



Yeti e le altre: Skoda allarga la linea verde

An teprime nazionali e una vasta gamma di modelli supersportivi. È la proposta di Skoda, il marchio ceco del Gruppo Volkswagen, che al Salone di Bologna presenta al pubblico italiano la nuova Yeti "GreenLine" con il motore 1.6 TDI da 105 CV (nella foto). Questo propulsore particolarmente pulito garantisce consumi contenuti (4,6 litri/100 km nel ciclo combinato) ed emissioni di CO2 ridotte, appena 119 g/km: un valore di riferimento per la gamma dei Suv. Già nel 2008, con le versioni "GreenLine" di prima generazione, Skoda ha

compiuto il primo passo nella direzione di un consistente abbattimento dei consumi e delle emissioni. Ora la seconda generazione di questa tecnologia orientata alla tutela ambientale sbarca su tutti i cinque modelli della gamma (Yeti, Octavia, Roomster, Superb e Fabia). La tecnologia "GreenLine" - spiega Axel Mohr, direttore generale di Skoda Italia - si basa sulla combinazione di differenti accorgimenti tra cui il sistema start/stop, il recupero dell'energia in fase di frenata, la taratura specifica della centralina motore, i pneumatici a bassa resistenza

al rotolamento, oltre a modifiche aerodinamiche alla carrozzeria e l'indicatore della marcia consigliata nella strumentazione. Il tutto sommato a nuovi propulsori 1.2 TDI e 1.6 TDI CR». Il 2010 di Skoda si chiude con numeri incoraggianti, nonostante la crisi in atto: «Finiremo l'anno in Italia - continua Mohr - con 1.200 vetture vendute in più rispetto all'anno scorso (+8%), che portano il totale ad oltre 15.000 immatricolazioni. In particolare la Yeti, il nostro Suv medio, ha riscosso un grande successo: piace ai giovani, alle famiglie e alle

donne che rappresentano il 30% dei clienti di questo modello». A Bologna sarà presente anche la Fabia S2000 di Skoda Rally Team Italia, protagonista nel Campionato Italiano Rally 2010, dotata di motore 2.0 quattro cilindri aspirato, trazione integrale permanente e cambio sequenziale a sei rapporti. Gli appassionati di rally potranno vedere in azione il norvegese Andreas Mikkelsen, pilota ufficiale del Team Skoda UK Motorsport, tra i protagonisti del Memorial Bettega, sul circuito dell'Area 48 sabato 11 e domenica 12 dicembre. (A.C.)

Tradizione e stupore L'anno di Peugeot

DI FERDINANDO SARNO

Tradizione ed innovazione, emozione ed orgoglio: è lo spirito con cui Peugeot, proprio alla conclusione dell'anno in cui festeggia i due secoli di attività, si presenta al Motor Show di Bologna. Un Salone che vuole lasciarsi alle spalle questa crisi infinita e nella quale tutti i costruttori presenti vogliono pensare al futuro. Un futuro, ovviamente, elettrico che vedrà protagonista la Casa del Leone la quale, con la EX1, tira fuori l'ultimo ruggito del 2010. Si tratta pur sempre di una concept car, quindi di un prototipo frutto dell'esibizionismo tecnico-artistico, ma che detta linee e contenuti importanti per comprendere la mobilità di domani. La guardi e sogni: metti il casco, chiudi gli occhi, giri la chiave e... via, a tutta velocità, verso lo spazio, destinazione futuro. È facile immaginarsi piloti, posizione di guida praticamente sdraiata, protetto dalle cinture sportive e dalla cellula di carbonio. Un film nel quale, l'unica cosa che manca è la colonna sonora. Non si sente nulla, nemmeno un semplice broom broom... Zero, come le emissioni di CO2. Pura e limpida come il suo desi-

gn che si ispira ad una goccia d'acqua, con il posteriore che si stringe intorno alle due ruote ravvicinate.

Rambaud: «Vendite oltre le migliori previsioni. E la 508 sarà la protagonista del 2011». Intanto l'avveniristica EX1 anticipa il futuro

nella Formula 1 del futuro, nel mondo dei primati: a settembre la EX1, infatti, sullo storico circuito di Monthlery, ha battuto ben 6 record di velocità. Attraverso la porta con apertura controvento il guidatore e il suo passeggero si calano nell'abitacolo impreziosito dalla strumentazione di bordo che evoca il mondo dell'aviazione o dei videogiochi.

