



AUTO di Maurizio Maggi

## CURVE COREANE

**M**ica noccioline: 70 mila negli Stati Uniti, 18 mila in Europa e 23 mila nel resto del mondo. Sono gli obiettivi della New Sorento, seconda generazione del veicolo che ha sdoganato la Kia presso il pubblico modaiolo del vecchio continente. Rispetto alla prima, è più grandicella, ha una migliore aerodinamica e un look più moderno e filante. Oltre alla possibilità dei sette

posti, un'opportunità interessante ma poco sfruttata dalla clientela italiana. Può fare il Suv, con le sue brave quattro motrici, oppure assomigliargli soltanto, e accontentarsi della trazione anteriore. Pur mantenendo un livello di prezzi inferiore di quello delle famose tedesche "premium", ha a disposizione un'infinita serie di gadget in grado di alzarne un po' il costo ma pure di renderla intrigante anche per i palati sofisticati e adatta ai viaggi a lungo raggio. E sulla versione più ricca della gamma, la Active Class, sono di serie la telecamera posteriore per i parcheggi (col display nello specchietto retrovisore) e il riscaldamento bizona. Nonostante l'aspetto aggressivo, preferisce decisamente l'asfalto alle ruvide asperità dell'off-road, dove se la cava in forza dell'assetto rialza-

### Kia New Sorento 2.2 Crdi Active Class

Prezzo: 36.150 euro  
 Cilindrata: 2.199 centimetri cubi  
 Motore: 4 cilindri turbodiesel common rail  
 Potenza massima: 197 cavalli  
 Velocità massima: 190 km/ora  
 Accelerazione da 0 a 100 km/ora: 9,6 secondi  
 Trazione: integrale  
 Consumo medio: 15,2 km/litro  
 Emissioni di CO2: 174 grammi/km  
 Lunghezza: 4,69 metri  
 Bollo annuale: da 432,15 a 475,70 euro



Kia New Sorento. A destra: Renault Wind. A fianco: Piaggio X7 Evo 300. Al centro: test dinamici di sicurezza stradale, con la neve. Sotto: il Thar Mahindra

poco pure nei curvoni. Niente male neppure il bagagliaio, sul quale si caricano valigie e borsoni e che sarebbe da furgone se non ci fosse una soglia di carico piuttosto alta da terra.

In attesa del Gpl, ormai pronto al debutto, la nuova Sorento si fa preferire quando sotto il suo cofano lavora il turbodiesel da 197 cavalli, vivace e tutto sommato sobrio nei consumi. La Sorento è stata probabilmente l'auto dal nome volutamente sbagliato con il maggior successo di sempre. Gli ineffabili strateghi della casa coreana, infatti, la battezzarono così perché, con una "r" sola, suonava più o meno come gli americani pronunciano il nome della bella cittadina campana. E anche ora che s'è fatta adulta, e viene costruita pure negli Usa, della seconda "r" non c'è traccia. Simpatici, questi coreani.

to e della trazione integrale (se c'è). Nata con i longheroni da vera fuoristrada, la Sorento s'è convertita all'autoscozza portante. Come dire: ehi, ragazzi, non facciamo scherzi, non vorrete portarmi nel deserto a scimmiettare la Dakar! Siccome da fuori è impossibile notare la differenza tra due filosofie costruttive, bisogna mettersi al volante per scoprire che è cambiata. Marcian-do spediti in autostrada si scopre una vettura confortevole e spaziosa e che ondeggia

al massimo il 5 per cento in più degli equivalenti modelli estivi ma il differenziale è apparso più alto: quasi impossibile strappare sconti. «I rivenditori hanno venduto tutto quel che avevano in magazzino», dice Bertolotti. Di solito, le case le producono in estate. Subdorato il boom, qualcuno ha fatto la seconda informata quando già si girava in cappotto.

«I pneumatici invernali possono essere più efficienti della trazione integrale accoppiata alle gomme estive», racconta Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma. Per essere "invernali", le gomme devono avere scritto "M+S" sul fianco. Vanno montate in autunno e tolte in primavera e si comportano bene anche quando non c'è neve. Dovrebbero costare

### GOMME D'INVERNO

Non ci fossero stati loro, il mercato dei pneumatici sarebbe stato fiacco. Invece è esplosa la moda delle gomme invernali: gli italiani ne hanno acquistate 5 milioni l'anno scorso. Un'impennata del 45 per cento rispetto al 2008. «In tanti si sono resi conto che quando la temperatura è rigida

### In tre superano quota 10 mila

Marca e modello	Immatricolazioni
Ford Kuga	10.984
Audi Q5	10.497
Volkswagen Tiguan	10.236
Fiat Sedici	9.719
Toyota Rav4	9.530
Daihatsu Terios	5.655
Land Rover Freelander	5.005
Nissan Qashqai	4.936
Bmw X5	4.925
Suzuki Jimny	4.620

L'anno scorso la Kuga è balzata al comando nella categoria dei Suv e dei fuoristrada, battendo sul filo di lana la debuttante Q5. Nel suo complesso, il segmento ha visto calare le vendite del 12 per cento. Fonte InterAuto News



### FASCINO INDIANO

Squadrato come una vecchia Jeep, spartano ma personalizzabile. Viene dall'India e costa poco (si parte da 17.500 euro), per essere un vero fuoristrada, il Thar della Mahindra.

