senza tempo, in cui vivere un'esperienza visiva, sonora e tattile, all'insegna del **riduzionismo**.



Reductionism è anche il concetto attorno a cui ruota l'architettura della nuova **Range Rover Velar**, il quarto modello della famiglia Range Rover, il cui design ricercato e anticonvenzionale infonde al brand una nuova dimensione di modernità e raffinata eleganza.

Ospiti d'eccezione della serata sono stati **Massimo Frascella, Creative Director Exteriors Land Rover Design**, e **Amy Frascella, Chief Designer Colour and Materials Land Rover Design**, che insieme a Elena e Giulia Sella di **DesignByGemini** hanno accompagnato gli ospiti alla scoperta di Range Rover Velar, raccontando ciò che li ha guidati nel processo creativo che ha portato alla nascita dell'ultimo modello della famiglia Range Rover.

Sempre nel corso della serata è stato presentato **#inspiredbyVelar**, il progetto europeo firmato Land Rover che, esplorando il mondo del design e della tecnologia, coinvolge giovani designer nella realizzazione di pezzi unici ispirati

dalla nuova Range Rover Velar. Sei i designer di talento che aderiscono al progetto: l'italiano **Luca Nichetto**, la francese **Victoria Willmotte**, lo spagnolo **Victor Castanera**, i tedeschi **Sebastian Scherer** e **Piet Boon** e l'industrial designer **Jinsop Lee**.



L'evento è stato anche l'occasione per vivere in prima persona il percorso allestitivo: uno spazio dove il disordine lascia spazio alla contemplazione e la dispersione diventa attenzione, mentre i rumori e la confusione cromatica cittadina si trasformano in silenzio e bianco totale. Il percorso multisensoriale trova la sua principale espressione creativa in un **bosco stilizzato**, armoniosamente composto da tessuti **Kvadrat**, punto di riferimento a livello europeo nel mondo del design di tessuti. Metafora di un passaggio materiale e mentale che conduce alla pura bellezza, i visitatori, attraversando questo bosco, iniziano a intravedere dettagli minimali dell'auto, la nuova Range Rover Velar, per poi contemplarla, nella sua interezza, come autentica icona di design.

Range Rover Velar

Range Rover Velar, presentata il 1 marzo con un reveal mondiale al Design Museum di Londra, arricchisce la famiglia Range Rover, infondendo al brand una nuova dimensione di glamour, modernità e raffinata eleganza. Progettata per posizionarsi fra Range Rover Evoque e Range Rover Sport, Velar offre livelli di lusso, raffinatezza e capacità all-terrain mai visti prima nel segmento dei SUV di medie dimensioni. Creata da un progetto esclusivo e realizzata utilizzando l'architettura in alluminio Jaguar Land Rover, Velar rappresenta il futuro capitolo della storia dei successi Range Rover. Caratterizzata da un **approccio visivo semplificato** che tende al **riduzionismo** e dalla meticolosa **precisione di ogni dettaglio**, Velar evolve il DNA Range Rover e prefigura la prossima generazione di veicoli Range Rover.

Renault Alpine A110 [2017] : weekend sportivo e nostalgico allo stesso tempo

Alpine A110 – Perfetta per i **weekend sportivi**, non potremmo non gioire per l'uscita di questa "piccola" francese da **250 km/h** (limitati elettronicamente). Compatta, aggraziata, ben proporzionata, ha una **linea retro**, molto sinuosa e morbida. Impossibile non notare la somiglianza con la storica 110 degli anni 60/70, che vinse contro Porsche e Lancia nei rally del periodo.



Lunga

418 cm è una gioia per gli occhi e in potenza per un proprietario che dovrà parcheggiarla. Diciamo così perché pur essendo palesemente votata alla guida sportiva, ed infatti è bassissima, non nega le comodità utili per tutti i giorni. Gli interni sono di grande qualità, con **materiali premium** e con un design molto curato e pulito. Non mancano i comfort e gli accorgimenti immancabili in un'auto moderna e competitiva. Gli ingegneri Renault hanno lavorato duramente anche per offrire uno storage più che modesto per una biposto sportiva come questa. Sono **200 i litri del bagagliaio**, diviso tra l'anteriore e il posteriore. Di certo "calandosi" nell'abitacolo si avverte il valore e si è consapevoli del prodotto che si ha tra le mani.



L'emozione dipende sicuramente dalla storia sulle spalle di questo marchio (inattivo dagli anni '90), ma è la sua **equilibrata modernità** che ci ha colpiti. Alpine A110 riesce a dimostrarsi degna sia del glorioso passato che dell'esigentissimo futuro. E' infatti di tecnologia e cura nei dettagli che si parla. Il peso è di **1080 kg**, grazie a telaio e pannelli della carrozzeria completamente in alluminio, nonché uno **schema a quadrilatero deformabile** nelle sospensioni anteriori e posteriori (sistema raffinato, che offre un'eccellente dinamica di guida).



