



L'auto dei giovani? Ecologica, ma non troppo condivisa

Car sharing, noleggio a lungo termine e condivisione delle auto. Nonostante la diffusione di nuove frontiere della mobilità, sempre più eco-sostenibili e volte al risparmio, la "generazione y" europea, quella cioè dei giovani di età compresa tra i 15 e i 35 anni, vede ancora nel suo futuro l'auto di proprietà, meglio se attenta all'ambiente. Secondo i risultati della ricerca effettuata a livello europeo da Goodyear insieme a ThinkYoung, su un campione di oltre 2.500 studenti universitari di età compresa fra i 18 e i 30 anni, la maggior parte degli intervistati (59,3%) prevede che, nei prossimi anni, la grande sfida dell'industria automobilistica sarà costruire veicoli dotati di tecnologie rispettose dell'ambiente, orientati all'efficienza e alla riduzione dei consumi. I giovani però non vogliono rinunciare del tutto all'auto di proprietà: l'85% degli

intervistati europei ha dichiarato che tra 10 anni sarà in possesso di un'automobile. Questa aspirazione tra gli studenti italiani è ancora più forte, tanto da raggiungere il 90% delle preferenze, con il car-sharing che si conferma comunque un servizio essenziale per il 65,5%. Fra le priorità individuate dai giovani italiani per il prossimo decennio: costruire veicoli efficienti nella gestione del carburante (24,1%), dotati di "smart intelligence" (17,1%) e pneumatici adattativi e rispettosi dell'ambiente (18,1%). La maggior caratteristica richiesta ai pneumatici (che per gli intervistati dovrebbero essere biodegradabili e capaci di creare energia) è proprio quella di ricevere maggiori "informazioni" durante la guida: un sensore che indichi la necessità di cambiare una gomma o segnali un guasto è per il 41,6% degli italiani la prima richiesta.



La Cactus M, l'innovativo e sorprendente prototipo presentato da Citroën al Salone di Francoforte. Sotto, l'avveniristica Peugeot Fractal, le cui portiere sono sbloccabili dall'orologio

Peugeot e Citroën Lo stile di domani

CORRADO CANALI
FRANCOFORTE

Un ruggito per il leone Peugeot. Ergonomia, sistemi audio, design: il marchio francese esplora nuovi sentieri in questi tre campi, alla ricerca di soluzioni applicabili sulle auto di domani. Così al Salone di Francoforte ha deciso di mettere in mostra la sua anima più futurista. Ne è uscita una concept, la Fractal che davvero apre nuovi orizzonti sia a livello stilistico che tecnico per il brand.

Fra i primi a dare il via libera alla show car non un tecnico qualunque, ma addirittura il ceo di Peugeot Carlos Tavares, notoriamente un grande appassionato di auto, ma anche un buon driver, pista compresa. E il sorriso con cui ha accolto l'arrivo della Fractal spiega molte cose. Del resto non si era mai vista una Peugeot così glamour come questa coupé compatta elettrica, lunga 3,8 metri (una spanna in meno della 208) e spinta da due motori, uno per asse, della potenza complessiva di 204 CV, alimentati da una batteria da 40 kWh alloggiata nel tunnel centrale, che dovrebbe garantire 450 km di autonomia.

Ma non è la meccanica l'aspetto più innovativo della Fractal, che tra le sue particolarità ha l'apertura delle porte che può essere gestita a distanza mediante un orologio Samsung Gear S. Avveniristico anche il design dell'abitacolo, le cui superfici sono realizzate all'80% con la tecnica della stampa 3D e ispirate agli studi di registrazione e alle sale da concerti. Una versione avanzata dell'i-Cockpit - così chiama Peugeot il suo posto guida, con volante piccolo e quadro strumenti alto - esplora le possibilità fornite dall'udito per migliorare l'esperienza di guida. Per esempio, il navigatore diventa una vera voce guida, che si avvicina man mano che ci si approssima a una svolta o a una rotonda, e la cui origine si sposta a seconda della direzione da prendere. Un'applicazione resa

possibile da un impianto audio cui si aggiunge, nello schienale di ciascun sedile, un subwoofer. La Fractal anticipa anche il futuro della guida in elettrico: le batterie permettono un'autonomia di 450 km e fanno toccare alla vettura i 100 km/h in 6,8 secondi grazie ad un peso contenuto in soli 1.000 kg. La Peugeot 308 con la storica sigla GTI, è invece l'altra novità di Francoforte: due gli step di potenza e di allestimento, per contenuti esclusivi destinati a clienti molto esigenti. Nonostante la 308 GTI sia al

debutto, alla Peugeot non perdono tempo e così la vettura è già prenotabile a dei prezzi da 32.650 euro per il motore 1600 cc THP da 250 CV, mentre la variante più potente, la GTI by Peugeot Sport, raggiunge i 270 CV. Ad ampliare l'anima sportiva della 308, Peugeot apre una finestra sulle sportive del futuro, con la Concept 308 R Hybrid Concept già vista al Salone di Shanghai. Il 1600 cc THP da 270 CV è abbinato a due motori elettrici da 115 CV per una potenza di 500 CV. La R Hybrid può

raggiungere i 100 km/h da fermo in 4 secondi, pur con delle emissioni inferiori ai 70 g/km. Per gestire prestazioni da urlo, la 308 R Hybrid è stata modificata nel telaio con carreggiate allargate, cerchi di lega da 19" e impianto frenante con dischi anteriori da 380 mm. Una sportiva che rispetta l'ambiente. «Mi piace eccome»: Carlos Tavares ha dato l'ok e dunque si farà. Ma che sperimentazione e originalità siano un segno distintivo della nuova filosofia del Gruppo Psa, lo dimostra anche la proposta

di Citroën al Salone. Parole d'ordine del marchio ora sono: ottimismo, facilità d'uso, praticità. Ecco allora un esercizio di stile allegro, e volutamente provocatorio, che ha una lettera per nome e un mito come ispirazione. La Citroën Cactus M al debutto a Francoforte, esplora nuove gioiose potenzialità nel mondo crossover, reinterpretando in chiave moderna i motivi di successo della mitica Mehari. Due sole portiere (ai sedili posteriori si accede scavalcando la fiancata), e abitacolo completamente lavabile grazie all'interno di plastica e ai fori di scarico nel pavimento, proprio come la storica antenata. I sedili sono rivestiti col neoprene delle mute da sub, per sottolineare il carattere estivo e "impermeabile" alla tristezza di una vettura davvero fuori da normale. Infine, in caso di pioggia, la capote si espande sopra i montanti gonfiabili e diventa addirittura una tenda per passare la notte all'aria aperta. Quasi certamente non arriverà mai alla produzione di serie, ma la Cactus M serve al marchio francese per «illustrare tutto il potenziale della C4 Cactus di serie», come recita una nota, e «la straordinaria possibilità di sviluppo del posizionamento del marchio». La C4 Cactus, infatti, è il primo modello di una serie che distanzia sempre di più Citroën dalle sorelle Peugeot e DS.



LE ANTEPRIME

ANCHE DS4 SI RINNOVA NEL DESIGN

Sono tre le novità di Francoforte per il marchio DS: arrivano la DS 4 Crossback Concept, la nuova DS 4, anche in versione Crossback, e la DSV-01, monoposto di Formula E 100% elettrica. Su tutte la compatta premium DS4 in anteprima mondiale che, forte del successo della prima serie, si rinnova nel design con un frontale diverso, dettagli cromati sulla carrozzeria e rivestimenti interni ancora più esclusivi. Anche la tecnologia è migliorata, con l'introduzione del sistema DS Connect che include il protocollo CarPlay per Apple iPhone che permette di personalizzare l'utilizzo dello smartphone, condividendo le funzionalità come chiamate, musica, navigatore e messaggi, il tutto accessibile con un tocco o attraverso controllo vocale.



La nuova Lancia Ypsilon: il listino parte da 9.950 euro

Ypsilon alla quinta, la formula che funziona

FERDINANDO SARNO

Quella della Lancia Ypsilon è una formula magica che dura da oltre 30 anni. Passano le stagioni, arrivano nuove tecnologie, cambiano le mode, vanno di moda nuovi "paroloni" come lifestyle, trend-setter, look, eleganza, sobrietà, ma lei c'è sempre. Anche nell'era del selfie, è in primo piano, non cambia (o cambia poco), e rimane nei pensieri della gente, soprattutto delle donne che rappresentano il 70% degli acquirenti.

Se da gennaio a oggi, in Italia, ne sono state vendute 40.000 unità (quota di mercato pari al 13%) significa che oltre 28.000 donne stanno circolando sulle strade italiane al volante di una Ypsilon. Arrivata, nel frattempo, alla sua quinta generazione (1985, 1996, 2003, 2011 e 2015) con il "trucco" leggermente rifatto (il frontale con griglia a nido d'ape, per esempio, ha ora una cornice cromata), arricchita di due nuove tonalità (Avorio Chic e Blu micalizzato), nuovi tessuti interni, e una plancia rinnovata, il tutto per sfoggiare

«la massima espressione del glamour» e per essere «sempre al passo con le ultime tendenze», come ama sottolineare il marketing Lancia.

La Nuova Ypsilon - offerta nei tre allestimenti Silver, Gold e Platinum e con un prezzo di ingresso aggressivo: 9.950 euro - è disponibile con due motori a benzina (1.2 da 69 CV con cambio manuale e 0.9 TwinAir Turbo da 85 CV abbinato al cambio robotizzato) e il nuovo motore 1.3 diesel 95 CV, equipaggiato con tecnologia Multijet II dal basso impatto ambientale, 95 g/km di CO2 (anche se, di questi tempi, è meglio andarci cauti quando si parla di consumi e di emissioni). Ovviamente per chi vuol guidare "verde" ci sono ancora le versioni EcoChic con doppia alimentazione GPL/benzina o Metano/benzina. Come va? Beh, se circola da più di 30 anni, una ragione deve esserci. Buona tenuta di strada, ottimo sterzo e motori efficienti (soprattutto il 1.3 diesel). A bordo, poi, si ha davvero una sensazione di lusso e benessere, grazie soprattutto a materiali di qua-

È sempre la più amata dalle donne: la nuova generazione della city car Lancia cambia poco esteticamente ma è ancora più elegante e funzionale

lità, alle poltrone molto comode e ai molteplici vani porta-oggetti (anche il bagagliaio non è male, tenuto conto che si tratta di una city car).

Da pollice in su il nuovo sistema di infotainment, di serie a partire dall'allestimento Gold, che consente - attraverso la combinazione del display touch da 5", dei comandi al volante, dei comandi vocali e delle grafiche intuitive - di gestire in sicurezza i dispositivi multimediali presenti sulla vettura: dalla radio fino ai principali supporti collegabili attraverso la porta USB, il connettore Aux-in o il Bluetooth audio streaming. Fornisce, inoltre, una grande varietà di funzionalità, ad esempio il riconoscimento vocale, la funzione sms reader, per ascoltare attraverso la tecnologia "text to speech" i messaggi di testo ricevuti sui telefoni compatibili. Da pollice in giù invece, il volante (troppo grande) e i montanti anteriori (troppo spessi e, soprattutto in curva, limitano un po' la visibilità).

I NUMERI

30 gli anni di vita della Lancia Ypsilon che debuttò nel 1985

5 le generazioni che si sono succedute di questo modello

2,7 i milioni di unità vendute dal debutto della prima generazione fino ad oggi

70% la percentuale di donne che la acquistano sul totale complessivo dei clienti

13% la quota di mercato gennaio-giugno nel segmento B, periodo nel quale in Italia sono state immatricolate 40.000 Lancia Ypsilon.