Zero, proprio come il cambio che... non c'è. Due, come i motori elettrici (uno

posizionato davanti e uno dietro, il tutto abbinato ad una motricità a quattro ruote) che, complessivamente, erogano quei 340 CV che permettono alla EX1 di raggiungere i 260 km/h con una autonomia dichiarata di 450 km.

Quando si parla di mobilità elettrica, nell'immaginario collettivo, vengono in mente delle piccole vetture-giocattolo, che vanno a 30 all'ora e che prendono il volo al primo soffio di vento. Bene, la Peugeot EX1 dimostra che si può andare oltre, che la tecnologia elettrica è sicura, e può anche divertire ed emozionare. Il tutto, nel massimo rispetto dell'ambiente. Tuttavia, è bene non montarsi la testa perché prima di guidare la EX1 c'è da aspettare ancora un po'. Nel frattempo, è già una bella (e pulita) realtà la piccola Peugeot iOn elettrica, già in consegna in queste settimane al prezzo di 35.960 euro, oppure con un canone mensile di 500 euro.

Accanto alla EX1 in anteprima mondiale, a Bologna fa il suo debutto nazionale la nuova Peugeot 508, in versione berlina e SW. La grande strada del Leone, che sarà lanciata sul mercato in primavera, interpreta i nuovi codici stilistici del marchio e si distingue per la purezza del design della carrozzeria. «Sarà il fiore all'occhiello del nostro marchio - spiega Vincent Rambaud, direttore generale di Peugeot - e di un'offensiva prodotta senza precedenti che prevede il lancio di 14 vetture nel biennio 2010-2012. I primi risultati in Italia, per noi numericamente terzo mercato europeo, sono già visibili, grazie al successo di modelli come 3008 e 5008, le cui vendite hanno superato ampiamente le previsioni».



La Peugeot EX1, esposta in anteprima al Motor Show

DA VEDERE A BOLOGNA



La Fiat 500C Twin Air

Ferrari da sogno e Fiat in difesa Ma Giulietta si espande in Europa

È stata eletta "Auto Europa 2011", e si è classificata seconda nell'ambito premio "Auto dell'anno". Si chiama Giulietta la protagonista italiana del Motor Show di Bologna. Italiana non si sa ancora fino a quando. Già, perché ormai siamo alle caute ammissioni: «Staremo a vedere...», ha risposto Michael Frisch, direttore Audi in Italia, riguardo alle voci di un possibile interesse di Volkswagen per l'acquisto di Alfa Romeo. Nel frattempo il marchio del Biscione si gode il momento positivo dopo anni di buio totale: «Per Alfa il 2011 sarà l'anno completo della Giulietta, da cui ci aspettiamo volumi importanti, non sono in Italia, ma anche in Europa, dove ci attendiamo di vendere 100 mila vetture», spiega Andrea Formica, responsabile commerciale dei brand di Fiat Group Automobiles, che ha anche confermato le stime di vendite globali di Alfa Romeo nel 2011 a 200 mila unità. «Il prossimo anno - ha aggiunto Formica - Fiat non avrà novità di prodotto, a parte un crossover (il Dodge Journey n.d.r.) nel secondo semestre, mentre per Lancia sono previste importanti novità che verranno svelate al Salone di Ginevra». Per il Gruppo torinese, regina della rassegna bolognese è senza dubbio la Ferrari 458 Challenge, presentata in anteprima mondiale. In scena per il suo esordio in Italia anche la Maserati Gran Turismo MC Stradale, già vista a Parigi. Fiat, dopo l'assenza dello scorso anno, espone il nuovo bicilindrico TwinAir da 85 Cv, che sarà presente a bordo di 4 versioni di Fiat 500, mentre Lancia ritorna a Bologna in un unico stand con Chrysler, dove accanto a Ypsilon, Delta e Musa ci saranno le Chrysler Gran Voyager Limited e 300 C Touring SRT Design. Debutto italiano per la nuova Jeep Grand Cherokee e per la Wrangler. «Nel 2011 Jeep conterà su 60 concessionari e 100 show room, il 16% in più rispetto ad oggi», ha detto il responsabile mercato Italia Jeep e Lancia, Luca Napolitano. (R.S.)

i progetti

Oltre alla Smart, il marchio di Stoccarda produce in serie già tre vetture elettriche ed espande la ricerca di nuove tecnologie per le batterie