Il

cambio è un **robotizzato a doppia frizione** con comandi al volante, prodotto dalla casa tedesca **Getrag**. A spingere la francese è un **1.8 turbo a iniezione diretta** da **252 Cv**, posizionato alle spalle dei sedili, dove una vera sportiva necessita. Sono **quattro i cilindri**, che derivano direttamente dal 1.6 montato sulla Clio RS. Ma non è solo la cilindrata che cambia, è infatti stato montato un **nuovo turbo** e un **sistema di scarico con valvola attiva**. Questo consente di lasciare “respirare” o meno il motore, diminuendo il rombo a piacimento, per una maggiore praticità nell’uso cittadino. Simpatica la scelta volontaria di non montare un differenziale autobloccante, che a detta dei tecnici Alpine ha trazione in uscita di curva “più che sufficiente”. E’ con queste dichiarazioni che scopriamo la cura e la passione che dall’Alpine



Gli

esemplari di lancio sono **1955**, come l'anno di fondazione del marchio Alpine, già tutti venduti. I neo-proprietari non hanno ancora provato l'auto, l'acquisto è stato quindi guidato sicuramente dall'affezione al marchio e dal carisma del modello che in versione di lancio, chiamata "**Prémère Edition**", è la versione top di gamma. Se la ordinaste ora (disponibile in pochissimi punti vendita dedicati), le consegne sono previste per la **prima della metà del 2018**, con un prezzo di circa **55.000 euro**.

RUF CTR: qualcuno ha detto nostalgia?

RUF CTR – Alcune storie d'amore durano per sempre... è il caso di **RUF** e **Porsche**, che da metà anni '70 elabora i già incredibili prodotti della casa di Stoccarda e crea veri e

propri **concentrati di esuberanza e prestazione**. Non può quindi che farci scendere una lacrima densa di gioia la nuova bestia firmata RUF e presentata al Salone di Ginevra 2017. La **RUF CTR** è una rivisitazione in chiave moderna della leggendaria **CTR Yellow Bird** che ai suoi tempi era già un classico.



Ed è proprio questo il concetto sul quale vogliamo concentrarci: il progetto è emozionante, proprio perché mantiene tutta l'autentica poesia degli **anni della 993** con dettagli che manderebbero in crisi qualsiasi porschista accanito. Si vede e si sente questa ricerca, un prodotto fatto da veri appassionati per veri appassionati. Gli esterni riprendono quasi completamente la linea della storica 993, ma con dettagli moderni ben disegnati, realizzati e integrati nella linea retro. **L'aspetto nasconde la vera natura** della RUF CTR: una "semplice Porsche 911 turbo dell'87" nasconde un **telaio interamente in carbonio**, spinto da un **6 cilindri boxer da 3.6 di cilindrata**. La potenza è di **700 CV** e i **Nm** sono **880**, non proprio un agnellino quindi. Il motore è "aiutato" da **2**

turbo, che possiamo solo immaginare il rumore che faranno. Il sistema delle sospensioni è curato direttamente da **ZF** e seguono uno schema a doppi bracci oscillanti e **ammortizzatori orizzontali**, una conformazione degna di un'auto da corsa. ZF ha inoltre sviluppato **il cambio**, rigorosamente **manuale a sei rapporti**, che se usato in modo corretto porta il fulmine giallo da **0-100 km/h in 3,5 s**. I pannelli sono interamente in carbonio, e i freni carboceramici. Il sistema frenante da sei pistoncini all'anteriore e quattro al posteriore è nascosto da **cerchi da 19" in alluminio forgiato** con dado centrale.



Noi siamo già abbastanza emozionati, ma è lo stesso proprietario ad esserne orgoglioso e coinvolto, descrivendolo come : *"...una storia d'amore con la nostra storia e l'auto che abbiamo creato trent'anni fa. Volevamo riproporla in chiave moderna"*. Così parla proprio **Alois Ruf (Junior)**, che ne descrive anche gli interni: *"dentro ci sono due sedili, un volante, una leva del cambio e non molto altro. Ah, un cruscotto con cinque strumenti"*, non parla di infotainment, non parla di confort e non parla di apple car-play. L'unico schermo nell'auto, a sua detta è il parabrezza. Gli interni

sono comunque meravigliosamente rivestiti di alcantara, e la presenza del carbonio è ovunque.



Il prezzo si aggira attorno agli **800.000 euro**, compreso il corso di guida per impararne i segreti e i comportamenti al limite. Se siete interessati vi consigliamo di sbrigarvi ad ordinarla, dato che gli esemplari dichiarati sono solo **30**, a partire dalla **prima metà del 2018**.



