



## novità Lancia

DA TORINO FERDINANDO SARNO

Lancia non finisce di stupire. Per il lancio del nuovo motore 1.8 Di Turbojet da 200 CV, infatti, ha scelto le comode poltrone di un cinema. Un posto inconsueto per la presentazione ufficiale di una vettura, ma in realtà abbastanza naturale per Lancia; da più di 3 anni, infatti, il marchio si è avvicinato sempre più al mondo del cinema, con il quale ha instaurato un rapporto destinato ad aprire nuove vie di comunicazione. Dopo la sponsorizzazione di eventi come il Festival del Cinema di Venezia, la realizzazione di spot con grandi stelle internazionali, e la collaborazione con un genio musica-



le del calibro di Ennio Morricone, ecco il matrimonio con il discusso "Angeli e Demoni", tratto dal romanzo di Dan Brown. L'elegante e sportivissima Delta 200 CV che nel film sfreccia fra le strade del centro di Roma, riesce a regalare momenti spettacolari, sicuramente tra i più credibili dell'intera pellicola. «Il cinema è il territo-

rio dell'emozione e dei sogni. Questi elementi sono tipici del mondo Lancia e rappresentano il nostro modo di fare automobili. Un "made in Lancia" che il mercato riconosce e premia», dice Olivier Francois, amministratore delegato di Lancia Automobiles.

## La Delta in versione ammiraglia con 200 cavalli e un motore da film

Delta, dopo il pensionamento di Thesis, diventa di diritto l'ammiraglia Lancia e, come tale, deve avere a disposizione tutto il meglio del know how del costruttore, a partire dal nuovissimo 1.8 litri Turbojet realizzato da Fiat Powertrain Technologies. Con i suoi 200 CV (147 kW) a 5.000 giri/min e i suoi 320 Nm di coppia massima a 1.400 giri/min, la Delta può raggiungere la velocità massima di 230 km/h ed accelerare da 0 a 100 in soli 7,4 secondi con valori di Co2 pari a 185 g/km. Questo turbo, rigorosamente Euro 5, durante il nostro test drive, ci è sembrato molto sportivo e divertente, con la sua poderosa spinta e l'ottima prontezza di risposta; comodo, silenzioso, e-

lastico (ottima l'erogazione di coppia fin dai bassi regimi). Quanto ai consumi, la percorrenza media dichiarata da Lancia è di 12,8 km/litro, mentre si poteva fare qualcosa di meglio per il cambio automatico (a 6 rapporti, dotato anche di comandi al volante), non tanto dal punto di vista funzionale quanto da quello della posizione (l'avremmo preferito un po' più rialzato) e della "confezione estetica" (la leva è troppo grossa). Infine i prezzi: la Delta 200 CV versione Oro costa 29.100 euro, quella Platino 30.700 mentre per l'Executive servono 33.700 euro. Quest'ultima arriverà a giugno e sarà la vettura ufficiale del prossimo G8. Più ammiraglia di così...



## Ibrido caldo

*Lexus RX 450h con due motori elettrici  
Il lusso prova ad essere ecologico*

DA BUDAPEST PAOLO CICCARONE

Lo chiamano "lusso intelligente" e lo descrivono con tre parole: discrezione, semplicità ed ecologia. Il nuovo SUV di Lexus, siglato Rx 450 h, entra in punta di piedi in un settore affollato di proposte alternative a gasolio e benzina, ma nessuno davvero ecologico al cento per cento. Infatti il pezzo forte di questo veicolo sta nella sigla h alla fine del nome, che sta per hybrid, anzi full hybrid, ovvero ibrido totale. E' la parolina magica dell'ultima generazione di auto ecologiche, ovvero un doppio motore elettrico abbinato a uno a benzina in grado di operare indistintamente o mediante la combinazione sinergica di entrambi. Il tutto viene gestito da una unità di controllo della potenza, che esalta l'efficienza globale e che consente di diminuire i consumi e le

gradi emettono i gas ad appena 150. La differenza di temperatura è stata recuperata come fonte energetica. Al volante, poi, si scopre una vettura più simile a una monovolume piuttosto che a un SUV ingombrante, tanto che alla Lexus, marchio di lusso del colosso Toyota, chiamano questa Rx 450 h "crossover", ovvero vettura per tutti gli usi, uscendo da una sigla che ha attirato più antipatie e astio che una intera generazione di smartizzati in centro città di notte. I 10 airbag di serie, il telaio rigido e le sospensioni modificate ne fanno una vettura alla portata di tutti (sempre ammesso che si riesca a pagarla, per intenderci) e in quanto a sicurezza è

interessante il sistema radar che legge la velocità del veicolo che precede e, in automatico, si adegua, evitando brutte sorprese da distrazione. In Italia la vedremo a partire dal 13 giugno in tre allestimenti: Ambassador, Hi-tech e Luxury. Con le strade affollate e i posti auto ridotti, sarà un bel vivere trovare un posto per parcheggiarla, a meno di non avere possedimenti fuori città, il che giustifica anche l'acquisto di questo mezzo. Come detto su confort, silenziosità e tenuta di marcia, nulla da eccepire davvero. Forse col bagagliaio si poteva fare di meglio, ma fra motori elettrici e batterie, da qualche parte bisognava pur togliere qualcosa.

