

LA TENDENZA

**Il boom dei tre cilindri
Con i motori a dieta stretta
ingrassa il buonsenso**

DI GIAN PIERO PIAZZA

Tanti lustrini, l'immane schieramento di supercar da sogno, ma accanto al settore del lusso corredo di più sofisticati sistemi tecnologici di assistenza alla guida, Parigi quest'anno espone anche una variante di vetture frutto di una strategia costruttiva basata sul buonsenso. La tendenza sempre più diffusa per affrontare lo spauracchio di un mercato che non accenna a riprendersi è quella di trovare una formula capace di coniugare il miglior rapporto prezzo/qualità con una drastica riduzione dei consumi. Ci stanno provando in parecchi, affiancando ai prototipi che ipotizzano traguardi lontani per l'auto a trazione elettrica e a idrogeno, soluzioni di pronta applicazione su modelli destinati a riconquistare i consensi perduti. Toyota, con una pianificazione proiettata



Il Ceo di Ford, Alan Mullay, con il motore EcoBoost

da qui alla fine del 2015, annuncia nuovi sviluppi tecnologici con iniziative sul fronte del risparmio energetico che prevedono un drastico miglioramento delle emissioni nocive per le unità diesel e il lancio di 21 nuovi veicoli ibridi equipaggiati con un rivoluzionario motore turbo benzina dotato della più elevata efficienza termica del mondo in grado di erogare una potenza eccezionale con consumi quasi dimezzati. Il Gruppo PSA, che ingloba Peugeot e Citroën ed è l'indiscusso leader europeo in materia di riduzione del CO2 e dei fattori inquinanti sui motori diesel, ha avviato la produzione dell'innovativo 1.6 HDi con potenze di 92 e 115 cv che grazie all'adozione di nuove tecnologie in grado di diminuire le dispersioni meccaniche provocate dall'attrito, riduce consumi ed emissioni nocive di un ulteriore 6%. Peugeot, la prima casa automobilistica al mondo a produrre veicoli ibridi con motore termico ad alimentazione diesel, ha anche ottenuto un significativo miglioramento sul modello 3008 Hybrid4, ora equipaggiato con un propulsore che abbatte il CO2 a soli 91g/km. Dal Gruppo Volkswagen un'aggressione su due fronti con le versioni gemelle anticrisi Rapid e Toledo prodotte dai marchi Skoda e Seat. Motori turbo benzina e diesel di cilindrata contenuta a bassi consumi: la Skoda Rapid monta addirittura un ultraeconomico tre cilindri 1.0 aspirato da 75 cv). La strategia di Opel è invece basata sul fascino della nuova produzione, contraddistinta da un look modernissimo dalle forme al tempo stesso armoniose e aggressive. Senza tuttavia trascurare il fattore convenienza. Secondo Roberto Matteucci, amministratore delegato di GM Italia, «la risalita in casa Opel passa anche attraverso la creazione di piccoli motori ad alto rendimento, come il turbo benzina 1.4 da 140 cv montato sulla nuova Astra, e sull'offerta di una gamma a GPL con propulsori modificati appositamente in fabbrica per evitare spese aggiuntive di manutenzione». La parte del leone, la fa sicuramente la Ford con un'idea vincente ad applicazioni multiple. Inizialmente proposto sulla Focus di ultima generazione, il portentoso EcoBoost 1.0 tre cilindri turbo-benzina da 125 cv a basso impatto ambientale e consumi ridottissimi (che ha vinto il premio internazionale come miglior motore dell'anno 2012) viene montato ora anche sulla nuovissima B-MAX ed equipaggerà pure la nuova Fiesta e addirittura la nuova ammiraglia Mondeo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Navigare al volante: non è solo una moda

DAL NOSTRO INVIATO A PARIGI

Navigare al volante. Più che una moda, un bisogno. Sempre connessi e sempre sul web, anche quando si è in viaggio o in mezzo al traffico. È questo che vogliono gli automobilisti, soprattutto i più giovani. Ed è su questo settore che tutte le principali Case stanno lavorando per non alienarsi una consistente fetta di potenziali clienti.

La maggior parte dei modelli di auto categoria medio-alta possiede già tecnologie eccellenti in questo senso. La novità è che la "partita" si sta spostando anche su vetture di fascia più bassa, largamente diffuse e ben più abbordabili. Molti modelli in vetrina al salone di Parigi hanno cruscotti digitali in grado di sfruttare le interoperabilità con dispositivi come smartphone e tablet, oltre a garantire l'accesso non solo alle connessioni Wi-Fi, ma anche alle reti mobili 3G e alle reti di nuova generazione 4G, senza dimenticare la tecnologia NFC (Near Field Communications) che ha ormai invaso l'elettronica di consumo.

Secondo una ricerca Nielsen, sono almeno 18 milioni gli italiani che attualmente utilizzano il web in mobilità - cioè fuori dalla propria abitazione o luogo di lavoro - trami-



Il cruscotto della Ford B-Max con il sistema Sync

Tecnologia e più sicurezza: le auto connesse al web sono sempre di più. E il Sync di Ford abbassa la soglia di ingresso

te smartphone o tablet, il 36% in più rispetto al 2011. Recenti proiezioni inoltre dicono che entro il 2015, il 60% delle vetture nuove disporrà di una connessione internet.

