



serie speciali

Le nuove Ypsilon in versione Elefantino e S Momodesign dedicate al pubblico femminile e ai gusti più sportivi

DI GIAN PIERO PIAZZA

Raffinatezza, eleganza, stile e sportività. Negli anni Cinquanta, chi sceglieva di alimentare la propria passione per le quattro ruote diventando possessore di una vettura Lancia entrava di diritto nella ristretta cerchia degli automobilisti di classe con la "C" matuscola.

Per l'azienda automobilistica torinese fondata nel 1906 da Vincenzo Lancia il 1950 è infatti passato alla storia come l'anno del "grande colpo", il primo traguardo di un magico decennio. Dopo l'Aprilia, l'Ardea e la più moderna Appia, la gamma di vetture con il marchio dello scudetto si arricchisce di un modello rivoluzionario, l'Aurelia. Particolarmente snella nonostante le generose dimensioni grazie alle linee arrotondate che le conferiscono un aspetto morbido e filante, l'Aurelia B20 è anche la massima espressione della sofisticata tecnica motoristica proposta come usuale corredo in tutta la produzione Lancia. Prodotta fino al 1958 anche nelle versioni B20 e B21 Granturismo e B24 Spider, l'Aurelia spopola anche oltreconfine fino a diventare l'auto prediletta della blasonata clientela anglosassone.

L'Aurelia segna anche il debutto del marchio nel mondo delle competizioni. Appassionato di automobilismo sportivo, il giovane Gianni Lan-



La nuova Ypsilon S Momodesign

NOVITÀ IN ARRIVO

FIAT 500L SI ALLARGA A 7 POSTI A LUGLIO DEBUTTA LA LIVING

Nel 2012 la Fiat 500 era cresciuta di taglia aggiungendo la lettera L nel nome e conquistando, con la sua versatilità e il suo abbondante spazio interno, nuove fasce di utenza. Ora, a distanza di un anno, un altro colpo di bacchetta dei designer e dei creativi del marketing Fiat fa nascere la 500L Living, prima MPW, cioè Magic Purpose Wagon. Sette i posti disponibili, senza alterarne la compattezza, l'agilità e la simpatia. Con una lunghezza di soli 4 metri e 35 centimetri e grazie ad una nuova forma del portellone e della terza luce, la 500L Living offre lo spazio vivibile più ampio della categoria, con due posti supplementari in una terza fila che si aggiungono, quando serve, ai 5 delle due file principali. Al lancio, 500L Living sarà equipaggiata con due propulsori benzina - 1.4 16v da 95 Cv e 0.9 TwinAir Turbo da 105 Cv - e due turbodiesel: 1.6 Multijet II da 105 Cv e 1.3 Multijet II da 85 Cv, quest'ultimo anche con cambio automatico.

Nostalgia addio, Lancia cambia bersaglio

cia, subentrato al padre nella conduzione dell'azienda di famiglia, entra ufficialmente in lizza dopo i successi ottenuti dalle quattro B21 private che dominano il Giro di Sicilia e dalla B20 Coupé di Bracco e Lurani che conquista la vittoria nella categoria Turismo alla 24 Ore di Le Mans. Nel 1952 viene ufficialmente costituita la Scuderia Lancia che ha come emblema l'elefantino al galoppo e che nei successivi tre anni miete allori anche in Formula 1 e nelle categorie Sport e Rally, dove domina negli anni Settanta con la Fulvia HF, la Delta integrale e l'innarrivabile Stratos.

Dal 1969, dopo la cessione al Gruppo Fiat, la Lancia affronta il mercato con una nuova gamma e abbandona la categoria ammiraglie magistralmente interpretata dalla sontuosa Flaminia proponendo la Fulvia Berlina e Coupé, la Flavia e l'apprezzatissima Delta, con un irripetibile momento di gloria a metà anni Ottanta. Protagonista d'eccezione, la Thema, un vero e proprio ritorno alle origini nel panorama di successi del prodotto Lancia. Disegnata da Giugiaro, la Thema impersonava appieno le prerogative richieste dal capitolato dei modelli "vecchia scuola" e ottenne con-

sensi al di là di ogni aspettativa, insidiando addirittura le più agguerrite rivali di fabbricazione tedesca e svedese.

