

a Stelvio, che deriva meccanicamente dalla Giulia, è alta da terra e quasi tutte le varianti hanno la trazione integrale, però non aspira al fuoristrada ma vuole contendere alla Porsche Macan il primato di suv più sportiva. È leggera, grazie all'impiego di carbonio e alluminio, ha un assetto rigido, uno sterzo rapidissimo al quale bisogna abituarsi e un cambio automatico a 8 rapporti dalla taratura aggressiva. Questo comporta reattività, maneggevolezza e precisione senza confronti nella categoria e impegnarla in curve e controcurve diventa un divertimento assoluto, vicino a quello della Giulia anche se si guida 12 cm più in alto. Per contro, rilassa meno rispetto alle altre suv della sua classe, perché invita continuamente a una condotta sportiva. Offre quattro motori: 2.2 turbodiesel da 180 o 210 CV e 2.0 turbo da 200 o 280 CV, ma a fine 2017 arriverà la Quadrifoglio, col 2.9 V6 biturbo da 510 CV. Il turbodiesel 180 CV (l'unico



IN BREVE	
MOTORI	2.0 (BZ), 2.2 (D)
DIMENSIONI	469/190/167 cm
PREZZI	47.300/57.300 euro

I prezzi sono allineati a quelli di Audi Q5 e BMW X4 e più bassi rispetto a Mercedes GLC Coupé e Porsche Macan



abbinabile alla sola trazione posteriore) e il turbo da 200 CV, permettono già una agilità piacevole. Il turbodiesel da 210 CV resta morbido e omogeneo, permette consumi interessanti e prestazioni assolute di rilevo, ma non ha la cattiveria di erogazione che la potenza dichiarata suggerirebbe, Il motore a benzina da 280 CV, invece, è pronto, potente, ricco di coppia e ha anche una bella voce, esattamente come ci si aspetta da un Alfa. La linea è equilibrata e immediatamente riconducibile all'immagine del "Biscione" e l'abitacolo ripropone gli stessi arredi della Giulia, dal sapore decisamente sportivo e piuttosto curati nel montaggio e nella scelta dei materiali. Il divano può ospitare molto comodamente due adulti e l'eventuale passeggero centrale sta più comodo rispetto ad altre suv della stessa categoria. Il bagagliaio non è male (il volume va da 525 a 1.600 litri) e tutte le versioni offrono di serie il portellone con apertura elettrica.



## BMW SERIE 5

L'AUTOPILOTA NON È PIÙ COSÌ LONTANO



a Serie 5 strizza l'occhio alla guida ■autonoma. Esteticamente sembra un'evoluzione del modello precedente ma è tutta nuova e il peso cala di un centinaio di chili. Anche aprendo le portiere non si avvertono rivoluzioni, ma mettendosi al volante ci si imbatte nel nuovo touchscreen da 10,25° e nel sistema di comando gestuale per coordinare alcune funzioni con i movimenti della mano. L'head-up display ha una superficie di proiezione aumentata del 70% e sul volante c'è il tasto che inserisce lo sterzo attivo, che corregge automaticamente la traiettoria dell'auto per tenerla in carreggiata. E non basta: può parcheggiare da sola grazie a una funzione attivabile dall'esterno con il telecomando. All'atto pratico, ha contenuti hi-tech che, per certi aspetti, sono superiori a quelli dell'ammiraglia Serie 7.

IN BREVE		
MOTORI	2.0 (E	Z/D/IBR.BZ), 3.0 (BZ/D)
DIMENSI	ONI	494/187/148 cm
PREZZI		50.800/72.800 euro

## KIA PICANTO

SI È MESSA A FARE LA SPORTIVA



a terza generazione della Picanto vuole toccare le corde del pubblico giovane più di quanto non abbiamo fatto le generaioni predenti del 2004 e 2011 e accentua la caratterizzazione sportiveggiante: la lunghezza è invariata, ma aumenta la larghezza per sembrare più "piantata" sulla strada e viene introdotto l'allestimento GT Line. La dotazione di elettronica per intrattenimento, connettività e ausilio alla guida arriva poi a livelli inusuali per una citycar. Dentro si ritrova la stessa cura costruttiva delle Kia più grandi e quattro adulti viaggiano piuttosto comodamente. Il motore 1.000 da 67 CV è molto disinvolto e riesce perfino a divertire, il 1.200 da 84 CV è più potente ma ha un'indole più placida. In arrivo anche un 1.000 turbo da 100 CV e la versione a gpl del 1.000 aspirato.

IN BREVE	
1.0 (BZ), 1.2 /BZ)	
360/160/149 cm	
10.800/15.000 euro	

## RENAULT TWINGO

AUTOMATICO A COSTO ZERO PER LA "BASE"



Esisteva già una Twingo con il cambio automatico che ha riscosso un ottimo successo di mercato, ma era disponibile solo con il motore turbo da 90 CV. E allora Renault ha deciso di mettere in listino anche una versione EDC (cioè con lo stesso cambio a doppia frizione a sei rapporti) con la motorizzazione base della gamma, ovvero con il tre cilindri 1.000 aspirato da 69 CV con un prezzo di partenza ridotto a 11.950 euro. Che poi è anche la cifra necessaria per acquistare la versione manuale, a parità di allestimento. L'EDC si sposa ottimamente con l'impiego cittadino, ma oltre a migliorare il confort di guida nel traffico, riduce il consumo e le emissioni di CO2 4,5 l/100km e 102 g/km nel ciclo misto. Le prestazioni sono interessanti, anche se non bisogna pretendere emozioni forti.

IN BREVE	
1.0 (BZ)	
360/165/155 cm	
11.950/15.900 euro	



## LA 500 ELETTRICA C'È, MA LA FIAT NON C'ENTRA

Dallo scorso anno è diventato legale "elettrificare" un'auto con motore a scoppio. E così le Officine Ruggenti, per dare visibilità alle loro proposte di trasformazione, hanno messo le batterie all'italiana più amata di sempre: la vecchia Fiat 500. Il motore elettrico posteriore ha 13,5 kW (20 CV) ed è collegato alle ruote tramite il cambio originale a 4 marce (che può anche non essere utilizzato ma, in tal caso, l'autonomia diminuisce). Le batterie al litio sono davanti e la velocità massima è di 85 km/h, mentre l'autonomia nominale va da 95 o 120 km. Una 500 elettrica trasformata costa 28.700 euro, ma per chi ha un esemplare da elettrificare bastano 7.200 euro, più il costo delle batterie che, però, possono essere affittate.