La "famiglia" RUF

Range Rover Velar: prototipo di serie a braccetto con il futuro

Velar era il nome dei primi prototipi **Range Rover**, e in qualche modo la Velar è un ritorno del marchio a un nuovo inizio, che può sembrare ossimorico. La Velar viene spogliata e ricostruita con al centro del progetto design, tecnologia e sostanza. La qualità è maniacale, il progetto è una garanzia, perché sfrutta al massimo potenziale tutto il meglio dei giorni nostri. Il fatto che gli stilemi Range Rover siano ripresi rende in qualche modo ancora più futuristico il progetto, che trasporta il marchio direttamente nel futuro.



Le proporzioni sono interessanti, è innegabile il fatto che sia un **SUV di grandi dimensioni**, ma la **pulizia delle forme** lo rende filante equilibrato. I fari, a LED naturalmente, sembrano disegnati sulla carrozzeria, e restano visibili anche dalla fiancata. È una massiccia scultura su ruote, che avrà sicuramente un impatto interessante su strada.

Chiaramente colpiscono le **maniglie delle portiere a scomparsa**, parte dell'estrema pulizia estetica che non tralascia neanche gli interni. I rivestimenti e le finiture sono di estrema qualità, con l'adozione di un **nuovo materiale con a base il cotone**, che si sposa perfettamente con il lusso classico di pelle e legno.



La plancia è super tecnologica, avanti alle concorrenti per quanto riguarda forma e dotazioni. I sistemi a bordo vengono infatti controllati da **due schermi di 10 pollici**. Il superiore controlla la navigazione e le funzioni multimediali, in una posizione canonica rispetto ai sistemi di oggi, ma naturalmente con una possibilità inedita: è possibile infatti ruotarlo fino a 30 gradi per evitare riflessi e avere una visione ottimale intatte le condizioni. Mentre quello inferiore controlla il clima e il sofisticato sistema di controllo di trazione per i fondi a bassa aderenza.



Questo sistema è stato battezzato da Range Rover **“Touch Pro Duo”**, che integra anche diverse funzioni controllabili direttamente dall’app sullo smartphone, dalla navigazione connessa al controllo del carburante, alle coordinate del parcheggio.

Per quanto riguarda la guida e la struttura, la Velar vanta una **scocca in alluminio** (condivisa con le ultime Jaguar) e motori che passano dal **4 cilindri diesel di 180 CV** fino al **V6 benzina da 380 CV**. Il cambio è esclusivamente **automatico a 8 rapporti**.



È inutile citare le capacità off-road della Velar, che con i suoi **4 metri 80** può superare tutti gli ostacoli immaginabili. È sicuramente un prodotto che però verrà utilizzato principalmente in città, e che in città si farà sicuramente notare. Questo per le sue forme e una volta parlato con il proprietario, anche per il suo prezzo, che si aggira attorno ai **100 mila euro**.



Huracan Performante: il vero carattere del Toro

di Emanuele D'Argenzio

Lamborghini Huracan Performante – E' difficile descrivere la parola "orgoglio italiano". Soprattutto se si parla del mondo dell'automotive, e più in particolare della parola "super-car". E' sentirsi parte di un progetto al quale non hai partecipato, è passione per qualcosa che non avrai mai l'onore di possedere e di guidare. Eppure ti emozioni e cadi vittima della sindrome di Stendhal, davanti ad una scultura con appendici aerodinamiche che corre da zero a cento in 2,9 secondi.



Sono 640 i cavalli sotto al cofano della nuova creatura del Toro, nuove valvole in titanio, nuovo impianto di aspirazione e di scarico. Diverso anche l'assetto, più rigido del 10%. La Huracan Performante cambia, si arricchisce di carattere e arroganza, nonché di tecnologia. E' nuovo il sofisticato studio aerodinamico che porta un nome tutto Italiano, naturalmente: Aerodinamica Lamborghini Attiva (Ala). Rimangono distratti dal grande alettone posteriore, ma sono i flap mobili che compiono la magia. Il sistema è controllato dall'elettronica, montato all'anteriore e al posteriore. I flap all'anteriore se chiusi agiscono sulla deportanza in avantreno e aiutano nelle frenate particolarmente impegnative. Se aperti massimizzano la penetrazione aerodinamica, indirizzando il flusso d'aria incanalato nel sottoscocca.



L'aria al posteriore viene invece indirizzata opportunamente da un'altra coppia di flap posizionati sulla coda, che la dirigono verso lo spoiler posteriore. Se agiscono all'unisono, le due coppie di appendici mobili permettono il "toque vectoring": lavorano autonomamente, autobilanciandosi e aumentando il carico aerodinamico sul lato sinistro o destro dell'auto, donando agilità e stabilità nelle curve più veloci. La grande presenza scenica del toro "tutto muscoli" non è quindi solo una bella maschera, ma rivela tanta sostanza.



Gli interni sono naturalmente mozzafiato, la lavorazione particolare del carbonio risulta come scolpita, e il design è inconfondibilmente Lamborghini.

Nella sua esuberanza è equilibrata, completamente a suo agio e nonostante la definizione di "Lamborghini più commerciale di sempre" dal vivo lascia a bocca aperta. Il DNA italiano si vede e si sente!