



**L'AUTO A GASOLIO RESTA IN TESTA (55,6%)**

Le motorizzazioni diesel e benzina hanno continuato in ottobre a crescere a doppia cifra, incrementando la propria quota di mercato rispettivamente al 55,6% e al 32% del totale. Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti, prosegue invece il calo delle immatricolazioni delle vetture nuove a Gpl (-30% in volume) e a metano (-33,3%). Le prime, però, riescono ancora a mantenersi in territorio positivo nel cumulo gennaio-ottobre, il metano invece flette nei 10 mesi dell'8,8%.

**La tendenza**

Dalle piccole "kei car" per il mercato interno al nuovo Suv compatto ad alimentazione ibrida "semplificata" che arriverà da noi tra pochi mesi: il marchio giapponese investe sulle misure ridotte per vetture finalmente adatte al traffico caotico delle metropoli



**«Ho scoperto il dieselgate ma difendo il diesel»**

**S**e lo scandalo delle emissioni truccate sui motori diesel della Volkswagen ha creato un indubbio dramma industriale per il Gruppo tedesco, l'alimentazione a gasolio continua a restare comunque la preferita dagli automobilisti occidentali. La ragione è essenzialmente economica, per l'indubbio vantaggio che comporta sceglierlo, specie per chi affronta lunghe percorrenze annue. Ma anche dal punto di vista ambientale, visto che i progressi tecnologici oggi lo hanno reso ambientalmente "pulito", o comunque in termini assoluti non più inquinante della benzina. L'ingeneroso processo mediatico che ha fatto salire questo tipo di carburante sul banco degli imputati peraltro non ha condizionato chi ha acquistato una vettura nuova nel mese di ottobre, in piena tempesta dieselgate: secondo i dati della Motorizzazione infatti le immatricolazioni delle auto a gasolio in Italia hanno continuato a crescere, incrementando la propria quota di mercato che ha toccato il 55,6% del totale. Lo scandalo tedesco insomma non segnerà la fine del gasolio da noi, almeno in tempi brevi. Ed è probabile che non lo farà nemmeno in Germania

**Dan Carder, responsabile dei ricercatori Usa che denunciarono la truffa Volkswagen: «Assurdo demonizzare il gasolio» Del quale, anzi, abbiamo bisogno: ecco perché**

(+6% a ottobre) e negli Stati Uniti. A sostenerlo è proprio il "padre" del dieselgate, cioè Dan Carder, responsabile del team di ricercatori Usa che ha scoperto l'inganno sulle emissioni, truccate dal software illegale immesso nella centralina. "All'epoca della scoperta - ha spiegato all'Ansa il direttore ad interim del Centro per Carburanti Alternativi, Motori ed Emissioni (CAFE) dell'Università del West Virginia - avevamo immaginato che la situazione si sarebbe potuta rettificare attraverso un richiamo volontario delle vetture irregolari. Ma, alla luce della lettera dell'Air Resource Board (il californiano CARB, ndr), che racconta dello scambio di contatti con Volkswagen, gran parte delle restrizioni imposte nel mercato Usa sono il risultato proprio del fallito tentativo di Volkswagen di condurre quel richiamo volontario. Detto questo, demonizzare il diesel è sbagliato, anche perché molto è stato fatto in questi anni per renderlo pulito". Carder ha aggiunto che i test del centro da lui guidato proseguiranno sui diesel di altri modelli e marchi. Infine, manifesta una

fondata speranza: che il CAFE diventi "parte integrante delle future attività di regolamentazione e di verifica della conformità che si svolgeranno in tutto il mondo. Molte delle quali si concentreranno specificamente sull'efficienza in uso (ciclo reale) delle emissioni e sull'impatto ambientale". A questo proposito, proprio la scorsa settimana la Commissione europea ha stabilito le nuove modalità (che entreranno in vigore nel 2017 per tutti i nuovi modelli, e nel 2019 per tutte le auto vendute nella Ue) per valutare le emissioni delle auto diesel. Malgrado i governi europei siano riusciti a far passare una regolamentazione progressiva delle stesse molto meno penalizzante per le Case automobilistiche in termini sostanziali e di tempi di applicazione di quanto precedentemente ipotizzato, un preoccupato allarme viene dalla Acea. Secondo l'associazione europea dei costruttori, con questi nuovi standard di omologazione "sarà estremamente difficile per i produttori di auto raggiungere in un breve lasso di tempo l'efficienza richiesta". La conseguenza diretta, spiega l'Acea, "è che un notevole numero di modelli diesel sarà gradualmente fuori norma e quindi dovranno essere ritirati dal mercato prima del previsto". Ma del diesel, l'auto continuerà ad avere disperatamente bisogno: "Avere meno auto a gasolio in commercio - continua l'Acea - comporterebbe gravi implicazioni economiche per tutti, visto che renderà più difficile soddisfare gli obiettivi della normativa 2021 sulla riduzione delle emissioni di CO2, dal momento che i motori diesel emettono 15-20% in meno di CO2 rispetto ai motori a benzina comparabili". (A.C.)

# Ignis e le altre Suzuki scommette che micro è meglio

CORRADO CANALI

**D**egli spazi ristretti di Tokyo e dintorni si prende cura da sempre Suzuki con le sue "kei car", le vetture e i mezzi commerciali di ridotte dimensioni, essenziali per gli spazi ridotti ai minimi termini a disposizione di chi abita in città come la megalopoli giapponese, ai quali non a caso sono applicate bassissime tariffe assicurative. Ecco perché per Suzuki "piccolo" non è solo più bello, ma è soprattutto utile. Prendiamo il crossover compatto esposto in anteprima mondiale al Tokyo Motor Show e denominato Ignis: si tratta dell'evoluzione del prototipo iM-4 presentato al Salone di Ginevra nel marzo scorso, dal quale in effetti non si discosta molto, ma soprattutto riporta alla ribalta la denominazione di un piccolo Sport Utility uscito dai listini italiani nel 2009. L'aspetto è sbarazzino, con i grandi fari, i passaruota marcati e il lunotto inclinato che ne evidenzia l'aria simpatica. Nell'insieme, però, la carrozzeria trasmette una convincente sensazione di robustezza, nonostante le dimensioni contenute, con evidenti richiami alle altre auto della casa giapponese, come il cofano "a conchiglia", della Vitara e il montante anteriore e centrale neri della Swift. La Ignis è lunga 370 cm, due in più della Jimmy che, però, è uno vero fuoristrada, visto che dispone delle marce ridotte. E ancora è larga 169 cm, alta 162 e ha un passo di 244 cm. La nuova Ignis ha la trazione integrale e un'altezza minima da terra di 18 cm, sufficiente per affrontare sterrati e strade accidentate senza alcun problema. Il motore del modello esposto al Tokyo Motor Show è il 1200 cc DualJet da 90 CV della Swift, abbinato al cambio automatico CVT e all'SHVS che sta per Smart Hybrid Vehicle Suzuki. Si tratta di un sistema ibrido semplificato rispetto al tradizionale e già adottato su alcune "kei car" di Suzuki destinate al mercato giapponese. Infatti non utilizza un motore elettrico aggiuntivo, ma sfrutta il motorino di avviamento con funzione di alternatore e di generatore di corrente nelle fasi passive di guida, come ad esempio nelle frenate, oltre a rappresen-



La nuova Suzuki Ignis che ha debuttato in questi giorni al Salone di Tokio, qui nella versione Trail, a quattro ruote motrici