Ricorda i mitici Willis che la marca asiatica assemblava già nel dopoguerra e ha un'arma in più per conquistare quella fascia di pubblico alla ricerca di spigolature snob: sarà disponibile in poche centinaia



**AUTO**

## Due posti chic

Di piccole scoperte, offerte a meno di 20 mila euro, ce ne sono parecchie: si va dalla Smart Fortwo alla Citroën Pluriel, passando per la 500 Cabrio. Ma si tratta, per l'appunto, di cabriolet: in parole povere, di normali berline cui è stato tagliato il tetto. Se invece parliamo di vere e proprie roadster, il prezzo d'accesso sta nei 21.400 euro della sempiterna Mazda MX-5, ormai prossima a festeggiare le venti primavere. A colmare la lacuna ci ha pensato la Renault con la Wind, minuscola scoperta a due posti secchi, con tanto di roll bar per regalare al profilo l'aspetto delle

roadster di razza, a dispetto della taglia ridotta. Ne è uscita un'immagine intrigante, più fluida ed equilibrata di quanto messo in mostra di recente dalla casa francese, che oltretutto non tradisce in alcun modo la parentela meccanica con la Twingo. La Wind prova a sondare una delle poche strade ancora inesplorate nel gran proliferare di modelli, grandi e piccoli. Certo, nessuno si aspetta da lei grandi numeri, tanto meno in Italia: cabrio, roadster e scoperte di ogni foggia e tipo trovano notoriamente terreno fertile soprattutto nel nord Europa, dove i raggi di sole sono merce rara. Vero è per contro che, col suo tetto metallico apribile in soli 12 secondi, con un bagagliaio più che decoroso e un'aria sbarazzina, la Wind potrebbe attrarre molte automobiliste. E conquistarsi un ruolo di cittadina chic, oltre che di "tender" per la casa in riviera.

Massimo Nascimbene



di unità l'anno perché, fuori dall'India, verrà venduto solo in Italia e in Sudafrica. Telaio a longheroni, trazione integrale con le ridotte, tettuccio rigido asportabile (più avanti arriverà pure la copertura in tela

da cabriolet), motore 2.500 turbodiesel progettato in Austria dalla Avl, il Thar può avere 2 o 4 posti e non supera i 140 all'ora. Però è lungo meno di una Punto, e quindi può svicolare in città durante

la settimana e scatenarsi sui terreni più ardui nel weekend. Si chiama Thar, d'altronde, come il grande deserto. Ti metti al volante a Ravenna, ma puoi immaginarti in Rajasthan.

M. M.

**MOTO** di Maurizio Tanca

## Stile sottile

Uno scooter compatto che vuol essere agile nel traffico e protettivo come un maxi quando si esce dalla città. È il compito che la Piaggio dà al suo X7, che nella sua più recente versione Evo guadagna qualche ritocchino stilistico ma, soprattutto, il nuovo motore da 278 centimetri cubi, che gli frutta l'abituale sovrastimata denominazione di "300". Significa uno spunto più brillante rispetto al precedente 250, e la facoltà di lambire i 130 orari effettivi. Esteticamente, l'X7 Evo conserva l'aspetto slanciato, dominato dal parafrangente anteriore a becco, dal riuscito insieme parabrezza-paramani solidale al manubrio e dal macroscopico doppio faro oblungo. Nuovo il portapacchi posteriore con gli appigli per il passeggero integrati e il comando elettrico che apre il tappo del serbatoio: un pulsante integrato sul manubrio (anziché la vecchia, scomoda leva sotto la sella), che consente il rifornimento senza dover scendere dallo scooter. Ancora assente la stampella laterale e pure il freno di stazionamento. Alla prova dei fatti, a parte qualche accenno di oscillazione in presenza di vento, il Piaggio X7 Evo 300 (ma c'è anche il 125 cc, a 3.690 euro) si

conferma maneggevole e stabile, ottimamente frenato, dall'indole sportiva. Aspetto enfatizzato da un ottimo motore, che spinge con vigore. L'accoglienza in sella è più che dignitosa per entrambi gli occupanti.

### Piaggio X7 Evo 300

**Prezzo:** 4.150 euro  
**Cilindrata:** 278,3 centimetri cubi  
**Motore:** monocilindrico, 4 valvole  
**Potenza massima:** 22,4 cavalli  
**Velocità massima:** 130 km/ora  
**Consumo medio:** 23 km/litro  
**Capacità serbatoio:** 12 litri  
**Peso col pieno:** 170 chilogrammi  
**Altezza sella da terra:** 79 centimetri  
**Bollo:** da 33,41 a 38,28 euro