## IL PUNTO

### Strano ma vero: ora la Fiat può battere anche i giapponesi

DI ALBERTO CAPROTTI

La sensazione che si prova sfiorando l'acceleratore di un'auto che si muove nell'assoluto silenzio, senza lasciarsi capire di essere stata accesa, è davvero impagabile. Questa sensazione l'abbiamo provata al volante della nuova Lexus 450h ibrida, splendido prodotto del marchio di lusso di Toyota. Con piede docile e impegnandosi per evitare affondi, la modalità elettrica resiste fino circa ai 40 all'ora e per non più di 3 o 4 km., prima che il motore a benzina prenda il sopravvento: spezzando l'illusione, breve ma intensa. L'unico SUV ibrido attualmente sul mercato non toglie comunque i dubbi relativi al senso (e ai costi) attuali della tecnologia ecologica, rivolta a una clientela che l'ibrido ancora non sa bene cosa sia e che probabilmente ci si avvicina soprattutto perché... fa chic. Una tendenza insomma, un modo per apparire impegnati in una battaglia per il rispetto ambientale che vede l'automobile combattere in prima linea e con enormi investimenti, malgrado contribuisca in percentuali irrisorie all'inquinamento mondiale. In attesa dell'auto elettrica pura, l'ibrido di lusso pare francamente una contraddizione in termini. O un'inutile esercizio di stile, soprattutto per i numeri esigui che potrà realizzare. Che poi l'acquirente di un'auto di quasi 5 metri in cuor suo straveda per il basso impatto ambientale, o scelga un'ibrida da (minimo) 60 mila euro per... risparmiare sui consumi, questo pare ancora più difficile da credere. E rischia di distrarre dalla vera scadenza sinora inevasa dalle case costruttrici: quella di offrire finalmente auto ibride piccole, economiche, da città, adeguate cioè all'ambiente ideale per questa tecnologia. Magari poi anche belle a vedersi, altro grande limite dell'ibrido che dopo la Honda Civic e la più accettabile Honda Insight, finora ha proposto la sola Prius, grande successo di Toyota, che esteticamente però si è fatta digerire solo dai tassisti per le agevolazioni economiche che il suo acquisto comporta, specie per loro, e specie a Milano. Non si può dunque che accogliere con soddisfazione l'annuncio poco sbandierato ma inserito ufficialmente nella relazione di bilancio della Fiat, secondo il quale la prossima e attesissima Topolino sarà disponibile anche in versione ibrida. Il progetto prevede un nuovo cambio automatico a doppia frizione che ingloba al suo interno un piccolo motore elettrico, con batterie di nuova generazione agli ioni di litio e la possibilità di ricarica plug-in, ovvero da una normale presa di corrente. Sembra solo un prodigio della miniaturizzazione (e sarebbe curioso vedere Torino che batte i giapponesi in questo campo) ma nasconde un enorme vantaggio: quello di poter montare questo sistema ibrido su qualsiasi pianale, anche anche su quello di una city-car, con ovvi vantaggi sul fronte della riduzione dei costi e, soprattutto, dei consumi. Dettaglio negativo, tutt'altro che trascurabile: le ibride giapponesi sono realtà da anni. Questo è solo un progetto.

Pagina a cura di Alberto Caprotti

## Anche Mercedes e Bmw pronte a debuttare sul mercato con modelli a doppia alimentazione

### IL SALONE

#### AUTOPROMOTEC DA OGGI A BOLOGNA

Si inaugura oggi, presso la Fiera di Bologna, l'edizione 2009 di Autopromotec, la 23ª biennale internazionale di attrezzature e prodotti per l'industria auto. Come dichiarato dal presidente Stefano Carloni, c'è molta curiosità intorno a quella che è considerata una delle manifestazioni più importanti del settore a livello mondiale: «Il mercato dell'autoriparazione vale 33 miliardi di euro e nonostante la crisi, ha margini di miglioramento». Autopromotec nasce nel 1964 come fiera di pneumatici, ai quali si sono aggiunti in seguito i ricambi, con un occhio di riguardo verso la qualità offerta dai Paesi tecnologicamente più avanzati.

