



**L'ANTICIPAZIONE**

**Lancia protagonista con la nuova Ypsilon. E torna la Thema**

DI ALBERTO CAPROTTI

**D**ire che per Fiat i prossimi mesi saranno decisivi anche per quanto riguarda l'offerta di prodotto, è quasi scontato. L'alleanza con Chrysler attende infatti i primi risultati, non solo sul piano del risanamento finanziario della Casa americana ma anche per sostenere con l'arrivo di nuovi modelli nelle concessionarie - e quindi con il flusso di cassa delle vendite - i piani di rinnovo della gamma.

Un programma intenso ed articolato quello di Fiat: le maggiori novità saranno rappresentate dall'avvicinamento alla nuova Panda dal nuovo crossover che dovrà sostituire nella fascia alta la Croma, la Multipla e l'Ulysses, modelli che scompariranno dai listini. Sarà una vettura estremamente versatile, a 5 e 7 posti, che verrà realizzata sulla base del Dodge Journey, auto di grande successo negli Usa e caratterizzato da importanti contenuti tecnici e funzionali.

Tornando alla Panda invece, è probabile che verrà presentata entro dicembre ma non sarà in vendita prima del 2012. La nuova versione dell'auto che da anni è la più venduta in assoluto in Italia, completamente rinnovata nelle linee, crescerà anche nelle dimensioni e negli equipaggiamenti e adotterà lo stesso bicilindrico TwinAir della 500.

Nel 2011 un altro modello Chrysler andrà a «rinforzare» la squadra dei modelli del Gruppo Fiat in Italia e in Europa: è la nuova monovolume di lusso Lancia, che rimpiazzerà la Phedra. Sarà costruita partendo dalla Voyager, da cui la nuova Lancia eredita la funzionalità, il confort e le doti stradali.

Nei prigrammi Lancia la maggiore novità - di cui cominciano a circolare già disegni ed immagini - sarà la Ypsilon 5 porte, un modello completamente nuovo che si affiancherà alla Ypsilon attuale (solo a 3 porte) proponendo al mercato una berlina compatta di lusso e con importanti soluzioni per una mobilità eco-compatibile. Per la prima volta inoltre metterà a disposizione i valori del "mondo" Ypsilon (tutto particolare, a cavallo tra l'utenza giovane più dinamica e quella meno giovane ma attenta al lusso e all'esclusività) delle giovani famiglie e comunque di chi, per dimensioni generali e presenza di tre sole porte, non sceglieva la Ypsilon attuale.

Nei piani presentati da Marchionne è ben specificato che la Delta avrà ancora una lunga vita, almeno fino all'inizio del 2014, e che la Musa resterà nei listini ancora per tutto il 2012. Nel 2011 grande debutto europeo anche per la nuova ammiraglia Lancia, che verrà realizzata partendo dalla Chrysler 300 appena presentata negli Usa. Un modello che segnerà il ritorno del marchio alla trazione posteriore e, probabilmente, il recupero del nome Thema.

Per Alfa Romeo il 2011 sarà invece un anno di transizione: ben sostenuto dal lancio della Giulietta e dai molti interventi sulla MiTo, il marchio del Biscione non avrà novità nel 2011. Tranne una: il sempre più probabile passaggio alla Volkswagen che dovrebbe concludere entro l'anno l'estenuante e discreto corteggiamento per un clamoroso, ma inevitabile, matrimonio.

# Sarà comunque un anno da guidare

DI FERDINANDO SARNO

**Q**uali nuove vetture arriveranno nel 2011? Verso la fine dell'anno, per chi ama le quattro ruote, è la domanda più spontanea. Tuttavia, mai come in questo caso, quella più ovvia è: ce la faranno i nostri eroi ad uscire dalla crisi? Una crisi che, per durata, intensità e sofferenza, può essere considerata la peggiore degli ultimi cent'anni? Una crisi che i costruttori hanno affrontato con coraggio, con molti sacrifici, forse con troppi tagli ma sicuramente con il lancio di molti nuovi prodotti. Nervosamente. Con ansia e, in parecchi casi, con la paura di sbagliare.