tare un'unità ausiliaria al motore, grazie all'erogazione di una coppia motrice utile alla "causa" della Ignis. Nell'abitacolo, la nuova Suzuki mostra linee semplici e razionali, con la plancia dominata dallo schermo del navigatore tipo tablet e la consolle centrale che ha un'originale isola di forma cilindrica, nella quale sono raggruppati i comandi principali. I rivestimenti interni bianchi e neri, sono ravvivati da punte di colore a contrasto nelle tonalità arancione o turchese, proposti per le consolle e all'interno delle portiere. La Ignis è attesa nelle concessionarie per la metà del 2016. A Tokyo Suzuki l'ha proposta anche in una variante più votata all'off-road, la Trail, per ora solo un Concept, con cerchi di 17" al posto di quelli di 16", passaruota dai profili accentuati, paraspruzzi e barre sul tetto e vistosi dettagli arancioni, per dare maggiore dinamismo anche all'aspetto della vettura. Gli interni mostrano un accoppiamento del colore bianco e nero lucido per il volante in pelle e per i sedili, riproponendo inserti in arancione per la consolle centrale, le maniglie e la zona di battuta delle portiere che si abbinano alle finiture esterne. Difficile dire se la variante Trail sarà disponibile in Europa, ma di sicuro è la conferma che in Suzuki sono ormai determinati a proporre vetture di dimensioni molto compatte anche al di fuori dai confini nazionali.

**E LA SWIFT RENDE OMAGGIO AL MOTOGP**

Look accattivante, grafica ispirata alla MotoGP e come testimonial d'eccezione Aleix Espargaró, pilota ufficiale del Team Suzuki: questo il biglietto da visita della piccola "jap" che celebra il legame della Casa di Hamamatsu fra i mondi della due e delle quattro ruote. Prenotabile solo sul sito internet ufficiale della Filiale italiana, la versione dedicata al Motomondiale è disponibile con carrozzeria a 3 porte, a 16.900 euro con incluso un corso di guida sicura di due giorni.

## Motobot, l'umanoide in sella a 200 all'ora

**Tecnologia**

Il robot di Yamaha che guida in pista sarà la "cavia" per sperimentare sistemi elettronici per la sicurezza

ALBERTO CAPROTTI

**S**embra impossibile immaginare un vero centauro fatto di fili, metallo e circuiti elettronici, ma di impossibile ormai non c'è più nulla. Eccolo allora, e non si tratta di un film di fantascienza: fisico atletico e altezza sopra la media, precisione di guida millimetrica e "tem-

peramento" (ovviamente) freddo. Al Salone di Tokyo, Yamaha ha presentato "Motobot", il primo robot in grado non solo di guidare una moto, ma anche di sfrecciare in pista a 200 km all'ora. Una sfida misteriosa e affascinante quella del marchio giapponese, attraverso un automa che esplora le potenzialità della guida automatica applicata alle due ruote. Frutto di studi interni realizzati dagli ingegneri della Casa di Iwata, Motobot Ver.1, questo il nome completo dell'androide, è capace di condurre su un circuito una moto di serie, raggiungendo velocità anche superiori ai 200 km/h. Si tratta di un progetto estremamente interessante per le applicazioni che potrebbe avere anche in campi differenti da

quelli motociclistici. Controllare il movimento complesso di un mezzo a due ruote a velocità elevate e farla piegare in sicurezza richiede infatti una serie di sensori e controlli che funzionino con la massima precisione. Nel presentarla, Yamaha ha sottolineato come «la tecnologia e il know-how adottati in questa incredibile sfida verranno applicati alla creazione di sistemi elettronici avanzati per la sicurezza e per il supporto al pilota e costituiscono anche il primo passo per esplorare nuovi segmenti di mercato». Quest'anno sono sei i nuovi prototipi proposti da Yamaha, in una visione evolutiva della mobilità individuale. Sotto i riflettori del Salone, oltre al robot, ci sono moto, scooter, bici-

clette a pedalata assistita, Leaning Multi-Wheelers, un Rov (Recreational Off-highway Vehicle), e anche la prima vera automobile prodotta dal marchio giapponese. Lo Sports Ride Concept presentato a Tokyo ha dimensioni compatte, due posti, trazione posteriore e tecnologia derivata dalla Formula 1. Per ora si tratta solo di uno studio, sottolinea Yamaha, ma il fatto che sia realizzato su una cellula modulare comune alla citycar Motiv, svelata nel 2013, e che sia già stata prefigurata la possibile applicazione di uno sport utility, lascia presupporre per lo meno che sia stata esaminata la possibilità di produrre una famiglia di auto sin dalle fasi progettuali iniziali.



Il robot "Motobot" di Yamaha in azione durante un test in pista