

Volkswagen

Ideata "al volo" su un aereo, dopo quattro anni di studi e prototipi: debutta la versione definitiva della più piccola vettura del Gruppo tedesco. Spazio per quattro, linee giovani e pulite, nuovi motori a benzina sorprendentemente veloci. Per colmare un'assenza pesante...

3 nella prima versione, le porte della Volkswagen Up! contro le 5 della nuova Panda, particolare che apre il confronto (inevitabile) con quella che sarà la sua concorrente naturale sul mercato. La tedesca è più corta di 11 cm rispetto alla Panda (354 contro i 365). La larghezza è la stessa (164 cm), mentre in altezza svetta l'italiana: 155 cm contro 148

250 i litri di capienza del bagagliaio della Up! (che diventano 950 abbattendo i sedili), un record per la categoria cui appartiene la nuova city-car tedesca

9.850

euro. È il prezzo annunciato (valido per il mercato tedesco) della Up! Nel resto d'Europa la city car di Volkswagen arriverà in dicembre. In Italia il prezzo potrebbe essere leggermente più basso. La Up! sarà acquistabile attraverso un programma di finanziamento personalizzabile con una polizza assicurativa dedicata. Così la Casa di Wolfsburg punta alla fascia di mercato degli automobilisti più giovani



DAL NOSTRO INVIATO A FRANCOFORTE
ALBERTO CAPROTTI

Si chiama proprio così, con il punto esclamativo finale. Che in realtà deve sostituire un punto di domanda. Perché la missione della Up!, l'attentissima neonata di Volkswagen, è prima di tutto quello di cancellare l'unico sospetto che grava sul colosso di Wolfsburg: i tedeschi le auto piccole le sanno costruire? Dopo la Lupo e la Fox, modelli che commercialmente sono stati insignificanti per un marchio abituato invece a trasformare in oro tutto ciò che produce, arriva l'esame definitivo. Sono serviti quattro anni di studi e di prototipi e molte correzioni per sfomare questa city-car che colpisce subito per la pulizia delle linee e l'armonia delle proporzioni, due elementi immediatamente riconducibili alla matita di Walter De' Silva, responsabile del design del Gruppo e protagonista sin dall'inizio del progetto Up!. Leggenda vuole che ad inizio 2007, Ferdinand Piech, presidente di Volkswagen, di ritorno dal Salone di Detroit seduto in aereo di fianco a De' Silva, lo provocò intimandogli che era venuto il momento di pensare a una piccola utilitaria capace di segnare la storia. Quella che a loro mancava da sempre. Un'auto ben al di sotto dei 4 metri ma con qualità assoluta, capace di essere un prodotto senza tempo. E che avesse nel carattere la sua grandezza. Già prima di atterrare, il designer italiano aveva già realizzato una serie di schizzi di questa mini utilitaria. Vedendoli, il grande capo si entusiasma subito: «L'auto è già pronta. Facciamola...». Vera o romanzata che sia, la genesi della Up! è stata ben più complessa, proprio perché nemmeno un gigante che nel 2010 ha realizzato un utile netto di 7,2 miliardi di euro pur in mezzo alla piena crisi del mercato, non può permettersi di fallire. Specie ora, quando in contemporanea all'utilitaria tedesca, Fiat sfodera la nuova Panda, inevitabile avversaria diretta. L'identikit della Up! non lascia dubbi circa la perfetta rispondenza di questo modello con le esigenze dei clienti del segmento B. Il prezzo innanzitutto, fissato per il mercato tedesco a 9.850. Nel resto d'Europa l'operazione Up! scatterà in dicembre, quando arriverà anche nelle concessionarie italiane. «Giovane, accattivante, ecocompatibile e originale», l'ha definita De' Silva. L'eleganza sobria è invece la prima dote percepibile ad un contatto iniziale, con comfort e spazi giusti che coesistono grazie ad un'attenta progettazione della carrozzeria e dell'abitacolo. Per ora solo a tre porte (più vanti arriverà anche la versione a cinque), lunga 3,54 metri e larga 1,64, la Up! è tra le quattro posti più compatte attualmente in produzione, ma vanta anche un passo molto lungo (2,42 m) con sbalzi decisamente ridotti che si traducono nel massimo sfruttamento dell'abitabilità interna. Altro ottimo biglietto da visita è rappresentato dal basso coefficiente Cx (0,32) e da altre specifiche soluzioni costruttive - come la riduzione del peso - grazie ai quali il bilancio ambientale della nuova Up! è estremamente positivo, con risultati che sono confluiti in un'ecopagella ricevuta già prima di essere lanciata sul mercato e da cui risulta che la nuova arrivata riduce l'impatto sull'effetto serra del 21% rispetto alla sua antenata, la fortunata Lupo. La gamma motori comprende unità tutte a 3 cilindri da 1.0 litri, esclusivamente a benzina, che nella versione base sviluppa 60 Cv con una coppia massima di 95 Nm. Per la versione di accesso il consumo nel ciclo combinato con cambio 5 marce è di 4,5 litri per 100 km. Per la versione BlueMotion Technology i valori scendono rispettivamente a 4,2 litri per 100 km. Con questo motore da 60 Cv, la Up! raggiunge una velocità massima di 160

