

Un'auto vera, completa ed elegante. E un divertente esercizio di stile: questa la doppia missione del marchio francese a Francoforte

Arriverà sul mercato a febbraio 2012 la DS5, l'ammiraglia della linea DS che dopo DS3 e DS4 completa la fortunata famiglia e riporta in auge una firma indelebile nella storia dell'automobile e del glorioso marchio del double chevron. A vestire la sua tecnologia completamente innovativa, la nuova francese sfoggia una carrozzeria da sport-

Dalla DS5 alla Tubik: per Citroën il futuro è fatto così

wagon adagiata su cerchi da 16 a 19 pollici. Fedele alla fama di marchio innovativo, la Citroën DS5 inaugura l'adozione del sistema ibrido Diesel Hybrid4 in grado di erogare una potenza totale di 200 Cv, la possibilità di avere la trasmissione a 4 ruote motrici, le zero emissioni con la mobilità elettrica in città, coppia e accelerazione di tutto rispetto su strada con emissioni di CO2 contenute in soli 99 g/Km. Ma in casa Citroën, a colpire di più i visitatori del Salone sarà di certo il Tubik, un van divertente e ricco di soluzioni interessanti che può tra-

sportare fino a 9 passeggeri su tre file di sedili. Il propulsore è composto da un turbodiesel 2.2 HDI da 204 cavalli, accoppiato a un motore elettrico e a un cambio automatico a sei rapporti. Secondo Citroën, il Tubik parte da uno studio in base al quale il mezzo da viaggio del futuro dovrà privilegiare confort e lusso. L'accesso interno avviene attraverso un portellone grande quanto l'intera fiancata del veicolo. I posti a sedere, amovibili per diverse soluzioni di arredo modulari possono essere sistemati anche intorno a un tavolo centrale o spo-

stati verso uno dei lati per poter avere la visione totale di un grande schermo multimediale. Il sistema di illuminazione dell'ambiente e l'ampio uso di pellami e tessuti raffinati contribuiscono a creare un'atmosfera da vero relax per tutti i passeggeri. Nella zona riservata ai sedili anteriori il guidatore siede in una posizione definita "Cyclotron" che raggruppa sedile, pedaliera, volante e display head-up di forma circolare. Il Tubik non sarà mai prodotto nella configurazione esposta a Francoforte, ma alcune sue idee potrebbero essere riutilizzate per i futuri veicoli Citroën. (F.S.)



L'avveniristica Citroën Tubik presentata a Francoforte



La nuova Toyota Yaris, in Italia dal 15 ottobre

Toyota pensa in piccolo per tornare grande

I GIAPPONESI

LEROY: «PRESTO DI NUOVO PRIMO AL MONDO MA IN ITALIA LA CRISI È DAVVERO PESANTE»

L'impatto del terremoto-tsunami che ha colpito il Giappone ha durante colpito la capacità produttiva di Toyota che infatti nel primo semestre dell'anno ha dovuto cedere nuovamente a General Motors lo scettro di leader mondiale dei costruttori automobilistici, ma per il presidente di Toyota Europe Didier Leroy la retrocessione durerà poco. «Siamo tornati alla nostra capacità produttiva piena e riconquerteremo velocemente il nostro primato». Intanto, da qui alla fine dell'anno fiscale Toyota ha

intenzione di incrementare la produzione di 350 mila unità e di crescere ulteriormente sia in Cina che in India. Leroy ha annunciato che nei prossimi 24 mesi arriveranno 25 novità tra nuovi modelli e restyling tra Toyota e Lexus e le due principali novità mondiali che Toyota presenta a Francoforte, la nuova Yaris e la nuova Lexus GS, «sono l'inizio di questa offensiva. Settembre e ottobre - ha aggiunto Leroy - daranno una visione più chiara di quanto accadrà nei prossimi 12 mesi, soprattutto in termini di fiducia dei consumatori». Il presidente di Toyota Europa si è detto «molto preoccupato per il mercato italiano, che ha raggiunto livelli davvero troppo bassi mettendo a rischio la sopravvivenza stessa della rete. Dobbiamo quindi aiutare i nostri partner per superare questa crisi, perché in Italia il mercato è davvero bloccato».

DI FERDINANDO SARNO

La rivincita delle piccole. È sicuramente questo il titolo dell'ultimo film girato a Francoforte. Va bene l'elettrico, l'ibrido, le concept car, le super car. Ma bisogna stare con i piedi per terra; bisogna guardare in faccia alla realtà e il messaggio che arriva dal Salone tedesco è che la realtà ha un occhio di riguardo per le city car, per le vetture belle, comode, sicure, parsimoniose nei consumi e rispettose dell'ambiente ma comunque piccole.