Oggi la Lancia cambia pelle e mira al bersaglio di un pubblico giovane. Accanto alla tradizionale gamma di rappresentanza, costituita dai modelli creati all'insegna del compromesso attraverso la formula "design americano di fuori, stile made in Italy negli interni di matrice tipicamente Lancia", come la nuova Thema, la Flavia e il Voyager, la produzione Lancia dell'immediato futuro si rivolge alle serie speciali studiate per favorire le e-

sigenze della mobilità urbana con due versioni della Ypsilon di ultima generazione. La Ypsilon Elefantino cioè, proposta in nuovi colori e con allestimenti ideati apposta per il pubblico femminile. Una vettura che riflette la classe Lancia d'antan proposta con una ricca dotazione e anche con il nuovo motore 900 cc turbobenzina TwinAir da 85 cv, o a metano da 80 cv, al prezzo di 12.850 euro. In settembre arriverà l'esclusiva versione S per il pubblico maschile con allestimenti sportivi Momo Design a un prezzo "accessibile", 14.200 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Italia demotorizzata

*Più radiazioni che immatricolazioni
Ai giovani l'auto non interessa più*

DI ALBERTO CAPROTTI

Demotorizzazione. Per molti è un segno di progresso, per altri un allarme serio, per tutti un neologismo con il quale fare i conti. I numeri sono chiari, la tendenza costante: per la prima volta nella storia del nostro Paese, il parco auto circolante si contrae, mentre per la seconda volta consecutiva (2011 e 2012) le vendite delle biciclette hanno superato quelle delle autovetture.

La crisi economica, i continui aumenti nei costi di gestione dell'auto e il diminuito "appeal" delle quattro ruote, soprattutto tra i più giovani, sono alla base del crollo della mobilità su quattro ruote. Solo il 16% dei ragazzi tra i 18 e i 29 anni mostra una decisa propensione all'acquisto dell'auto e si diffondono modalità di trasporto alternative, più ecologiche ed economiche.

Sono questi i principali contenuti del Rapporto Automotive 2013, una ricerca condotta a livello europeo dalla società di consulenza d'azienda globale AlixPartners, i cui risultati sono stati illustrati nel corso della manifestazione "Missione Mobilità" promossa nei giorni scorsi da AMOER (Associazione per una Mobilità Equa e Responsabile).

Secondo lo studio sull'industria automobilistica, in Italia si stanno registrando segnali di una incipiente contrazione del parco auto circolante, con impatti negativi evidenti su tutta la filiera e per le casse dello Stato che nel 2012 ha perso oltre 3 miliardi di euro di mancato gettito a causa del crollo delle immatricolazioni. Un dramma per un settore che fino al 2011 - indotto compreso - incidereva per l'11,4% sul Pil nazionale, forniva il 16,6% del gettito fiscale, occupava 1 milione e 200 mila persone e che (dati ANFIA) dal 2007 ad oggi ha invece perso quasi 20 mila posti di lavoro.

Nel 2012 per la prima volta il saldo tra nuove immatricolazioni e radiazioni è stato negativo (-38.000 veicoli), mentre nei precedenti anni era sempre stato positivo (nel 2011 +345.000, nel 2010 +304.000). Nonostante ciò, nel nostro Paese la concentrazione di vetture per abitante resta ancora tra le più alte d'Europa, 608 ogni mille abitanti contro una media europea di 497.

L'analisi evidenzia come alla base di questa inversione di tendenza ci siano principalmente tre fattori, percepiti in tutta Europa. Il primo è quello economico: i crescenti costi per la gestione dell'auto, l'aumentata pressione fiscale e la limitata capacità di spesa delle famiglie determinata dal duro impatto della recessione hanno determinato un crollo delle vendite e un atteggiamento meno positivo verso il possesso del bene automobile e più propenso al rinvio della sostituzione della propria vecchia auto. In particolare, i costi annui per il mantenimento delle quattro ruote sono cresciuti mediamente in tutta Europa del 4,5% (da 3.278 a 3.425 euro), così come quelli del carburante (+16%).

Contestualmente altre scelte connesse alla tutela e alla sensibilità ambientale hanno portato ad aumentare le aree a traffico limitato con conseguente boom delle vendite di biciclette, crescita delle piste ciclabili e sviluppo di forme di mobilità alternativa come il car pooling e il car sharing.

Nel giro di pochi anni le vendite di velocipedi hanno superato quelle delle auto (1,6 milioni contro 1,4 nel 2012), sebbene il nostro Paese mantenga

una delle percentuali più basse di concentrazione per abitante di due ruote non a motore: 440 ogni mille abitanti, contro 1.010 dei Paesi Bassi e 900 della Germania, anche se meglio di Francia (370) e Gran Bretagna (290).