L'accento sul bello Arriva la Up!

km/h. Esiste poi una variante da 75 Cv, valore ottenuto grazie a una differente gestione elettronica del motore, che raggiunge i 171 km/h. Un dato davvero sorprendente per una city-car. E prevista anche una Up! alimentata a metano, in attesa della versione elettrica, prevista invece per il 2013. Tre i livelli di allestimento e tanta la tecnologia. Perché è la prima utilitaria con la funzione "City", la frenata d'emergenza automatica che, a velocità inferiori ai 30 km/h, permette di arrestare la vettura se il guidatore

distratto non riuscisse a farlo. Tra le funzionalità di bordo, da citare il "Maps+more", un computer che integra le funzioni di telefonia mobile, navigazione satellitare e intrattenimento. La nuova piccola Volkswagen sarà acquistabile attraverso un programma di finanziamento personalizzabile e potrà contare su una polizza assicurativa dedicata. Così la Casa di Wolfsburg vuole andare all'attacco della fascia di mercato degli automobilisti più giovani, reinterpretando in chiave moderna il concetto originario di "auto per tutti".

DEBUTA LA NUOVA VERSIONE

Più spazio e meno nervi per la Serie 1 La piccola di Bmw ha cancellato i difetti

DI PAOLO CICCARONE

Fra il "tutti per uno e uno per tutti", Bmw ha scelto questa seconda parte del motto dei moschettieri per la sua nuova Serie 1. La versione 2012 della piccola bavarese si presenta con alcune modifiche che la rendono meno ostica rispetto al passato. Merito del passo più lungo e della carreggiata allargata, in pratica è meno nervosa in curva, reagisce meglio quando si guida e rende il tutto più semplice da gestire. I vantaggi delle nuove misure, però, si sentono anche dentro l'abitacolo perché, specie nella zona posteriore, sono stati ricavati i centimetri necessari per non far soffrire anche chi è alto oltre la media, il punto dolente della prima Serie 1. L'aumento della carreggiata di 51 mm all'ante-



riore e 72 al posteriore, ha permesso anche di allargare la carrozzeria, per cui c'è anche un po' di spazio in più per le braccia oltre a un bagagliaio più ampio. Insomma, primo obiettivo raggiunto, cioè abitabilità e tenuta migliorata. Bisognava poi lavorare sul resto, leggi estetica. E qua il discorso si riallaccia a qualcosa di già visto in Bmw, cioè il frontale che ricorda molto quello della X1, ma anche il lunotto è stato addolcito, adesso è un arco, arrotondato, tanto che la Serie 1 attuale è una via di mezzo fra una due volumi e una coupé. Qualcosa di indefinito, ma proporzionato e ben riuscito. All'interno si è pescato a piene mani dalla produzione di serie: dalla Serie 6 arrivano gli schermi del navigatore, altri particolari arrivano dalla X5 e via di questo passo. In pratica, il bello delle sorelle maggiori, trasferito sulla piccola di famiglia. Per i motori poco da aggiungere: due a benzina e tre diesel, con consumi ridotti ed emissioni blande, ottimo lavoro con Efficient Dynamic. Un po' meno quando si parla di prezzi: il bello si paga. Si parte da 26.800 euro per la versione ingresso (1.6 benzina) e si arriva ai 33.885 della 120 D superaccessoriata.

PILLOLE DAL SALONE

GIULIETTA TRASCINA ALFA ROMEO «CRESCONO IMMAGINE E CLIENTI»

Alfa Romeo prevede di vendere quest'anno 155 mila unità a fronte delle 115 mila del 2010. Lo ha detto Harald Wester, amministratore delegato del brand. Wester ha aggiunto che Alfa Romeo «mostra nel 2011 sensibili indicazioni di crescita a livello di qualità, soddisfazione del cliente e affidabilità e un forte miglioramento di immagine». Dopo la Giulietta, lanciata nel maggio 2010, i nuovi modelli arriveranno sul mercato non prima del 2013-2014. Nel 2013 è attesa la 4C che sarà presentata al Salone di Ginevra, l'Alfa C-Suv, la cui produzione dovrebbe iniziare nel terzo-quarto trimestre 2012 e la Nuova Mito a 5 porte. Nel 2014, tra gli altri, sono previste sul mercato la nuova Giulietta e la nuova Giulia station wagon.