Da una parte la tradizione che si rinnova (con la nuova Panda), dall'altra l'innovazione che sfida la tradizione (con la Volkswagen Up!); e in mezzo? L'outsider potrebbe essere quello che con un celebre slogan fu battezzato il "piccolo genio", la Toyota Yaris cioè arrivata ormai alla terza generazione.

La nuova Yaris si inserisce nel cuore del segmento B che, con una quota pari al 26% del mercato totale equivale a circa 4 milioni di vendite

all'anno, diventando il segmento più importante in Europa. Un segmento dominato dai veicoli a benzina, che rappresentano più dei due terzi del mercato. Ecco perché la Nuova Yaris, il cui lancio italiano avverrà il 15 e 16 ottobre, diventa una vettura strategica per Toyota che - dopo la penalizzazione vicenda dei richiami di alcuni suoi modelli e soprattutto le conseguenze su produzione e vendita del tragico terremoto-tsunami dello scorso febbraio in Giappone - è intenzionata a riconquistare il primo posto nella classifica delle vendite mondiali. Difficile da raggiungere senza una vettura piccola ma dai grandi numeri. Nell'importante mercato italiano, per esempio «Yaris, da più di tre anni ormai, vale il 6%. Fra prima generazione (del 1999) e seconda generazione (2006) ne abbiamo vendute oltre 700.000», spiega Massimo Gargano, amministratore delegato di Toyota Italia. Che aggiunge: «Per il 2012 l'obiettivo è di raggiungere almeno 35.000 unità». In gamma, due motori benzina (1.0VVT-i da 69 CV e 1.3VVT-i da 99 CV) e un diesel 1.4 D-4D da 90 CV, abbinati alla tecnologia Toyota

Optimal Drive, con tanto di sistema Stop & Start rinnovato e nuovo cambio automatico a 7 rapporti (solo per il benzina). Per quanto riguarda gli allestimenti, per il "piccolo genio" sono previsti l'entry level Yaris, l'Active, lo Style e il top di gamma Lounge con prezzi che partono da 11.050 euro. Per i più esigenti ecco il pacchetto Comfort (che offre, tra le altre cose, anche il tetto panoramico con tanto di tendine indipendenti) e il pacchetto Tech (tergicristalli e fari automatici, sistema Smart Entry e Push Start).

Dal punto di vista estetico, piace molto il nuovo frontale, un po' meno il posteriore che ricorda il design della Auris mentre la vista laterale è decisamente sobria ed elegante. L'abitacolo è comodo e spazioso, enfatizzato soprattutto dal nuovo design del cruscotto (il colore cambia a seconda dell'allestimento). Bella la strumentazione, utili i molteplici vani porta-oggetti che sono ben distribuiti in tutta la vettura, ottima la posizione di guida (piace soprattutto il volante caratterizzato da una

impugnabilità tipicamente Toyota), buona la visibilità così come il bagagliaio che, grazie alla significativa riduzione del peso e delle dimensioni del meccanismo di chiusura del portellone, è adesso più profondo e capiente. Ma è nelle dotazioni hi-tech che si nota maggiormente il salto generazionale. Il Toyota Touch, di serie, consente di gestire tutti i sistemi multimediali in modo semplice e intuitivo tramite lo schermo touch screen, garantendo con la porta Usb connettività di dispositivi esterni come cellulari e iPod, oltre al Bluetooth. Con un sovrapprezzo di circa 500 euro, si potrà avere l'impianto Touch&Go che comprende un navigatore sempre aggiornato che spalanca l'accesso all'intero mondo del web sfruttando le applicazioni della piattaforma Android. Significa ogni possibile ricerca con Google, ad esempio per localizzare parcheggi, distributori con i relativi prezzi carburante e ogni punto di interesse. Possibile inoltre ricevere (visualizzandolo sullo schermo) e inviare sms. Niente male davvero per una city car. Panda, Volkswagen Up! e compagnia bella sono avviate.

Parte dalla nuova Yaris la riscossa post-tsunami La 3ª generazione del modello che in Italia ha venduto 700 mila unità offre tecnologia e internet a bordo

Festa e Coupé: Mini, 10 anni da tedesca

DI GIULIA BENEDETTA PEDOL

Al motor show tedesco le prossime Mini Coupé Roadster e Paceman, versione coupé dell'abbondante 4x4 Countryman, si lasciano solo immaginare. Arriveranno l'anno prossimo, è ancora presto per accendersi i riflettori. Gli occhi ora sono puntati sul quinto modello in gamma, quella Coupé che spinge - letteralmente - sull'acceleratore dell'entusiasmo, strizzando l'occhio a un pubblico ancor più giovane, data l'indole prettamente sportiva espressa sia dal look, sia dalla cinematica. L'ultima "perversione" ha due posti secchi e un abitacolo schiacciato da un tetto forgiato a immagine e somiglianza di un elmetto; al posteriore abbozza un terzo volume, desueta espressione geometrica per Mini, tanto per far spazio a uno spoiler estetico aggressivo, cui però spetta altresì il compito di rinforzare con un carico utile di 40 chilogrammi la pressione al suolo dell'intero retrotreno. Si comanda con l'interruttore, altrimenti fuori-esse autonomamente superati gli 80 orari. Nessun'altra Mini ex fabbrica è tanto performante: dei quattro motori previsti, sono tre le varianti benzina - quattro cilin-