C'è molta attesa per il 2011, l'anno, ce lo auguriamo, del riscatto. Chi fino ad oggi ha sofferto poco, probabilmente non soffrirà nemmeno nei prossimi mesi: il riferimento ai marchi BMW, Mercedes e Audi è evidente. Così, vedremo la nuova Serie 1 (a 3 e a 5 porte), la Serie 5M e la prima MINI coupé; la Mercedes CLS anche in versione 63 AMG con la nuova Classe C e la SLK; la tanto attesa A6 (in versione cabrio e coupé) e la curiosissima Q3. Non vi è crisi nemmeno per i crossover, un fenomeno d'altri tempi (è proprio il caso di dirlo), nel cui segmento hanno cercato di infilarsi un po' tutti. Così, accanto a modelli rinnovati come Opel Antara e Chevrolet Captiva, vedremo anche la nuovissima Range Rover Evoque. Ci sarà l'ennesimo ed infinito attacco alla Golf da parte, in questo caso, di Ford Focus e Opel Astra; il lancio della nuova Beetle e quello della tanto attesa UPI, la piccola di Casa Volkswagen che, secondo i piani, dovrebbe permettere al costruttore tedesco di sca-

**oltre la crisi**

Tra aggiornamenti, restyling, motorizzazioni e modelli inediti saranno un centinaio le novità del 2011. La tendenza: dimensioni e cilindrata ridotte. Aspettando di vedere le elettriche su strada

valcare nelle vendite mondiali il Gruppo Toyota. Grande dinamismo anche in casa Fiat-Chrysler che, dopo il primo e inevitabile periodo di assestamento, incomincerà a far assaporare i primi frutti della nuova gestione: dall'ammiraglia 300C (che da noi si chiamerà Lancia Thema) alla nuova Ypsilon, dalla Panda (che vedrà la luce entro l'anno ma dovrebbe essere commercializzata all'inizio del 2012), al Grand Cherokee, al Wrangler, al Patriot e al Compass. Senza dimenticare lo sviluppo di nuovi propulsori, Multijet, MultiAir e TwinAir, motori efficienti e risparmiati, filosofia che da mesi ormai è diventata il fiore all'occhiello di Gruppo Fiat.

Ma la tendenza è generalizzata: cilindrate sempre più piccole, dimensioni ridotte. Guidare meglio spendendo meno continuerà ad essere la parola d'ordine dei costruttori. Nel 2011 assisteremo anche alla definitiva consacrazione delle vetture ibride grazie all'arrivo della nuova Lexus CT200h, della Honda Jazz, della Q5,

della Infiniti M35 ma, soprattutto, della Peugeot 3008 Hybrid4, quella che per la prima volta abbina un motore diesel ad un motore elettrico.

Già, le vetture elettriche. Se ne parla tanto, molti le desiderano (soprattutto in questo periodo in cui il prezzo della benzina è salito fino a 1,5 euro), rappresentano la soluzione ideale al problema ambientale perché a zero emissioni ma a che punto siamo realmente? Il 2011 sarà ricordato davvero come l'anno dell'inizio della commercializzazione degli EV (Electric Vehicle)? Domande alle quali vanno date delle risposte vere. Da questo punto di vista, ecco la frase più gettonata dalle case automobilistiche: «Memorandum di intesa». Tre parole per dire che sono stati fatti degli accordi che prevedono partnership con le varie aziende produttrici di stazioni di ricarica (e relativa assistenza) in grado di offrire un servizio non stop agli utenti di EV; oppure di definire un modello di business per l'infrastruttura di ricarica; oppure per sviluppare soluzioni di ricarica per veicoli ibridi plug-in. Oppure... quanti oppure. Come se di veicoli elettrici, durante il 2011, ne vedessimo a migliaia. "Ciak, finalmente si parte con l'elettrico". Potrebbe essere il leit motiv del 2011. E invece sa molto di propaganda. Addirittura, per la prima volta in assoluto, una vettura elettrica, la Nissan Leaf, è stata eletta Auto dell'Anno 2011. Complimenti, ma come si fa a eleggere una vettura che c'è ma ancora non si vede? Bisognerà aspettare ottobre per la Leaf, mentre Peugeot iOn e Citroen C-Zero sono teoricamente già acquistabili. Nella speranza che vederle effettivamente su strada non sia un miraggio.

**IN ARRIVO SUL MERCATO**



La nuova Up! con cui Volkswagen tornerà nel segmento delle city-car

**GENNAIO**

Peugeot iOn; Hyundai Genesis Coupé; Citroen C-Zero; Madza2, Opel Antara, Jeep Wrangler, Hyundai Santa Fe

**FEBBRAIO**

Chevrolet Orlando; Honda Jazz ibrida, Porsche Cayman R, Porsche Carrera GTS, Subaru Trezia, Volkswagen Jetta; Volkswagen Eos, Opel Corsa, Jeep Patriot, Hyundai i10

**MARZO**

Toyota Verso-S; Peugeot 508; Mercedes Cls; Maserati GranCabrio S; Lexus CT 200h, Ford Focus, Citroen DS4, Bmw Serie 3 Cabrio; Audi RS3; Chevrolet Captiva, Peugeot 308, Mercedes Classe C

**APRILE**

Audi A6; Bmw Serie 1 Coupé M, Mercedes CLS 63 Amg; Jeep Compass

**MAGGIO**

Audi A1 Cabrio; Ford Focus SW, Hyundai Veloster; Infiniti M35h; Kia Rio.

**GIUGNO**

Volkswagen Golf Cabrio; Porsche Panamera ibrida; Mercedes Classe C Coupé, Land Rover Range Rover Evoque; Lancia Ypsilon, Hyundai i40 CW, Ferrari 612 Scaglietti; Chevrolet Aveo

**LUGLIO**

Audi A1 quattro; Chevrolet Cruze 2 vol.; Mini Coupé; Saab 9-5 SportKombi; Honda Accord

**AGOSTO**

Volkswagen New Beetle, Saab 9-4X, Lamborghini Aventador.

**SETTEMBRE**

Subaru Impreza; Peugeot 3008 Hybrid4; Mini Roadster; Chevrolet Camaro; Bmw Serie 1; Audi A6 Avant. Volvo V70; Jaguar XF

**OTTOBRE**

Audi Q3; Audi Q5 ibrida; Audi S1; Bmw Serie 6 Coupé, Nissan Leaf; Opel Zafira; Suzuki Swift Sport; Tata Aria; Jaguar XK, Renault Koleos; Volkswagen Tiguan.

**NOVEMBRE**

Ford B-Max; Bmw M5; Lancia Thema; Mercedes Classe B; Mercedes Classe M; Opel Ampera; Toyota Yaris; Audi A5 Coupé e Cabrio; Renault Scenic.

**DICEMBRE**

Citroen DS5; Opel Astra Gtc, Volkswagen Up!; Renault Twingo

(N.B. In neretto i modelli nuovi)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

**Il Dragone che inquina**

**I**mpressionanti i dati: la Cina è il primo mercato al mondo, con circa 14,5 milioni di auto vendute (+29,3% rispetto al 2009) contro i 12,4 degli Usa. Per frenare il traffico, a Pechino nel 2011 sarà addirittura fissato un tetto di 240 mila immatricolazioni, oltre le quali non verranno più vendute auto nuove. Curioso notare che mentre proliferano i marchi locali - tanto forti da permettersi di acquistare colossi stranieri (come è accaduto con la Geely che ha assorbito la Volvo) - i cinesi acquistano prevalentemente auto straniere. General Motors, Volkswagen, Nissan, Ford, tutte in joint-venture con un partner locale (lo impone la legge), dominano le classifiche. L'auto "pulita" invece interessa zero. La BYD avrebbe venduto appena 54 esemplari della E6, un modello elettrico, e appena 290 ibride fra gennaio e ottobre. Pare che la Changan abbia sospeso la produzione di un modello ibrido perché non era arrivato nemmeno un ordine. La Cina ci inquina.

**il bilancio del 2010**

## Che sorpresa: l'auto salvata dalle donne

**D**onna al volante... salvezza costante. Il pericolo? Roba vecchia. È il mercato, e non un rigurgito di femminismo, a suggerire che certi stereotipi andrebbero modificati adattandoli alla realtà che cambia. Bastano una domanda e una cifra per capirlo. Chi sono i veri acquirenti di automobili? In Italia negli ultimi due anni, la quota dei giovani con meno di 35 anni si è ridotta di 4,5 punti percentuali, mentre è aumentata di oltre 3 punti la quota degli acquirenti con più di 55 anni di età. Significativo, nello stesso periodo, l'aumento delle donne: il 41,7% degli intestatari di autovetture è femmina (erano il 39,7%). Se non bastasse, c'è un altro dato significativo, anche se in realtà poco sorprendente: nelle famiglie italiane non entra un'auto nuova se non c'è l'approvazione

della donna di casa. Almeno ciò succede nel 63% dei casi (indagine di Boston Consulting). Molto meno curiosi e ben più preoccupanti invece i numeri con cui il mercato chiude l'anno. La crisi economica pesa sulle tasche degli italiani, che infatti nel 2010 hanno tagliato la spesa per l'acquisto dell'auto nuova del 10,3%, limitandola a 37,6 miliardi di euro, contro i 41,9 miliardi del 2009. Lo rivela l'Unrae, l'Associazione che riunisce i rappresentanti delle case estere in Italia, che stima anche un calo della spesa per l'acquisto di auto usate superiore al 2%. Il primo colpo alla spesa lo ha dato il calo del mercato dell'auto (con circa 200 mila immatricolazioni in meno rispetto al 2009), «ma è diminuito anche il prezzo medio ponderato delle vetture acquistate», con «la pesante flessione del-

Calano gli acquirenti giovani, cresce la quota femminile: in Italia 200 mila immatricolazioni in meno, ma intanto è sceso anche il prezzo medio delle vetture

le vendite di vetture Gpl e metano seguita al termine degli eco-incentivi», ha precisato il direttore generale dell'Unrae Gianni Filipponi, illustrando i dati nel corso della consueta assemblea di fine anno dell'Associazione. A tenere bassa la spesa totale è stata anche «la stabilità dei prezzi delle auto, costantemente al di sotto del tasso di inflazione e nettamente inferiori al trend di crescita dei prin-

cipali costi di gestione, come carburanti e assicurazioni». Sul fronte delle motorizzazioni, il diesel nel 2010 torna al primo posto delle preferenze degli acquirenti con il 46,1%, lasciando alle vetture a benzina il 36%, il 14,2% al Gpl, il 3,4% al metano e lo 0,3% alle vetture ibride. Un identikit che si inserisce quindi in un mercato dell'auto in calo del 9,2% nel 2010 con volumi pari a 1,96 milioni di vetture e del 5,6% nel 2011, con un volume stimato a 1,85 milioni di vetture. Sulle misure che l'Unrae intende porre all'attenzione dei referenti politici ha incentrato il suo intervento il presidente Loris Casadei. Tra le principali richieste, quella di una «urgente messa a punto di un tavolo interministeriale per la definizione di un piano nazionale per lo sviluppo e la diffusione delle au-

to elettriche» e l'avvio di un tavolo di concertazione per rendere «coerenti ed omogenee su tutto il territorio nazionale le misure di limitazione alla circolazione adottate localmente». Casadei ha puntato il dito anche sulla eccessiva fiscalità che pesa sul settore dell'auto in Italia, il cui contributo alle entrate fiscali è stato nel 2009 di 67 miliardi di euro, pari al 16,2% del totale. Infine ha sottolineato la necessità di «destinare i proventi derivanti dalle infrazioni al Codice della Strada al miglioramento della mobilità stradale». Reinvestendo quei «circa 3 miliardi di euro di multe stimati nel 2010 in parcheggi, infrastrutture per la viabilità, asfalto drenante, riparazioni di buche, miglioramento della segnaletica» come, tra l'altro, previsto dal Codice della Strada. (A.C.)