DI GIAN PIERO PIAZZA

Troppi ostacoli ancora si frappongono al decollo dell'era elettrica a quattro ruote. Una serie di paletti quantificabili in quattro indici di difficoltà: il costo, il peso, l'autonomia e i problemi legati alla logistica per i tempi di ricarica. Ipotizzare oggi l'elettromobilità applicata a un autotreno con 3.000 km di autonomia comporterebbe la necessità di ricavare un alloggiamento di 26 metri cubi riservato alle batterie, che raggiungerebbero le 52 tonnellate di peso. È stato proprio con i veicoli commerciali che nel 1973 casa Mercedes ha iniziato il suo cammino nel mondo dell'elettrotrazione, una scelta dovuta al reperimento dell'ingom-

Mercedes accelera verso un mondo con la spina

bro necessario a collocare le batterie, che su una comune automobile non avrebbero trovato posto per mancanza di spazio. All'epoca, quel veicolo sperimentale molto più pesante era in grado di percorrere alla velocità massima di 65 km/h una settantina di chilometri. Con le batterie tradizionali a piombo acido di allora l'equivalenza era 300 kg di peso per 30 km di percorrenza, contro i 150 kg delle attuali batterie a ioni di litio per un'autonomia di 100 km.

Ma nonostante i progressi di portata storica, il maggiore impedimento all'affermazione dell'auto elettrica è a tutt'oggi costituito dall'evoluzione continua della tecnologia con la quale si opera per ridurre sempre di più il volume e il peso delle batterie. Sembra una contraddizione in termini, ma sono proprio gli esaltanti risultati di questa ricerca a frenare i costruttori, che tergiversano nell'attesa di poter offrire la loro gamma di vetture elettriche a prezzi più abbordabili, tenuto conto che il costo delle batterie incide per il 50 per cento su quello finale del

veicolo. Sul fronte delle auto elettriche, Mercedes-Benz è pronta ad affrontare la sfida con una gamma di modelli già in grado di essere costruiti in serie e che abbiamo avuto l'opportunità di provare su strada. Superato lo scoglio della pericolosità intrinseca - la corrente elettrica a voltaggio e amperaggio elevati è nociva alla salute per le radiazioni che emana e un corto

circuito può sortire effetti "fulminanti", rimane quello dei costi di produzione, aggravato dalla limitata autonomia e dagli stanziamenti necessari alla creazione di una rete pubblica per la ricarica veloce con corrente a 400 volts (qualcosa come 2 miliardi di euro per il solo territorio tedesco), non più di tre ore contro le otto/nove ore della ricarica a 220 volts con allacciamento alla pre-

sa di corrente domestica.

Nonostante tutto, le Mercedes elettriche sono una splendida realtà. A cominciare dalla Smart Electric Drive, la city car per eccellenza a emissioni zero e 135 km di autonomia che consuma 3 euro di corrente ogni 100 km e che verrà prodotta in serie nel 2012 in 1500 esemplari. Per non parlare della Classe A E-Cell, equipaggiata con un motore elettrico da 95 cv, 200 km di autonomia e una velocità di 150 kmh. La vettura entrerà in produzione nell'aprile 2011 e sarà costruita in 500 esemplari che verranno noleggiati a clienti selezionati in diversi Paesi europei. Ma il salto nel futuro targato Mercedes è la realizzazione della Classe B F-Cell, la vettura con motore elettrico alimentato da una pila a combustibile a idrogeno con 400 km di autonomia. Forse arriverà nel 2020 e sarà davvero in grado di porre fine all'inquinamento legato alla mobilità. Ciliegina sulla torta, la prova di un prototipo da brivido, la versione con quattro motori elettrici, uno per ruota, della supersportiva SLS AMG, che a dispetto dei 300 kg in più dovuti al peso delle batterie ha prestazioni addirittura superiori a quelle della gemella a benzina.

L'ACCORDO

AMG "sposa" Ducati I tedeschi sbarcano sulla moto di Valentino

È un matrimonio strategico quello siglato recentemente tra Mercedes AMG e Ducati. L'accordo di cooperazione tra il marchio sportivo automobilistico di Mercedes-Benz e quello motociclistico di Borgo Panigale prevede scambi molteplici. A partire dalla stagione 2011 del MotoGP infatti il marchio AMG sarà presente sulle carene delle moto e sulle tute dei piloti del Ducati Team di Valentino Rossi che passa dunque dallo sponsor Fiat che aveva in Yamaha ai concorrenti tedeschi. Le due aziende svilupperanno anche attività congiunte di marketing. Le moto Ducati, ad esempio, saranno vendute anche nei lussuosi atelier della AMG di alcune città importanti del mondo come New York, Londra e Shanghai.



La nuova Mercedes Classe A E-cell