emissioni. Peccato che per entrare in questo club di... lussuosi e intelligenti si parta da 58.500 euro per arrivare ai 70.500 della versione top di un'auto che ha obbligato la concorrenza a darsi da fare: a giugno infatti arriverà l'ammiraglia Mercedes S BlueHybrid, in autunno la Bmw X6 ActiveHybrid. Tornando alla Lexus RX 450h, è equipaggiata con un motore a benzina da tre litri e mezzo V6 da 249 CV ai quali si aggiungono i 50 CV del motore elettrico. Insomma, roba di lusso davvero, ma con caratteristiche tali da far tacere la coscienza, visto che i consumi sono stati ridotti del 23% rispetto alla versione precedente della Lexus ibrida, la 400 h, e che la potenza è aumentata del 10%. Ma il dato più spettacolare sta nell'abbattimento delle emissioni nocive: da 192 grammi/km di Co2 si è passati a 148 e le emissioni di Nox, ovvero gli ossidi di azoto, sono pari solo a 0,02 grammi per chilometro. Spettacolare, se si pensa alla stazza della vettura, alla potenza e al motore impiegato. Per ottenere questi valori si è lavorato sullo scambio termico degli scarichi, che da 880

## Il futuro inevitabile è l'elettrica pura Figlio di un presente ancora senza scossa

DI GIAN PIERO PIAZZA

Lotta all'inquinamento, mobilità ecosostenibile, risparmio energetico e libera circolazione nei centri urbani sono i tormentoni di una società in movimento che a dispetto di normative e protocolli continua a prediligere i mezzi di trasporto a impatto ambientale altamente nocivo. L'alternativa ecologica nell'immediato alle auto convenzionali è circoscritta ai modelli con propulsione ibrida, disponibili a un costo elevato e di conseguenza appannaggio di una ristretta cerchia di utenti. Fa eccezione la Insight, l'ultima nata di casa Honda proposta a un prezzo alla portata di tutti, ma con una diffusione a livello mondiale prevista in non più di 200.000 unità all'anno. Eppure, l'auto a emissioni zero in grado di abbattere le micidiali particelle che avvelenano l'aria, esiste e funziona. E quella "elettrica pura", mossa cioè esclusivamente da un motore elettrico alimentato da batterie. Un'opportunità da sostenere e sviluppare che è stata il tema del recente convegno tenutosi a Milano sotto il patrocinio di Confindustria Anie, la Federazione di imprese elettrotecniche ed elettroniche, in collaborazione con la rappresentanza a Milano della Commissione europea. Le prospettive di una fruizione su vasta scala di auto elettriche sono dietro l'angolo, annunciate da un nutrito gruppo di case automobilistiche. Ford ha fissato un programma di innovazione ibrida ed elettrica che comprende una serie di modelli da proporre a partire dal 2010, Renault ha presentato nei giorni scorsi

Kangoo be-bop Z.E., il prototipo elettrico a zero emissioni che anticipa il debutto nel 2011 della commercializzazione di massa di veicoli a "ecologia totale". Aspettando il futuro prossimo, il panorama attuale di mezzi "puliti" sul territorio nazionale ha però dimensioni di una esiguità sconsolante. In Italia nel 2008 sono stati immatricolate solo 3.334 auto ibride. Nel settore del trasporto pubblico circolano 1.990 autoveicoli elettrici e 1.760 ibridi, 4.740 autoveicoli elettrici per uso promiscuo, 510 bus e minibus elettrici, 220 bus e minibus ibridi e un unico bus a celle a combustibile. Una goccia nel mare del parco circolante penalizzata da una nutrita serie di controindicazioni. L'auto elettrica ha un costo iniziale elevato, autonomia



**Praticamente inesistenti le infrastrutture per la ricarica delle batterie, ma la svolta è vicina**

e prestazioni nettamente inferiori rispetto a quelle di un'auto tradizionale e infrastrutture praticamente inesistenti per la ricarica delle batterie. Certo, se non può sostituire i veicoli inquinanti sulle lunghe percorrenze, può egre-

giamente contribuire a rendere l'aria dei centri urbani più respirabile ed essere utilizzata senza restrizioni negli spostamenti quotidiani in città, tenuto conto che un'auto elettrica di ultima generazione può percorrere oltre 100 km prima che le batterie di tipo avanzato si scarichino e raggiungere una velocità massima di 130 km/h. Le auto elettriche, in buona sostanza, permettono un considerevole risparmio sul consumo di prodotti petroliferi, sono molto più silenziose di quelle equipaggiate con motori a benzina e diesel, hanno un costo chilometrico tre volte inferiore, non inquinano e anche in caso di diffusione capillare non richiederebbero la costruzione di nuove centrali, grazie alla possibilità di ricariche notturne nelle ore di minore richiesta. Sta alla politica, alle istituzioni e agli enti locali prendere quei provvedimenti necessari a sostenere la mobilità pulita, in modo da creare un "mercato di avviamento" per l'elettrico che fornisca un minimo di garanzia alle industrie e favorisca l'appetibilità di questa forma di trasporto.