Harald Wester

VOLKSWAGEN: IN 8 MESI VENDUTE 5,4 MILIONI DI AUTO

Il Gruppo Volkswagen ha venduto nei primi otto mesi dell'anno 5,4 milioni di vetture, il 14% in più dello stesso periodo del 2010. Lo ha reso noto Martin Winterkorn, amministratore delegato della società tedesca, in occasione della presentazione della Up!. Winterkorn ha confermato l'obiettivo di Volkswagen di diventare leader mondiale entro il 2018.

ODELL (FORD): «L'ACCORDO CON FIAT PER 500 E KA PROSEGUE»

L'accordo tra Fiat e Ford per la condivisione della piattaforma comune per 500 e Ka, «continuerà senza problemi». Lo ha assicurato Stephen Odell, presidente e amministratore delegato di Ford Europa, precisando che «la piattaforma condivisa per Fiat per la Ka e 500 è per Ford un accordo che funziona molto bene e che prevediamo di continuare senza problemi con vantaggi in termini di costi per entrambe le aziende».

LA CONCESSIONARIA È VIRTUALE LA SANDERO SI ACQUISTA SUL WEB

Renault sta per far debuttare la prima concessionaria virtuale per i modelli del brand Dacia. Lo ha confermato il direttore marketing della Casa francese, Steve Norman: «Basteranno non più di 15 clic per finalizzare l'acquisto». Gli utenti dovranno aprire un account on line versando una caparra di 500 euro, inserire le informazioni richieste e scegliere la concessionaria in cui vorranno ritirare la vettura e saldare l'intero importo. Per l'avvio della prima concessionaria «virtuale» è stata scelta l'Italia. I prezzi saranno per il momento analoghi a quelli che il cliente paga per gli acquisti in concessionari: per ora sarà disponibile la sola Sandero in due varianti.



La nuovissima Peugeot 508 RXH motorizzata con la soluzione ibrida già introdotta sulla 3008 Hybrid4

Ecologia e futuro: a Francoforte prima mondiale della 508 RXH e del prototipo HX1, modello con cui il marchio francese sperimenta nuovi moduli abitativi per l'auto di domani

L'ibrido a gasolio: Peugeot ci crede e si allarga

DI GIAN PIERO PIAZZA

Dal Leone in equilibrio su una freccia del 1850, a quello stilizzato ritto sulle zampe posteriori del 2010, il cammino nella storia di Casa Peugeot fa tappa a Francoforte per aprire una vetrina sul futuro della mobilità. In principio sono lame di utensili in acciaio contrassegnate da quel possente marchio per simboleggiare le tre qualità dei prodotti Peugeot, durata dei denti, flessibilità della lama e velocità nel taglio. E quando nel 1905 il Leone di profilo sulla freccia compare anche sul tappo del radiatore delle automobili, diventa il

portabandiera di un criterio costruttivo che coniuga la tradizionale robustezza degli attrezzi e delle biciclette Peugeot con la costante ricerca del progresso. L'avanguardia griffata Peugeot è compiutamente espressa nella metà degli anni Trenta dalla 402, la prima berlina sportiva della storia prodotta anche nella versione Eclipse con il tetto in metallo che scompare a comando nel cofano posteriore, avveniristica anticipazione delle attuali Coupé Cabriolet. Oggi Peugeot si identifica attraverso un ampliamento della gamma che propone una singolare innovazione, la tecnologia ibrida diesel lanciata sulla 3008 Hybrid4

e ora estesa alla nuova ammiraglia con la versione 508 RXH. Questa vettura, con una potenza complessiva di 200 cv fornita dalla motorizzazione 2.0 diesel in abbinamento al motore elettrico montato sull'assale posteriore, dilata la dimensione del piacere di guida grazie alle quattro modalità offerte a scelta: automatica, a zero emissioni, sport e a 4 ruote motrici. Anche su questa auto-novità la leadership ambientale perseguita da Peugeot si concretizza con consumi ed emissioni nocive da primato, 4 litri per 100 km nel ciclo misto e 109 grammi per km di CO2. A Francoforte Peugeot espone, oltre alle versioni 100% elettriche,

anche il prototipo HX1, un monovolume a propulsione ibrida dall'architettura insolita, studiato per offrire un'abitabilità eccezionale. La sua singolare configurazione 4+2 consente di ospitare fino a sei occupanti con una modularità fuori dai canoni e un posto di guida che si adatta alle diverse condizioni di marcia. Novità, infine, sul fronte della mobilità. Con "Mu by Peugeot", l'azienda d'Oltralpe entra nel futuro proponendo ai suoi clienti per la durata che desiderano il noleggio di qualsiasi modello della gamma Peugeot, dall'autovettura, allo scooter, alla bicicletta, fino al veicolo commerciale e quello elettrico a 2 o 4 ruote.