La Mini Coupé, ultima nata della famiglia

dri, 1.6 litri per 122 CV sulla versione Cooper, 184 CV sulla Cooper S, 211 CV sulla John Cooper Works - e una Diesel. In questo caso il quattro cilindri di Cooper SD è un 2 litri velocissimo che però "beve" appena 4,3 litri ogni 100 km. Niente male, considerando le doti della capostipite, una normale 1.600 cc benzina con appena 90 cavalli in versione One, 115 cavalli sulla Cooper. Sono infatti passati dieci anni esatti da quando Mini è cresciuta diventando "tedesca": era l'8 settembre 2001, sotto le insegne del Bmw Group rinasceva l'icona automobilistica della Swinging London. Il mezzo di trasporto di intere generazioni, la più versatile auto compatta di sempre,

capace di vincere i rally più difficili e, con immutata nonchalance, conquistare il cinema come una diva. Ossessione per le stelle e denominatore comune per persone in movimento, verso qualunque estrazione sociale.

Ce n'è per tutti i gusti: l'anno successivo al lancio, nel 2002 è il turno della pepatissima Cooper S che, grazie al compressore volumetrico, incrementa la potenza a 163 cavalli. Nel 2004 è il turno dell'inedita Diesel, si chiama One D, motorizzata con un 1.400cc da 75 cavalli. Nello stesso anno debutta anche la prima cabriolet. Il 2006 è l'anno in cui Mini cambia ancora i connotati estetomeccanici, inequivocabile segnale che, di lì a poco, qualcosa cambierà ancora. Spetta infatti alla Clubman (2007), dotata di carrozzeria allungata, il compito di fare da apripista alle nuove generazioni: la Countryman (2010) che per prima ha 4 porte e altrettante ruote motrici, la Coupé e - prossimamente - la Roadster sono un inno alle "kit-car" dei Sessanta (auto fai da te). È una seconda giovinezza fortunata quanto la prima: Mini, a oggi, è venduta in due milioni di unità prodotte in 36 declinazioni differenti, 200mila pezzi e 44 varianti solo in Italia.

89 sono i modelli presentati in anteprima mondiale a Francoforte: 45 di questi sono di costruttori tedeschi. A questo Salone partecipano tutti i marchi tranne Nissan, presente però con Infiniti, il suo "brand" di lusso

MERCEDES CLASSE B

Arriva con un pieno di tecnologia

Nuovo motore benzina a quattro cilindri con iniezione diretta e sovralimentazione turbo, nuovo motore diesel, nuovo cambio a doppia frizione e nuovo cambio manuale, nonché nuovi sistemi di assistenza: la seconda generazione della Classe B inaugura un'era tecnologica nella classe delle compatte Mercedes-Benz, alzando gli standard finora raggiunti nella classe delle compatte.



OPEL ZAFIRA TOURER

Campionessa di flessibilità

Quattro debutti internazionali per Opel che, tra le altre, presenta per la prima volta la coupé compatta Astra GTC e il nuovo campione di flessibilità Zafira Tourer, fiore all'occhiello per la casa di Russelsheim a Francoforte che definisce gli standard di riferimento in termini di versatilità e atmosfera dell'abitacolo grazie al sistema di sedute Flex7 completamente ridisegnato.



ŠKODA MISSION L

Pronto il sesto modello della gamma

A Francoforte, Škoda presenta in anteprima mondiale la concept car MissionL, prototipo di compatta a 5 porte vicino alla produzione di serie. La MissionL anticipa le linee di quello che sarà il sesto modello della gamma, simbolo dell'offensiva pianificata dal marchio, «pronto - spiega il presidente Vahland - a presentare una nuova vettura ogni sei mesi nell'immediato futuro».

MASERATI KUBANG

A sorpresa, il primo Suv del Tridente

È l'unica vera sorpresa del Salone, si chiama Kubang ed è il primo Suv della storia di Maserati. Interpretazione dell'unione fra sportività e lusso, deriva da un'idea che era già emersa con il concept presentato nel 2003 al Salone di Detroit. Creatura del Centro Stile Maserati diretto da Lorenzo Ramaciotti, dovrebbe trasformarsi in una vettura di serie alla fine del 2013.



Le novità del Salone