

La nuova Volkswagen e-up vanta 160 km di autonomia con una ricarica di batteria



Lo show delle tedesche con la spina

Lo spettacolo dell'elettrificazione a Francoforte apre il sipario sulla prova di guida delle e-Volkswagen, Audi e-Tron, Porsche Panamera hybrid e Bmw-i, quattro famiglie di auto che offrono un'altra dimostrazione della potenza tecnologica del gruppo tedesco. Supercar d'elezione per il marchio che rappresenta, la Porsche ha sviluppato Panamera S E-Hybrid che con il solo motore elettrico da 70 kW accelera silenziosa fino a 135 km/h, ma in sinergia con il motore a combustione vola da 0 a 100 km/h in 5,5 secondi e

raggiunge i 270 km/h, con un consumo medio di 3,1 litri/100 km e 71 g/km di emissioni CO₂. Non meno intrigante la Volkswagen e-Up, che riesce a sorprendere per le accelerazioni e prestazioni con bassi consumi energetici, pari a circa 160 km di autonomia, mentre il prezzo dovrebbe aggirarsi intorno ai 26.900 euro. Per la più grande e-Golf l'autonomia sale a circa 190 km mentre il debutto dovrebbe essere per l'inizio del prossimo anno. Non è da meno BMW che sfoggia sulla passerella di Francoforte la i8, sportiva

plug-in ibrida che si distingue per l'originalità del design. Nonostante le valide prestazioni, la supercar bavarese registra un consumo di soli 2,5 litri/100km. Sempre da BMW la berlina compatta elettrica i3 con i suoi 130-300 km di autonomia sarà in vendita in Europa da novembre, mentre nel secondo trimestre del prossimo anno sarà esportata negli stati Uniti, Cina e Giappone. Presente nella serie di lanci BMW anche il prototipo X5 eDrive, una plug-in ibrida che prefigura una versione elettrificata della X5 SUV.

Eccellenza nella media Peugeot 308 sfida la Golf

DI FERDINANDO SARNO

La vetrina del 65° Salone di Francoforte per Peugeot è l'occasione ideale per dimenticare, almeno per qualche giorno, la crisi che sta attanagliando il Gruppo PSA e per esporre il meglio della propria avanzata tecnologia. Perché se da una parte è vero che la sfida europea si gioca a tutto campo, sul filo dell'abbattimento dei consumi e delle dimensioni, è anche vero che esistono segmenti strategici come quello delle "medie", che in Europa assorbe da solo un terzo delle vendite, nel quale il marchio francese sa di poter recitare un ruolo molto importante con la nuova 308. Non a caso autentica protagonista sullo stand di Peugeot. Tra pochi giorni nelle concessionarie, con un prezzo base in Italia a partire da 16.900 euro, la Peugeot 308 lancia la sfida alla best seller Volkswagen Golf e promette di darle filo da torcere sul mercato. Nonostante la supremazia indiscussa della tedesca, che con gli anni ha conquistato milioni di clienti in tutto il mondo, la francese mira a "spostare" una buona fetta di pubblico con linee più morbide ed un design che conferisce al modello solidità e dinamismo. La nuova 308, nella sua offerta di lancio con un design accattivante e l'inedito Peugeot i-Cockpit, sfrutta la nuova piattaforma modulare EMP2 (Efficient Modular Platform 2) che l'ha resa più leggera di circa 140 kg, e più compatta con una lunghezza di 4,25 m, mentre gli sbalzi ridotti evidenziano impostazione dinamica e spazio interno

generoso, con tessuti e materiali di qualità. Il nuovo Peugeot i-Cockpit, ispirato alla concept car SR1, è composto da un volante compatto - come ormai tutti quelli del marchio -, da un quadro strumenti in posizione alta, e da uno schermo touch screen da 9,7". Le cinque motorizzazioni della nuova 308, benzina e HDi dai consumi contenuti disponibili al lancio, e l'aerodinamica efficace assicurano emissioni da 93 g/km CO₂. Nella primavera del 2014, l'inedito motore 3 cilindri turbo benzina (1.2 e-THP), alcune versioni BlueHdi - tra cui una proposta record nel segmento con 82 g/km CO₂ - e cambi automatici a 6 rapporti di nuova generazione, doteranno la nuova 308 di una vasta offerta di motorizzazioni prestazionali e con consumi ridotti. Ma anche sul piano tecnologico l'industria automobilistica francese assesta un duro colpo alle Case specializzate nelle tecnologie ibride e nella riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂, compresi i leader giapponesi e tedeschi. La vettura-laboratorio 208 Hybrid FE, sviluppata da Peugeot in collaborazione con la francese Total, ha infatti realizzato un nuovo record in fatto di contenimento di emissioni di CO₂ per un veicolo benzina full hybrid non plug-in, solo 46 g al chilometro, pari ad un consumo di 1,9 litri ogni 100



La nuova Peugeot 308, al debutto a Francoforte e già in vendita con prezzi a partire da 16.900 euro

chilometri. Questo valore - attestato dall'istituto ufficiale di certificazione francese Utac e reso noto da Maxime Picat, direttore generale di Peugeot - è nettamente inferiore ai 49 g/km dichiarati come obiettivo principale del progetto quando era stato presentato in marzo al Salone di Ginevra. La 208 Hybrid FE è stata realizzata per dimostrare che è possibile associare piacere di guida e bassi consumi di CO₂. In concreto, l'obiettivo - ampiamente superato dai fatti - del dimostratore tecnologico era dimezzare le emissioni di CO₂ della 208 più