Un'innovazione utile, e non solo per fanatici, perché questi dispositivi sono quasi sempre dotati di si-

stemi di riconoscimento vocali che permettono di gestire le applicazioni senza staccare le mani dal volante. Ciò significa anche leggere sms ed e-mail in piena sicurezza, al contrario di quanto purtroppo avviene oggi sulle nostre strade, con troppi automobilisti pericolosamente distratti dall'uso improprio del telefono cellulare.

L'esempio più significativo della "democratizzazione" di questo tipo di tecnologia lo offre oggi Ford, marchio generalista che proprio sulla nuova B-Max, monovolume dal prezzo accessibile (da 16.250 euro), fa debuttare nella dotazione

di serie il suo sistema Sync, che permette di controllare direttamente con comandi vocali smartphone e lettore mp3. Tra le altre funzionalità, il Sync legge in vivoce gli sms ricevuti dal telefonino di chi guida e permette di rispondere con uno dei 20 messaggi predefiniti dall'utente. In più, chiama in automatico i soccorsi in caso di incidente, facendo partire una telefonata pre-registrata dal cellulare che segnala la posizione dell'auto.

Sulla nuova Ford Mondeo, in arrivo nel 2013, e successivamente nella Ford Focus, il Sync potrà essere integrato dal MyFord Touch, dispositivo touch screen che ne amplia le funzioni, così da poter controllare senza staccare le mani dal volante alcune delle applicazioni scaricate sul telefonino, come le informazioni meteo e quelle sul traffico.

Il futuro insomma pare segnato: a chi guida verrà data la possibilità di interfacciarsi in ogni momento con l'auto in maniera immediata e intuitiva, gestendo anche l'accensione e il funzionamento del climatizzatore, dell'impianto audio, l'accensione dei fari e di moltissime altre funzioni di uso quotidiano semplicemente "chiamando" a voce le varie funzioni o usando pochi tocchi di dita. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Re-generation Peugeot
La 208 guida il futuro**

DAL NOSTRO INVIATO A PARIGI
ALBERTO CAPROTTI

Ispirazione, ampliamento delle gamme, internazionalizzazione. E massimo dispiego di riflettori sulla 208, ultima nata e fiore all'occhiello del marchio. Sono queste le linee guida scelte da Peugeot per restare a galla nelle attuali sabbie mobili del mercato. Ne è chiara dimostrazione quanto si vede a Parigi: tra i 40 modelli presentati sui 3.900 metri quadri del suo stand del Salone infatti, Peugeot espone ben 10 esemplari di 208, tra cui le più sofisticate versioni 208 XY e 208 GT nella loro linea definitiva, sei mesi prima del lancio, evoluzione queste ultime dell'auto che concentra il know-

how esclusivo del marchio nella categoria delle city-car e incarna la "re-generation" della Casa francese. A fine agosto, ancor prima della sua diffusione commerciale al di fuori del vecchio continente, l'erede della saga della «serie 2», commercializzata in Europa nel corso del secondo trimestre, aveva già conquistato più di 103.000 clienti, il 90% dei quali ha orientato la propria scelta sulle versioni della gamma media e alta. Entro il mese di novembre poi la famiglia delle Peugeot 208 vendute in Italia si arricchirà della inedita versione VTi 1.0 con il tre cilindri benzina da 68 Cv, accreditata di un consumo di soli 4,3 litri ogni 100 km e capace di limitare a 99 g/km le emissioni di CO2, un livello record per i modelli con motore benzina. La nuova 208 VTi 1.0, che verrà proposta a 11.650 euro, cioè 750 in meno rispetto alla variante con il 3 cilindri benzina di 1,2 litri da 82 Cv,

costituirà una delle armi su cui la Casa del Leone punta per attaccare anche nel nostro Paese il segmento B. «La 208 sta andando bene nel nostro mercato - spiega Olivier Quilichini, direttore generale di Peugeot Italia - dato che abbiamo da poco superato i 10mila contratti. Nei mesi di luglio e agosto, sul mercato diesel, 208 è stata la terza vettura più venduta in Italia dopo Volkswagen Golf e Ford Fiesta. Aggiungendo anche i motori benzina - sottolinea Quilichini - dopo il lancio dei 3 cilindri, puntiamo a superare il 10% del segmento B, una performance che non abbiamo mai fatto registrare in Italia neanche con 205 o 206». La nuova famiglia di motori contraddistinta dal codice EB è stata progettata internamente dal Gruppo PSA a partire da un capitolato ambizioso che fissava tra gli obiettivi la riduzione delle emissioni di CO2 e dei consumi, la compattezza e l'ottimizzazione della massa, nonché un buon livello di prestazioni con una potenza specifica pari a 68 Cv/litro. Rispetto a un 4 cilindri di potenza equivalente, la massa del nuovo 3 cilindri 1.2 VTi utilizzato da Peugeot 208 è stata ridotta di 21 kg, mentre i suoi consumi ed emissioni di CO2 sono inferiori del 25%. In totale in queste nuove 3 cilindri sono presenti 52 brevetti depositati che evidenziano le competenze industriali e tecnologiche mobilitate da PSA. Di questi, 23 riguardano l'architettura del motore e le sue periferiche, 20 la gestione del motore e 9 i processi e gli utensili di fabbricazione specifici. Peugeot a Parigi mette in mostra - per ora in versione concept - anche la futura 2008. Sarà l'unico modello derivato dalla nuova 208, che al contrario della 207 non dovrebbe dar vita alle varianti familiare e coupé-cabrio. Si tratta di un crossover compatto dalle linee accattivanti: la 2008 (che potrebbe essere prodotta anche con la sola trazione anteriore) si configurerà in tutto e per tutto come una rivale della Nissan Juke e di tutte le altre proposte che hanno seguito la scia della giapponese, a partire dalla nuova Opel Mokka. Il suo arrivo sui mercati europei non è atteso prima del 2014.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'auto con la spina? Conviene, ma costa troppo

DI FERDINANDO SARNO

È vero che la ricerca e lo sviluppo devono comunque andare avanti ma, nel caso dell'auto elettrica, i dubbi superano i fatti. Tutti i costruttori ce l'hanno, tutti ne parlano ma le uniche auto elettriche che si vedono in giro (quando si vedono, ovviamente), sono aziendali o di qualche politico che l'ha ricevuta in comodato d'uso. Insomma, l'auto elettrica è la grande assente delle nostre città. Le ragioni sono quelle già sentite: le batterie costano ancora troppo, l'autonomia è quella che è, le infrastrutture latitano, gli incentivi statali sono esigui. Quello che ancora nessuno ha ben chiarito è se l'elettrico è un sistema realmente economico (oltre che ecologico). SuperMoney, portale per il confronto di assicurazioni auto, ha messo in relazione una vettura a benzina con una vettura "ver-

Il confronto sullo stesso modello con diversa alimentazione: l'elettrico fa risparmiare fino a 1.000 euro l'anno però la vettura si paga il triplo

de", analizzando tutte le principali voci di spesa. L'analisi ha messo a confronto i costi di mantenimento di due auto del tutto identiche, a parte la fonte di alimentazione: la Citroën C-1, a benzina, e la Citroën C-Zero, elettrica. Cominciamo dall'assicurazione auto, una voce di spesa sempre molto onerosa per gli automobilisti italiani: confrontando le polizze per queste due vetture, emerge che con l'auto elettrica è possibile risparmia-

re fin oltre il 30%. Un guidatore 30enne residente a Milano, in 5° classe di merito, spenderà per assicurare la sua C-1 circa 610 euro, contro i 405 necessari per assicurare la C-Zero. Passando alla voce "imposte", si scopre che il risparmio arriva al 100% con l'auto elettrica: le quattro ruote alimentate a corrente sono infatti esenti dal bollo (che nel caso della C-1 invece è di 129 euro annui) per un periodo di 5 anni. A partire dal sesto anno si paga soltanto il 75% dell'imposta, ma in alcune regioni è prevista l'esenzione totale permanente. I risparmi più consistenti, naturalmente, riguardano l'alimentazione. Per la C-Zero, il costruttore stima costi pari a 1,5 euro ogni 100 chilometri percorsi. Con la C-1, ai prezzi attuali della benzina, si spendono invece circa 8,6 euro ogni 100 chilometri: i conti fatti, il risparmio supera l'80%. I vantaggi economici dell'elettrico non si

fermano qui: basti pensare che i veicoli "green" possono circolare liberamente e gratuitamente nella maggior parte delle zone a traffico limitato; spesso hanno accesso alle corsie preferenziali e possono circolare nelle giornate ecologiche indette dai Comuni. In molte città, inoltre, anche i parcheggi sulle strisce blu sono gratuiti per i veicoli ecologici. Calcolatrice alla mano, sommando tutti i vantaggi economici dell'auto elettrica, si può arrivare a risparmiare fino a mille euro all'anno. A fronte di tanti lati positivi, c'è un fattore negativo sufficiente ad annullare la convenienza delle elettriche: il prezzo di listino. Nel caso della C-Zero (28.321 euro) è pari a tre volte il costo della C-1 (9.450 euro) e lo stesso vale per gli altri modelli di auto elettriche, il cui prezzo è pari almeno al doppio del loro corrispettivo a benzina: per esempio la Peugeot iOn, elettrica, ha un prezzo di 28.318 contro i 9.750 euro della



Peugeot 107, a benzina; la Nissan Leaf alimentata a corrente costa 38.500 euro, mentre la Nissan Micra a benzina si ferma a 11.060 euro; per acquistare l'elettrica Renault Fluence bisogna spendere 28.200, mentre per la Renault Laguna (diesel) ne bastano 22.200.

© RIPRODUZIONE RISERVATA