



Il Suv della debuttante VinFast esposto al Salone di Parigi

Debutta VinFast il primo marchio del Paese asiatico con management anglosassone, stile firmato da Pininfarina e un potente Gruppo alle spalle: «Abbiamo progetti ambiziosi»

Il Vietnam entra in auto e si fa disegnare in italiano

Si chiama VinFast e ha le spalle larghe. Il primo (e per ora unico) costruttore automobilistico del Vietnam si è presentato a Parigi allestendo uno stand enorme che ha attirato la curiosità e alimentato la consapevolezza di noi europei che il mondo della mobilità sta davvero cambiando. Chi si aspettava di avere a che fare con qualche modello acerbo e improbabile, ha dovuto ricredersi: al Salone i vietnamiti hanno debuttato con due vetture gradevolissime firmate da Pininfarina, un Suv e una berlina equipaggiate con motori Bmw, componenti dell'abitacolo francesi realizzati da Faurecia (Gruppo Psa) e tecnologia tedesca e austriaca (Bosch, ZF e AVL). Il meglio insomma, altro che esotismi vari. Qualificato anche il management dell'azienda, quasi esclusivamente anglosassone, ad iniziare da James

DeLuca, Ceo di VinFast Trading and Production, manager esperto e qualificato del settore automotive che arriva da General Motors, dove era responsabile di 171 stabilimenti produttivi in 31 Paesi. Di livello anche le ambizioni, visto che il marchio punta ad una fascia di mercato di lusso: la Lux A2.0 e la Lux SA2.0 espone al Salone, entrambe solo a benzina e per ora senza ambizioni elettriche, cominceranno ad essere prodotte a metà dell'anno prossimo e alla loro messa a punto sta lavorando una squadra di 400 ingegneri della Magna Steyer. Il costruttore parla per i due modelli di «prestazioni fenomenali», anche se in realtà i dati tecnici forniti suggeriscono che si tratta di numeri abbastanza comuni per i nostri standard. Soprattutto le due unità termiche presentate sono Euro 5 e non Euro 6, par-

ticolare che fa intuire che l'obiettivo del marchio potrebbe non essere l'Europa. Per quanto riguarda il design, VinFast continuerà a rivolgersi all'Italia visto che ha firmato un accordo con Italdesign (Gruppo Volkswagen) per lo sviluppo di una famiglia di minicar da destinare al suo mercato interno. Rigorosamente "made in Vietnam" invece il portafoglio del marchio, costola del gigante VinGroup che con l'ingresso nell'auto (3,5 miliardi di dollari investiti in un primo stabilimento da 250 mila vetture l'anno) aggiunge una goccia nel mare dei suoi investimenti che nel Sud-Est asiatico spaziano dal settore del turismo a quello della sanità, telefonia e agricoltura, per un totale di 3,9 miliardi di dollari di fatturato nel 2017.

Alberto Caprotti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

dal Salone

Una ricarica elettrica costerà quasi come un pieno di benzina?

Il costo per km percorso con un'auto elettrica potrebbe essere molto simile a quello percorso con un'auto alimentata a benzina. È quanto emerge dal Global Automotive Outlook 2018, studio sull'industria dell'automobile realizzato da AlixPartners. Giacomo Mori, managing director dell'azienda, spiega che, ad oggi malgrado sembrino numericamente poche, «l'utilizzo delle colonnine di ricarica elettrica è molto basso». L'impiego della colonnina non raggiunge il 10% del tempo totale in cui l'infrastruttura è a disposizione. Questo porterebbe chi investe nella diffusione delle stazioni di ricarica ad aumentare il prezzo della materia energetica, per rientrare dalle spese. «Immaginando quindi che nel giro di 5/10 anni - continua Mori - si possa arrivare anche a un 20% di utilizzo, questo modello porterà a un costo dell'energia che potrebbe



avvicinarsi a 0,5 euro/kWh». Ciò significa che, considerando anche l'autonomia delle auto elettriche, percorrere la stessa distanza con motore elettrico o con tradizionale motore alimentato a benzina avrebbe un costo simile. Senza contare il costo implicito, non calcolato, del tempo di ricarica, inevitabilmente maggiore rispetto a quello necessario per un pieno di benzina o gasolio. Sarà comunque il diesel a cedere il passo all'elettrico. Non tanto per motivi legati alle emissioni, «quanto per motivi legati ai costi di sviluppo. Il problema strutturale è che rendere il motore a gasolio compatibile con le future regole di emissione avrà un costo comparabile a quello necessario per ibridare un motore a benzina».

Audi SQ2, il Suv compatto che punta in alto

Audi presenta la nuova SQ2, versione top di gamma della famiglia Q2 che si pone ai vertici del segmento dei Suv compatti grazie ai 300 CV di potenza massima che consentono di scattare da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi e di raggiungere una velocità massima di 250 km/h. Alla trazione Quattro si accompagnano le sospensioni sportive. Design aggressivo e interni sportivi, assetto ribassato di 20 mm e cerchi da 18 e 19 pollici sono alcuni dei tratti distintivi del SUV della casa dei Quattro Cerchi. Cinque le versioni disponibili per la model year 2019: Q2, Business, Business Design, Admired e la S line edition. La gamma motori comprende il 3 cilindri 1.0 TFSI da 116 CV e il quadrilindrico 2.0 TFSI da 190 cv. Lato diesel, sono disponibili un 1.6 TDI da 116 CV e il 2.0 TDI nelle versioni da 150 e da 190 CV. Prezzi da 25.900 euro per i modelli a benzina, 27.100 per quelli a gasolio.

CORRADO CANALI
PARIGI

Pragmatico come tutti gli ingegneri, ma pronto a sfruttare le opportunità che un settore come l'automotive offre a tutti i costruttori, Massimo Nalli non è solo il presidente di Suzuki in Italia, ma anche la guida di uno dei pochi marchi totali al mondo, visto che produce auto, moto, motori marini e altro ancora. Ai saloni dell'auto non manca mai ed è sempre pronto a metterci la faccia. Come sono percepite le Suzuki in Italia?

«Come vetture affidabili e che non danno sorprese - spiega Nalli al Salone di Parigi - quello che vedi, insomma, hai. Inoltre, la clientela gradisce la completezza degli equipaggiamenti e lo stile, sul quale abbiamo lavorato molto a partire dalla nuova Swift. E nell'assistenza abbiamo riscontrato positivi, ma attenzione: siamo di cultura giapponese e per noi il cliente viene prima di tutto. Anche un solo cliente insoddisfatto è inaccettabile».

Sullo stand parigino di Suzuki ci sono le due novità più recenti, la Jimny, oltre che la nuova Vitara. Che peso avranno le fuoristrada più classiche, per le quali siete così apprezzati, visto il crescente interesse di Suzuki per i crossover?

«Le performance in fuori strada - continua Nalli - sono uno dei motivi per cui siamo conosciuti in Italia e i modelli che le assicurano non saranno mai in discussione. La Vitara ha i suoi estimatori che apprezzano la sicurezza della trazione integrale permanente e la Jimny viene scelta tanto anche come citycar».

Ecco, dunque, le due "protagoniste" di Suzuki al Salone di Parigi. Partiamo con la micro 4x4 Suzuki, la Jimny che si ripropone con un look nuova, ma rispettoso del suo passato e una vocazione da off-road non messa in discussione, ma anche una nuova vocazione da stradista. Intanto la Jimny "model year 2018" è già un grande successo: gli ordini in Giappone hanno una lista d'attesa di sei mesi e anche in Italia i possessori del modello precedente che l'aspettano già da qualche anno, sono pronti al grande passo: 22.500 euro il prezzo di listino che salgono fino a 24.000 per l'automatizzata. Un solo motore, il 1500 cc da 102 cv. Punto di forza della vettura lo schema del telaio a longheroni e dei ponti rigidi davanti e dietro. «Era già buono così pri-



Fuoristrada è bello Suzuki ci va bene

Vitara (sopra) e Jimny, le due ultime proposte rivisitate da Suzuki



Con le nuove versioni di Vitara e Jimny il marchio giapponese ribadisce le proprie doti di affidabilità

ma - spiega Massimo Nalli - tanto che è bastato rinforzarlo». Con 3 metri e 48 di lunghezza e 1,65 di larghezza, vanta una maneggevolezza da record. Le porte sono solo due, non ci sarà né a 4 porte né con soft top.

E veniamo alla Vitara: a 30 anni dal lancio nel 1988, la "madre" di tutti Suv più recenti di Suzuki si adegua alle regole del downsizing. Praticità e confort, infatti, sono garantite da un equipaggiamento che comprende sia la trazione integrale Suzuki 4WD Allgrip Select oltre che dei dispositivi elettronici in tema di sicurezza e di connettività. All'esterno il frontale della Vitara è stato aggiornato con le cromature nella mascherina a 5 feritoie. I nuovi gruppi ottici dietro hanno un design 3D e adottano tre file di Led che ne rendono il look più moderno. All'interno, i materiali di qualità e l'eleganza delle linee rendono la Vitara ancora più raffinata. Dal nuovo sistema My Drive, con LCD a colori da 4,2 pollici si scelgono le modalità della trazione integrale. Sotto al cofano della nuova Vitara, oltre al turbo a benzina di 1.400 cc Boosterjet da 140 cv c'è il nuovo 1.000 da 112 cv. La Boosterjet è una soluzione progettata per garantire un migliore equilibrio fra la potenza disponibile e il rispetto dell'ambiente.

Altro tema "caldo" in Suzuki è l'ibrido che i giapponesi definiscono tecnicamente mild o smart. «Lo definirei un ibrido intelligente - spiega Nalli - che impatta poco sull'ambiente riducendo i consumi tra il 15 e il 20% sul ciclo urbano e richiede solo 1.000 euro in più sul prezzo dell'auto. Non ha effetti negativi sullo stile di guida e si ricarica in decelerazione. Oggi siamo la seconda Casa in Italia per vendite di ibride».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dall'elettrico puro al diesel "pulito", la scelta onnivora di Mercedes

ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A PARIGI

Esserci ovunque, con qualunque tecnologia. Benzina, diesel "pulito", elettrificato, elettrico puro, persino idrogeno. È onnivora la scelta strategica di Mercedes, indispensabile probabilmente per stare su un mercato che non ha certezze. Così sul palcoscenico del Salone parigino, il vero debutto mondiale pronto per essere guidato, cioè la nuova Classe B, rischia di confondersi nel mare di sigle e di scenari del marchio tedesco che pare sempre essere un passo avanti agli altri. Dopo aver svelato la prima auto della sua gamma elettrica, il suv EQC, Mercedes accelera infatti sulla strada verso l'elettrificazione che porterà entro il 2022 a più di 130 varianti a batteria, spaziando dalla tecnologia mild hybrid a 48 Volt del sistema EQ Boost fino a un'ampia scelta di vetture ibride plug-in EQ Power a trazione puramente elettrici-

ca. Tra questi modelli le prime auto ibride plug-in di terza generazione con marchio EQ Power, che sono già in consegna. È il caso di Classe C, Classe E e Classe S che utilizzano una batteria da 13,5 kWh abbinata a un motore a benzina oppure, per la prima volta, a un diesel. Inoltre, per la prima volta in assoluto, nel Suv

Entro il 2022 più di 130 varianti a batteria (anche con l'idrogeno) mentre debutta la nuova Classe B con un inedito 2.0 litri a gasolio

Mercedes GLC F-Cell, la tecnologia ibrida-plug viene utilizzata assieme alla cella a combustibile.

«La trazione elettrica rappresenta un elemento essenziale della mobilità futura - ha detto Dieter Zetsche, presidente di Daimler AG e responsabile di Mercedes-Benz Cars - per questo nei prossimi anni investiremo oltre

dieci miliardi di euro in nuovi prodotti marcati EQ e oltre un miliardo nella produzione di batterie». Entro il 2025 le vendite complessive dei modelli elettrici a batteria di Mercedes dovrebbero attestarsi intorno al 15-25%, a seconda delle preferenze dei clienti e dello sviluppo delle infrastrutture pubbliche.

Restando ai motori tradizionali invece, ecco la nuova Classe B, restyling della monovolume che sarà ordinabile a partire dal prossimo 3 dicembre con le prime consegne che sono previste per febbraio. Mercedes l'ha riprogettata in chiave più sportiva (soprattutto nel frontale) e adottando molte tecnologie, la meccanica e la piattaforma della nuova Classe A, a iniziare dallo spettacolare sistema multimediale MBUX. Grazie ai moderni sistemi di assistenza alla guida, Classe B si colloca al vertice del segmento per quanto riguarda la sicurezza attiva, con funzioni ereditate dalla Classe S. L'abitacolo è più spazioso, i motori più efficienti tutti già "in regola" con i futuri standard anti-inquinamento Euro 6d-TEMP. Inedito il cambio a doppia frizione a otto marce e il 2.0 litri diesel in versione modificata per l'installazione trasversale, proposto in due livelli di potenza, da 150 e 190 CV.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La versione 2019 della Mercedes Classe B: arriverà in Italia a dicembre