virtuosa, ossia quella equipaggiata con il motore 1.0 VTI 68 Cv, mantenendo accelerazioni da 0 a 100 in 8 secondi, pari a quelle della 208 GTI. Per ottenere questi risultati, i tecnici di Peugeot e di Total hanno introdotto sulla 208 numerose innovazioni in vari ambiti, come l'aerodinamica (migliorata del 25%), il peso complessivo del veicolo (ridotto del 20%), il gruppo motopropulsore (consumi tagliati del 10%) e la sezione ibrida (recupero del 20% dell'energia). Derivata dall'esperienza di Peugeot nelle competizioni, la tecnologia

ibrida applicata alla 208 Hybrid FE è quattro volte più leggera e potente rispetto ai riferimenti attuali e prevede il recupero dell'energia cinetica durante la frenata per poter ricaricare la batteria, con una gestione unica da parte della centralina per motore termico, sezione elettrica e trasmissione. Tempo di restyling infine a Francoforte per la Peugeot 3008 che si aggiorna con gruppi ottici anteriori e posteriori che ricordano quelli della sorella minore 2008, un tetto panoramico più voluminoso e una gamma motori che comprenderà tre unità 1.6 a benzina da 120, 156 e 163 CV, tre turbodiesel HDi (1.6 da 115 CV e 2.0 da 150 e 163 CV) e un due litri ibrido a gasolio da 200 CV. Rinfrescata estetica anche per la 5008, modificata a quattro anni dal lancio, con ritocchi simili a quelli introdotti sulla 3008.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Più che un semplice concept, è il "manifesto" dei futuri modelli del marchio e lancia una sfida ambiziosa: liberarsi del superfluo. Arriverà sul mercato a metà 2014

DI ALBERTO CAPROTTI

Il "fattore C", prima di tutto. E poi la voglia di distinguersi, il bisogno di mantenere un legame costante con la classicità dei suoi modelli storici, ma al tempo stesso di innovare continuamente linee e contenuti per evitare quello che oggi sembra il difetto dilagante del mondo dell'auto: la massificazione delle forme. Questo viene in mente affrontando lo stand di Citroen al Salone di Francoforte, con quella lettera simbolo del momento del marchio francese che ricorre in continuazione. C come creatività, come Citroen, come linea C, come le debuttanti C4 Picasso e nuova Grand C4 Picasso. Ma anche e soprattutto come Cactus, svolta divertente, interessante, innovativa per davvero: un prototipo sorprendente che non dovrebbe scostarsi molto dal modello definitivo che verrà presentato il 5 febbraio prossimo - anniversario della nascita del fondatore André Citroen - e che arriverà sul mercato a metà 2014. Per i francesi, che avevano già esposto una concept con lo stesso nome nel 2007, la Cactus è l'ere-



Cactus, il prototipo presentato da Citroen al Salone di Francoforte

Citroen Cactus L'auto con la cover

de (ideale si intende, visto che le assomiglia quasi niente) della mitica 2Cv. Non nelle forme, quelle irripetibili scolpite da Flaminio Bertoni, ma nelle sostanza di quella che era un'auto semplice e pratica. Citroen Cactus non è infatti solo una showcar, ma un manifesto dei futuri modelli della linea C di Citroen, il punto di partenza per una filosofia progettuale che tenderà a liberare l'auto del superfluo.

Da qui nasce la Cactus, con un approccio essenziale e tante innovazioni. Come l'Airbump, una superficie morbida posizionata sulle fiancate sopra le lamiere che serve a proteggere la carrozzeria dagli urti. All'interno dei pannelli, presenti anche nelle parti anteriori e posteriori, ci sono capsule d'aria che assorbono i colpi. In pratica dei piccoli cuscini. «Abbiamo ripensato completamente - spiega il designer Mark

Lloyd, che ha diretto il progetto - alla forma ed alla funzione degli scudi paraurti, che nella Cactus sono perfettamente integrati nella carrozzeria ma sono anche pensati per proteggere l'auto ed essere facilmente riparabili o sostituibili». L'Airbump si estende su entrambe le porte, con un forte effetto grafico grazie anche al colore grigio che contrasta con il bianco della carrozzeria, svolgendo il

doppio compito di personalizzare l'auto (le capsule d'aria potranno essere scelte con colori diversi) e di proteggere le fiancate con un effetto ammortizzante che ricorda quello delle scarpe Nike Air. L'idea è quella di esibire con orgoglio la scelta di proteggere il valore dell'auto, esattamente come si fa con una "cover" per i telefoni smartphone. Mark Lloyd non nasconde di essersi ispirato ai comportamenti

Originale e innovativo l'Airbump, una superficie morbida a capsule d'aria posizionata sulle fiancate che protegge dagli urti la carrozzeria. Motore ibrido e consumi ridottissimi

di tutti i giorni e al mondo del fashion per molti dei dettagli di quella auto: «Sulla parte superiore della plancia ho inserito dei gommioni - spiega - dopo aver visto delle scarpe Tod's in un centro commerciale. E per la selleria, in cuoio naturale non trattato, mi sono ispirato alla pelletteria di Hermes». Cactus evidenzia come sia possibile ripensare anche l'abitacolo, eliminando il superfluo e puntando al benessere. Lo dimostra l'ampia panchetta anteriore, in pratica un sedile unico, che permette di spostarsi facilmente da destra a sinistra anche per l'assenza di un tunnel centrale. E lo conferma l'essenzialità della strumentazione, composta da due soli display stile iPad, uno al centro e uno davanti al guidatore. Per il momento di Cactus si conoscono solo le dimensioni (è lunga 4,21 m; larga 1,75 e alta 1,53) e un'ipotesi di meccanica - quella Hybrid Air sviluppata da PSA assieme a Bosch e che associa l'aria compressa e l'idraulica a un motore benzina a 3 cilindri - che potrebbe garantire al modello di serie consumi medi inferiori ai 3 litri per 100 km.

© RIPRODUZIONE RISERVATA