*Dalla strada al Salone: abbiamo provato una delle principali novità del marchio di Wolfsburg. Ricca di dotazioni di sicurezza, la sesta generazione della "piccola" tedesca è in grado di frenare da sola come le vetture di categoria superiore*

La nuova Polo, sarà in vendita da ottobre Il listino parte da 13.600 euro

# Volkswagen Polo, tecnologia democratica

DAMIANO BOLOGNINI COBIANCHI
FRANCOFORTE

Facile da guidare, curata nei dettagli, cresciuta sino a diventare spaziosa come le Golf di fine anni Novanta, la sesta generazione della Polo – una delle protagoniste dello stand Volkwagen al Salone di Francoforte – nasce sul nuovo pianale modulare MQB A0 del Gruppo tedesco, quello delle "piccole", ed è un vero concentrato di tecnologia.
Rispetto alla concorrenza di segmento B la nuova arrivata innalza l'asticella quanto a dotazione di dispositivi per la sicurezza attiva. Dispone, per esempio, del controllo di velocità adattivo (ACC) che nella marcia in colonna può rallentarla fino a fermarla e la può far ripartire, senza che il guidatore tocchi i pedali. Offre inoltre di serie la frenata automatica che in città interviene per evitare l'investimento dei pedoni e, in retromarcia, impedisce la collisione con una macchina posteggiata o con una in arrivo.
La nuova Polo adotta, tra gli altri, l'avvisatore della presenza di veicoli nell'angolo cieco al conducente, il sistema che in caso di incidente blocca il mezzo per evitare tamponamenti multipli, il parcheggio assistito che la infila in spazi più lunghi di lei di soli 80 cm. L'elenco è lungo: molti congegni figurano già su berline di grossa e media cilindrata ma, tutti insieme, su una compatta di quattro metri (per l'esattezza 4.053 mm di lunghezza, +81 mm sulla precedente) sono una novità assoluta. Nell'allestimento Highline è, inoltre, previsto come standard uno scenografico cruscotto digitale con schermo da 10,25 pollici, preso a prestito dai modelli di lusso del gruppo di Wolfsburg: può essere programmato per mostrare differenti strumenti e può diventare un maxi navigatore panoramico.
C'è pioggia e traffico intenso quando nel corso del test anteprima, al volante di una 1.0 TSI a benzina da 95 Cv con cambio automatico a doppia frizione e sette rapporti (prezzo da 18.600 euro), l'abbiamo provata imboccando l'autostrada che dall'aeroporto porta al centro di Amburgo. Alla guida questa Polo non sembra particolarmente emozionante, è però ben insonorizzata e il cambio si fa apprezzare per la puntualità e la dolcezza dei passaggi di marcia. A bordo tutto appare di qualità e lo spazio non manca, neppure per i bagagli.
Collegata la libreria musicale dello smarphone al sistema multimediale (ve ne sono di tre tipi, con schermi a colori da 6 sino a 8 pollici) e impostato il controllo di velocità adattivo sui 120 km/h, ci si può rilassare ascoltando la musica preferita: da controllare c'è solo il volante. Il sistema, infatti, frena e accelera da solo, per mantenere la distanza di sicurezza dal veicolo che precede. Distolti con imprudenza gli occhi dalla strada, in quell'attimo l'auto bruscamente rallenta da sola: davanti sono tutti in colonna, ma l'incidente è evitato grazie all'elettronica.
In vendita in Italia da ottobre (da 13.600 euro), disponibile solo con carrozzeria a 5 porte, la nuova Polo viene proposta al lancio con una scelta tra tre ambienti (Trendline, Comfortline e Highline) e quattro motori (tre TSI a benzina e un TGI bifuel benzina-metano) per potenze da 65 a 95 Cv. A questi, si aggiungeranno a breve due turbodiesel 1.6 da 80 e 95 Cv e due benzina: un 1.0 da 115 Cv e un 2.0 da 200 Cv, nell'ulteriore allestimento GTI.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'intervista Alessi: «Risparmiare senza aspettare? C'è la versione a metano, concreta e accessibile»

La transizione di Volkswagen verso una mobilità del futuro a zero emissioni, con veicoli in grado di muoversi da soli, passa per lo sviluppo di una gamma di modelli attenti all'ambiente e dagli elevati contenuti tecnologici. «Entro il 2025 offriremo una vettura 100% a guida automatica - chiarisce Andrea Alessi, direttore per l'Italia della Casa di Wolfsburg -. Nel frattempo anticipiamo l'adozione di alcune di quelle tecnologie per aiutare la sicurezza e il comfort. Sulla nuova Polo, per esempio, offriamo gli stessi livelli di innovazione e di assistenza alla guida della nostra ammiraglia Arteon: dall'Adaptive Cruise Control che regola da solo la velocità del veicolo in base al traffico, stop&go compreso, al sistema di frenata automatica con riconoscimento del pedone».
**Su questa sesta generazione della Polo, forse l'ultima prima della guida autonoma, non è prevista però l'alimentazione elettrica...**
«Volkswagen ha già vetture elettriche e ibride. La mobilità ecosostenibile, uno dei pilastri della nostra strategia, sulla Polo si concretizza con l'adozione per la prima volta del metano. Il motore 1.0 TGI turbo ha consumi ed emissioni di eccellenza: con un kg di gas percorre 32,3 km nel ciclo combinato, significa meno di 3 euro per fare 100 km».
**Quali prospettive di vendita ci sono in Italia per questa variante?**

Andrea Alessi, direttore generale di Volkswagen Italia

«Up! e Golf a metano contano già per circa un quarto delle vendite del modello, con Polo pensiamo di raggiungere tra il 25 e il 30% della mix».
**Il gas può quindi essere un'alternativa economica all'elettrico?**
«La nostra nuova piattaforma MEB renderà possibile la realizzazione di vetture esclusivamente elettriche dal 2020. Intanto, il metano rappresenta una possibilità amica dell'ambiente che è concreta e immediatamente accessibile: la $CO_2$ emessa è più bassa rispetto ai motori tradizionali e i costi di esercizio sono inferiori a quelli dei diesel». **(D.B.C.)**

*Dal parcheggio autonomo comandato dal cellulare ai sistemi di sicurezza: le novità del fornitore leader mondiale di servizi e tecnologie per l'automobile*

La tecnologia Bosch consente di comandare il parcheggio automatico dell'auto direttamente dal proprio telefono cellulare

# «Senza incidenti, stress ed emissioni» Il traguardo della mobilità secondo Bosch

PAOLO CICCARONE

«Dal punto di vista tecnico, il percorso verso una mobilità a zero incidenti, zero stress e zero emissioni dovrà necessariamente passare per l'automazione, l'elettrificazione e la connettività. Non è più semplicemente una questione di produrre auto migliori. Abbiamo bisogno di una nuova concezione di mobilità». Volkmar Denner, numero uno di Bosch, ha spiegato con chiarezza l'obiettivo della multinazionale leader mondiale delle forniture di servizi e tecnologie per auto. Nell'era delle connessioni il Salone di Francoforte ha infatti anche numerose novità in materia di elettronica. Perché se le vetture saranno belle e meno inquinanti, è anche vero che i vari dispositivi a bordo devono sopportare richiese sempre più specifiche.
Bosch ha calcolato che nel 2017 il suo fatturato del settore di business mobility solutions dovrebbe aumentare del 7%, arrivando a circa 47 miliardi di euro. Nello stesso periodo, la produzione globale di veicoli raggiungerà una crescita del 2,8%. «Le nostre attività nel settore automotive continuano a crescere e rimarranno forti. Questo rafforza la nostra posizione in vista delle sfide della mobilità del futuro», ha affermato Denner.
Tra le innovazioni più sorprendenti c'è l'ultimo sistema di parcheggio autonomo comandato dal cellulare senza dover controllare la vettura. E ancora: l'aggiornamento in tempo reale dei software, proprio come avviene per gli smartphone così anche le vetture avranno questo sistema denominato "over the air".
Ma per trasformare la guida autonoma in realtà è necessaria una profonda conoscenza di tutti i sistemi della vettura: i sensori video, radar e a ultrasuoni, i sistemi di controllo della frenata, le unità del servosterzo elettrico, i quadri strumenti e le soluzioni per la connettività all'interno e all'esterno del veicolo. Dall'inizio del prossimo decennio è possibile che la guida altamente autonoma (livello SAE 3) su strade a scorrimento veloce sia consentita alle auto dotate di tecnologia Bosch. Inoltre, Bosch sta collaborando con Daimler per rendere possibile la guida completamente autonoma (livello SAE 4) e la mobilità senza conducente (livello SAE 5) nelle città. Bosch e Daimler intendono sviluppare e produrre un sistema di guida autonoma per "robocab" già a partire dal 2020. Se la tendenza sarà questa, bisognerà trovare qualcosa da fare durante il tragitto casa lavoro o vacanza. Bello anche se inquietante per chi intende l'auto come qualcosa di diverso da un elettrodomestico programmabile a distanza.
Una tecnologia fondamentale per la guida autonoma è il servosterzo elettrico, che dev'essere operativo anche in caso di avaria. Nell'improbabile caso di un malfunzionamento, il sistema Bosch è in grado di conservare il 50% della propria funzionalità, tanto su veicoli convenzionali quanto su veicoli autonomi: grazie a questa tecnologia, le case costruttrici possono soddisfare i requisiti di funzionalità anche in caso di avaria (alcuni dei quali sono stati stabiliti, negli USA, dall'agenzia di vigilanza sul traffico National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) e dal Dipartimento dei trasporti statunitense nelle sue policy federali sui veicoli a guida autonoma).
Interessante è anche il sistema che controlla il coefficiente di attrito. In pratica se l'asfalto o il fondo stradale percorso con la propria vettura in quel momento non ha i requisiti minimi di aderenza, una serie di sensori avvisano il conducente e attivano tutti i sistemi di sicurezza adeguati anche se di sicuro i sistemi per la ricerca dei parcheggi (vera rarità in alcune città) e la possibilità di parcheggiare in automatico, addirittura programmando il percorso se si ha un garage privato in cui l'auto va a ricoverarsi da sola, saranno seguiti con molta curiosità. Non sarà il fischio con cui si chiama a rapporto il proprio cane, ma qualcosa di simile con la nostra vettura: noi comandiamo e lei ubbidisce docile ai comandi. Vieni qui, passa a consegnare la spesa a casa, vai in garage. Il futuro della mobilità passa anche da queste applicazioni.

*«Connettività, automazione, elettrificazione: non è più semplicemente una questione di produrre auto migliori. Abbiamo bisogno di nuove concezioni»*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## fari sul Salone

### Rivoluzione Smart, dal 2020 sarà solo elettrica

Per il marchio Smart si avvicina una rivoluzione epocale: nel presentare il concept Vision EQ ForTwo, il numero uno del Gruppo tedesco Dieter Zetsche ha annunciato che Smart dal 2020 offrirà solo vetture alimentate a batteria. Per Mercedes questo cambiamento sarà accompagnato dall'affermazione della nuova famiglia EQ di veicoli esclusivamente elettrici e dalla disponibilità a breve di un modello elettrificato per ogni proposta del line-up della Stella. «Con la Concept EQ A - ha dichiarato il presidente del consiglio direttivo di Daimler AG e responsabile di Mercedes-Benz Cars - la nostra offensiva elettrica prosegue a passo spedito: entro il 2022 Mercedes-Benz immetterà sul mercato oltre dieci veicoli a trazione completamente elettrica».

### Opel, tre novità e la prima ibrida plug-in

Presentato in anteprima mondiale al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte, il Suv compatto Grandland X sarà il primo modello ibrido ricaricabile plug-in di Opel. Lo ha annunciato il ceo del marchio, Michael Lohscheller, affiancato - per la prima volta - da Carlos Tavares, il numero uno del Gruppo Psa, che di recente ha acquisito il controllo della storica casa tedesca. «Lo sviluppo di una versione ibrida plug-in del nostro nuovo Grandland X è un esempio significativo delle opportunità che ci attendono in quanto parte del Gruppo PSA,» ha sottolineato Lohscheller aggiungendo che il nuovo modello sarà presto disponibile con un nuovo motore diesel top di gamma e cambio automatico a otto velocità. Oltre al Grandland X, dotato di numerose tecnologie avanzate e moderni sistemi di assistenza alla guida, a Francoforte Opel mette in mostra i nuovi modelli dell'ammiraglia Insignia con la sportiva GSi e la versatile Country Tourer con trazione integrale.

### Entro il 2030 80 milioni di vetture in meno con il car sharing

Il parco auto in circolazione in Europa calerà di 80 milioni di unità entro il 2030, passando da 280 a 200 milioni di vetture. È quanto emerge da uno studio diffuso da PricewaterhouseCoopers , secondo il quale la diminuzione sarà prevalentemente legata alla crescita del car sharing, cioè allo sviluppo dei servizi di condivisione dell'automobile. Secondo gli autori dello studio lo sviluppo dell'auto elettrica e quello dell'auto che si guida da sè favoriranno il ricorso al car sharing. Inoltre il rapporto rileva che un'auto condivisa farà circa 50.000 chilometri l'anno, contro una media di 13.230 chilometri realizzati dalle auto non condivise. Di conseguenza una vettura condivisa verrà rimpiazzata in media ogni 3,9 anni, contro i 17,3 anni delle altre auto. Ciò significa che le immatricolazioni in Europa cresceranno di un terzo entro il 2030, salendo a 24 milioni.