I dati attestano che le famiglie italiane stanno riducendo l'utilizzo dell'auto, dalle 5,1 volte in media a settimana del 2010 alle 4,4 del 2012, privilegiando altre modalità di trasporto più economiche. Ma quel che più colpisce è che l'auto, evi-

I NUMERI

38.000 il saldo negativo tra nuove immatricolazioni e radiazioni di auto in Italia nel 2012. Nei precedenti anni il numero delle autovetture immatricolate era sempre stato più alto di quelle rottamate (+345 mila nel 2011, +304.000 nel 2010).

16% il numero dei giovani tra i 18 e i 29 anni che mostra una decisa propensione all'acquisto dell'auto (Rapporto Automotive 2013).

608 autovetture ogni 1.000 abitanti, è la concentrazione di vetture in Italia, che resta comunque tra le più alte d'Europa (497 ogni 1.000 abitanti è la media continentale).

3.425 euro: è il costo medio della gestione di un'auto, cifra cresciuta del 4,5% rispetto ad un anno fa, mentre il prezzo del carburante è salito del 16%.

62% il calo della produzione di auto registrata in Italia dal 2000 al 2012, cifra più alta rispetto a tutti gli altri Paesi europei (-13% in Gran Bretagna, -34% in Spagna, -37% in Francia, -50% in Belgio). Solo la Germania (+16%), ha incrementato in questi anni la produzione di volumi.



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Chi si ferma non è perduto

Un'auto in panne al bordo della strada. Una donna (o un uomo - e non è la stessa cosa) che si sbarraccia per attirare l'attenzione chiedendo aiuto. Pochi secondi per decidere: mi fermo per vedere qual è il problema e dare una mano, oppure tiro diritto e faccio finta di nulla?

È capitato a tutti dover risolvere il dilemma. Due i blocchi psicologici da superare: il timore per l'incolumità propria e dei propri beni e il dubbio di poter essere realmente utili.

Il mensile "Quattro ruote" ha fatto un test, simulando una situazione del genere, prima con una donna ferma con l'auto con una gomma a terra, poi con un uomo. Ebbene, pur in un momento di sfiducia e diffidenza così diffusa, 4 automobilisti in 7 minuti si sono fermati a prestare soccorso nel primo caso, 4 in 13 minuti nel secondo. Non basta un test per dirlo, forse però noi italiani non siamo così male come pensiamo di essere.

Prezzi, consumi e qualità Superb Che sorpresa l'ammiraglia Skoda

Peccato che il marchio Skoda non abbia ancora l'appeal che merita perché soprattutto con le vetture di ultima generazione ha fatto davvero un forte salto di qualità. Dopo il "ciclone" Yeti, grande successo commerciale, ora anche la nuova Superb, "ammiraglia" di famiglia sottoposta a un facelift intelligente e ad un aggiornamento tecnologico "uber alles" (le novità riguardano nello specifico l'estetica e i motori), ha tutte le carte in regola per affermarsi definitivamente. Magari a discapito di altre vetture "tedesche" molto più blasonate. «Simply Clever» è lo slogan per questo modello che arriverà nelle concessionarie italiane a settembre, con un listino molto interessante: il prezzo di ingresso, infatti, è di 23.860 euro per

la berlina e di 24.930 per la wagon. Proposta con ben 7 motorizzazioni fra benzina e diesel e in 5 diversi allestimenti, la nuova Skoda Superb fra i suoi punti di forza ha senza dubbio l'elevato livello di comfort. Spazio da vendere per tutti i passeggeri e nel bagagliaio (da 595 a 1.700 litri); la grande funzionalità (si noti il nuovo portellone TwinDoor); l'affidabilità dei motori (a noi è particolarmente piaciuto il 2.0 TDI di forza ha senza dubbio il 2.0 TDI da 170 con cambio automatico DSG a 6 rapporti); l'ottima tenuta di strada, la buona posizione di guida e i consumi contenuti (la Casa dichiara una riduzione del 19%). Non mancano le versioni a trazione



La nuova Skoda Superb: arriverà in Italia a settembre

integrale permanente, proposte in abbinamento ai motori benzina 1.8 TSI 160 CV (118 kW) e 3.6 V6 FSI 260 CV (191 kW) e ai diesel da due litri; per la prima volta, poi, è prevista la combinazione 2.0 TDI CR 170 CV (125 kW) 4x4 con cambio DSG.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA