Suzuki, un anno in Swift

Debutto mondiale per la versione Sport che completa la gamma Sicurezza garantita dal sistema "occhio di lince"

La Swift Sport al debutto mondiale a Francoforte

ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A FRANCOFORTE

Con la Baleno e la Ignis "battezzate" nel 2016 insieme all'aggiornamento della S-Cross, e la terza generazione della Swift che ha debuttato quest'anno, Suzuki è probabilmente il marchio più "giovane" del listino. La sua offensiva di prodotto si arricchisce ora della versione Sport della Swift, presentata a Francoforte in anteprima mondiale, che arriverà nelle concessionarie italiane nella primavera del 2018 completando la gamma di un modello che dal 2005 a oggi ha venduto 105 mila unità nel nostro Paese.
La potente turbo da 1.4 litri 4 cilindri che eroga 140 Cv e 230 n/m di coppia presenta esteticamente una sagoma più bassa e più larga della city-car normale, e uno stile più aggressivo che può sorprendere ma che resta in linea con il dna sportivo del marchio giapponese: «Sappiamo che i nostri clienti apprezzano il gusto della guida dinamica più di qualsiasi altra cosa», dice Masao Kobori, ingegnere capo del progetto Swift Sport, «e così abbiamo reso questa versione più leggera, più veloce e più entusiasmante sotto ogni punto di vista». Linea aggressiva dunque, e indole prestazionale ma anche molta attenzione alla sicurezza. Anche la Sport infatti adotta il raffinato dispositivo "occhiodilince" (Advanced forward detection system) che comprende i sistemi "attentofrena" (Dual Sensor Brake Support), "guidadritto" (Lane departure warning), "restasveglio" (Weaving alert function), "nontiabbagli" (High beam assist) e l'Adaptive Cruise Control. Le denominazioni scelte possono far sorridere ma i sistemi di sicurezza fanno esattamente quello che dicono. Il sensore "occhio di lince" consiste in una telecamera e un laser che insieme al radar posto dietro al paraurti generano un sistema di sicurezza attiva inedito per questo segmento di vetture. La Swift frena da sola in caso di pericolo se non lo fa il conducente, mantiene la corsia (per la prima volta su una Suzuki in modo attivo cioè sterzando leggermente) automaticamente in caso di perdita di concentrazione, dai 60 km/h in su attiva allarmi sonori e visivi se il veicolo inizia a sbandare e inserisce automaticamente gli abbaglianti e gli anabbaglianti, rilevando la presenza di altri veicoli e a seconda dell'illuminazione dell'ambiente circostante.
L'Adaptive Cruise Control infine impiega un radar a onde millimetriche per misurare la distanza dal veicolo che precede e mantiene automaticamente la distanza tra i veicoli in funzione della regolazione scelta tra tre livelli (corta, media e lunga). Quando non ci sono veicoli che precedono, il sistema mantiene la velocità impostata dal pilota (dai 40 ai 160 km/h).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«A benzina, ibrida e in futuro anche 4x4 È la city car che ci ha fatto crescere più di tutti»

Massimo Nalli

Massimo Nalli, direttore generale di Suzuki Italia: «Swift piace alle donne e la versione benzina+elettrica rappresenta la soluzione più conveniente e sostenibile»

Con 17.000 vetture immatricolate nel primo semestre 2017, e un incremento del 45% rispetto a gennaio-giugno di un anno fa, Suzuki è il marchio che nel periodo ha realizzato la crescita migliore in Italia. «Merito del rinnovamento della nostra gamma iniziata nel 2013 – spiega Massimo Nalli, direttore generale di Suzuki Italia –, di un piano di comunicazione che ci ha consentito di raggiungere un pubblico che non fosse solo quello tradizionale degli amanti del 4x4 e anche di una rete di vendita che si è ampliata con 15 nuovi concessionari per un totale di 92».
Parte del successo si deve certamente alla terza generazione della Swift...
«È una city-car che piace da sempre per dimensioni contenute e praticità d'uso e che ora debutta con la versione Sport. Molto apprezzata, con il 30% di immatricolazioni sul totale, è quella ad alimentazione ibrida perchè oggi rappresenta la soluzione che meglio coniuga convenienza e sostenibilità».
Come funziona il vostro sistema ibrido SHVS?
«Suzuki adotta un sistema che chiamiamo "Smart" e che integra tre componenti (motore elettrico, alternatore e motorino di avviamento) in un unico elemento, che eroga potenza a supporto del motore a benzina in fase di accelerazione e ripresa, sfruttando l'energia elettrica prodotta durante le frenate e accumulata in un'efficiente batteria al litio di appena 6 kg di peso».
Quali sono i vantaggi reali di questa alimentazione?
«Abbiamo stimato che l'ibrido sulla Swift consenta un risparmio di circa il 12% sui consumi a fronte di un listino di soli 1.000 euro più caro rispetto a quello del modello tradizionale solo a benzina».
A quale pubblico si rivolge la Swift?
«Ci inseriamo nel segmento B dove la concorrenza sul mercato è molto forte. Come marchio abbiamo scelto di evitare la politica di ribasso dei prezzi per offrire un listino "corto", con poche versioni tutte molto accessoriate già a partire da quella di accesso. Il pubblico femminile, che in Italia rappresenta più del 50% degli acquirenti, è sicuramente un riferimento importante: non a caso il bagagliaio della Swift è stato studiato per accogliere un passeggino».
Cosa vi aspettate invece dalla versione Sport lanciata a Francoforte?
«Non è un modello da grandi volumi, ma si inserisce nel mercato delle piccole sportive e garantisce divertimento e immagine completando la gamma in attesa della versione All-Grip 4x4».

(A.C.)

dal Salone

L'auto si difende Anti-virus contro i cyber attacchi

Sempre più connesse alla rete Internet, in alcuni casi già in grado di scambiare autonomamente dati con altri veicoli e con le infrastrutture stradali e di essere comandate a distanza per semplici manovre con uno smartphone o con un telecomando, le automobili dispongono oggi di tecnologie che rischiano di attirare le attenzioni dei pirati informatici. Quello della "cyber security" dei veicoli, della sicurezza dei loro sistemi di bordo, è uno dei temi più scottanti e la sua importanza è destinata a crescere in futuro con l'affermazione della guida autonoma. Tramite l'azione di programmi "malware", infatti, gli hackers possono impossessarsi dei dati che le vetture immagazzinano, manipolare il funzionamento di vari dispositivi come quelli di ausilio alla guida, o addirittura mandarne in tilt l'elettronica o prenderne il controllo. Oltre alla porta OBD, sono vie d'accesso l'eventuale scheda telefonica di trasmissione dati integrata nel veicolo, il sistema di infotrattenimento di bordo e il cellulare. Da Harman a Qualcomm, da IBM a Kaspersky Lab, al Salone di Francoforte molte aziende hanno proposto soluzioni per proteggere le quattro ruote dal rischio di intrusioni telematiche. Harman ha portato due interessanti novità: ECUShield e TCUShield. Il primo è un dispositivo progettato per proteggere l'auto da qualunque tipo di attacco proveniente dalla rete dei telefoni cellulari. Il secondo individua e blocca funzionamenti anomali della rete CAN-BUS, quella che comanda tutti i servizi di bordo. Entrambi saranno installati sui veicoli di alcune Case a partire dal 2019. Entro fine anno invece sarà utilizzato sui modelli di un brand europeo e di uno asiatico il sistema vSentry, sviluppato dagli israeliani della Savari: si tratta di un «firewall» open source che permetterà aggiornamenti continui nella lotta ai virus informatici. Con le vetture dotate di guida autonoma sarà necessario un livello di protezione più alto, perché più l'auto è sofisticata più l'area di possibile attacco è estesa.

La sfida EQ A Elettriche sì ma appaganti

Hi-tech nelle forme e nei contenuti ma per filosofia vicina agli standard di produzione, ecologica e a zero emissioni ma potente e brillante, la EQ A Concept rappresenta il futuro della sfida Mercedes: auto "green" che siano però anche appaganti da guidare. Il modello di serie che ne seguirà promette 400 km di autonomia e sarà il secondo della famiglia EQ, sigla con cui il brand tedesco identifica le sue vetture elettriche, e il suo arrivo nelle concessionarie seguirà di alcuni mesi quello del Suv EQ C. Le linee sportive del Concept in passerella a Francoforte anticipano anche le soluzioni di design della prossima generazione della Classe A, che dovrebbearrivare nel 2018, e di cui la EQ A rappresenterà l'alternativa a zero emissioni, nell'ottica del piano strategico presentato da Dieter Zetsche, numero 1 della Casa tedesca, che prevede una variante elettrica per ogni modello.

Mercedes Classe S, il lusso che serve anche a chi non può

PAOLO CICCARONE

Se ci si limita ai prezzi di listino, da 94mila a 207mila euro, si potrebbe anche pensare che si tratti del solito giocattolo per super-ricchi annoiati, o per chi deve ostentare a tutti i costi. Invece, parlando di Mercedes Classe S, siamo di fronte al futuro a quattro ruote che circola già nel nostro presente.
Il perché è presto detto: i sistemi di sicurezza usati su questa vettura, che rappresenta il top di gamma per Mercedes, sono destinati a far breccia anche sulle automobili che guideremo tutti noi un domani. Oggi su Classe S sono disponibili gli ausili in fatto di guida assistita (chiamarla autonoma è prematuro), che ti impediscono di uscire di carreggiata quando superi la riga laterale, con i radar che "leggono" le condizioni della strada e, oltre ad adattare la velocità ai limiti di legge e alle condizioni del traffico, frenano in automatico la vettura quando davanti accade un imprevisto, oppure se qualcuno taglia la strada all'improvviso.
Ebbene, tutta questa tecnologia ha un prezzo che gli acquirenti delle auto normali non possono permettersi. Può farlo chi ha 200 mila euro da spendere e, grazie a queste sperimentazioni e alla continua diffusione dei sistemi elettronici di sicurezza, i costi sono destinati a diminuire, fino ad essere sopportabili anche per chi non ha questa disponibilità economicae ma per strada vuole la stessa sicurezza.

La nuova ammiraglia tedesca, una "palestra" di tecnologia: il massimo dei sistemi di sicurezza e guida assistita destinati ad arrivare poi anche sui modelli di categoria inferiore

La nuova Mercedes Classe S

Classe S fa da apripista alle vetture del domani, anche alle utilitarie che dovranno circolare per strada e avere gli stessi sistemi di sicurezza autonomi. Poi c'è anche tanta tecnologia tradizionale. Ad esempio tre motori completamente nuovi, due a 6 cilindri in linea di 3 litri e un 8 cilindri a V di 4 litri con potenze che vanno da 367 e 435 cavalli per i "piccoli" fino ad arrivare ai 469 del grande, senza dimenticare il classico diesel da 340 Cv. Cilindrate impegnative, motori potenti, eppure la tecnologia ha permesso un risparmio nei consumi del 7 per cento. Non che chi guida queste auto abbia problemi nel fare il pieno, ma un altro esempio di come la tecnologia del risparmio debba partire dal top di gamma e poi essere trasferito a tutti. Un po' come diceva Henry Ford, in chiave tedesca.
Naturalmente, per gli amanti del genere, non mancano le versioni allungate, le limousine per i mercati arabi e cinesi (hanno pure un sistema di massaggio elettronico nei sedili posteriori oltre a una cucinetta con frigo per le bevande...). In pratica degli uffici viaggianti a tutti gli effetti. È anche per questo, per consentire di lavorare mentre si viaggia, che Classe S spinge l'asticella della tecnologia sempre più in alto. Come va su strada? Silenziosa, confortevole, morbida. Ci mancherebbe che a quel prezzo ci fosse pure qualche difetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA