

La strategia

Va in pensione l'auto italiana più popolare dagli Anni 90 insieme alla sua concezione industriale. Stop anche per l'Alfa MiTo. Venerdì il nuovo piano di Fca fino al 2022

ALBERTO CAPROTTI

L'ultimo esemplare uscirà dallo stabilimento di Melfi l'11 agosto e dopo 25 anni chiuderà un'era dal punto di vista produttivo e industriale, ma anche simbolico. Segnerà la svolta di Fiat, il marchio attualmente più vulnerabile del Gruppo Fca, destinato a un ridimensionamento che - oltre che nelle intenzioni - è già nei fatti. O per meglio dire, a un riposizionamento più adeguato alla realtà attuale di un brand che si concentrerà solo su pochissimi modelli e quasi solamente sul mercato interno. La Punto, l'utilitaria che raccolse l'eredità della Uno, con le sue tre generazioni è stata l'auto più popolare d'Italia dagli anni '90 in poi e anche oggi, quando si prepara alla pensione definitiva, vanta numeri ancora più che dignitosi visto che pur vendendo un quarto di esemplari rispetto alla Panda, l'anno scorso ha totalizzato più di 37mila immatricolazioni. Quando esordì, Gianni Agnelli, disse che «la Punto non è nata in tre anni, ma è la sintesi di un secolo di lavoro», per sottolineare l'importanza e le aspettative che Fiat riponeva in quella vettura semplice ma estremamente importante per i volumi che avrebbe rappresentato. Era un'altra epoca, ancorata al concetto di automobili popolari e profondamente italiane. Più che un'utilitaria, la Punto è stata una famiglia composta da tre generazioni: la prima disegnata da Giorgetto Giugiaro; la seconda nata nel 1999 e ideata all'interno del centro stile Fiat; e la terza, nata nel 2005 e disegnata dalla Italdesign Giugiaro. Quest'ultima generazione è stata a sua volta declinata in tre modelli: quello di esordio chiamato Grande Punto, che ha di fatto segnato l'inizio della terza generazione, affiancato nel 2009 dal modello Punto Evo, una sorta di evoluzione del primo, ed entrambi sostituiti da un terzo modello: la Punto 2012. All'esordio di quest'ultima, l'intera famiglia

1993

Il lancio ufficiale della Fiat Punto avvenne in occasione del Salone di Francoforte del settembre 1993. Erede della Uno e designata da Giorgetto Giugiaro, nei suoi primi dieci anni di carriera ottenne la leadership nel suo segmento di mercato, tanto

che, all'apice delle sue fortune, la Punto è stata prodotta in ben tre stabilimenti, Melfi, Mirafiori e Termini Imerese. Negli anni è diventata una "famiglia" di modelli, disponibili a 3 o 5 porte, anche cabrio e anche con alimentazione a metano e Gpl. Al-

la seconda serie (1999) seguì la terza (2005) quando prese il nome di Grande Punto. Nel 2009 arriva la versione più lussuosa, denominata Evo, rimasta in listino fino al 2012 quando fu lanciata la versione ancora in vendita fino al prossimo agosto.



L'ultima versione della Fiat Punto, in vendita ancora solo per poche settimane

L'ultima, Punto. E a capo

Dopo 25 anni e 9 milioni di vetture esce di produzione. Il riposizionamento di Fiat prevede solo Panda e 500

della Fiat Punto era stata venduta, dal 1993, in 9 milioni di esemplari. Troppi per non definire la sua fine storica, ma anche inevitabile considerando gli adeguamenti tecnologici che una riedizione della Punto avrebbero richiesto. Una scelta in linea con la svolta strategica di Fiat-Chrysler, ormai orientata a sviluppare quasi esclusivamente i suoi marchi premium (Jeep, Alfa Romeo e Maserati), gli unici che offrono margini di redditività. Come si muoverà Fca nei prossimi mesi lo svelerà Sergio Marchionne dopodomani a Balocco quando

presenterà il nuovo piano industriale che impegnerà il Gruppo fino al 2022. Qualche dettaglio relativamente alle vetture più piccole è però già più che prevedibile, dalla fine della produzione anche dell'Alfa Romeo MiTo alla concentrazione degli investimenti per quanto riguarda le city-car solo su Panda - la produzione della quale si sposterà in Polonia - e, soprattutto, 500. Fiat infatti sarà sempre più "500centrica", un modello rinato e diventato anche in questo caso una famiglia che ha appena venduto il suo 2milionesimo esemplare

della nuova generazione e che oggi è declinata anche nelle fortunate versioni L e X. Sul fronte delle propulsioni invece, in futuro 500, Panda e Lancia Ypsilon, le tre piccole di casa, potrebbero essere vendute solo con il motore a benzina in attesa di quella svolta verso l'elettrificazione sul quale il Gruppo, per pragmatismo prima ancora che per convinzione, è sempre stato scettico e comunque in ritardo. L'addio al diesel sarà graduale e - come ha più volte precisato Marchionne - legato alle scelte del mercato, ma pare inevitabile

anche per ragioni strettamente economiche. Questi modelli infatti nelle versioni a gasolio rappresentano in Italia solo il 15% del totale venduto, e meno del 10% in Europa: l'investimento per passare da Euro6B ai nuovi parametri di emissioni Euro6D previsti per settembre 2019 sarebbe di centinaia di milioni di euro per Fca e comporterebbero un aumento di almeno 1.000 euro del prezzo di listino di ogni vettura. Troppi per giustificare una scelta che comprenda ancora il diesel su questi modelli.

La novità/Citroen

Anche ibrida la C5 Aircross «Sarà un modello chiave»

Dalla Cina al resto del mondo con furore: dopo il successo in oriente, la Citroen C5 Aircross si prepara a sbarcare ambiziosamente nel Vecchio Continente e, a seguire, in numerosi altri mercati. «Sarà venduta in 92 Paesi del mondo», ha chiarito il Ceo della Casa transalpina Linda Jackson, durante la presentazione della versione europea, avvenuta a Parigi. Una vettura che «rappresenta un elemento chiave - ha aggiunto - per la crescita internazionale del brand». Il modello in arrivo in Italia dal prossimo autunno sarà prodotto in Francia, nell'impianto di Rennes. Lo stabilimento cinese, invece, continuerà a sfornare le unità per il mercato locale, già 40mila da settembre 2017. Lunga 4,5 metri, larga 1,84 metri e alta 1,67, la C5 Aircross ripropone gli stili tipici dell'attuale gamma che tanto piacciono anche da noi, come i proiettori su due livelli e le protezioni in gomma Airbump. Nel breve test di guida, svolto all'interno del parco parigino di Saint-Cloud, ha mostrato un buon livello di insonorizzazione e un molleggio degno della miglior tradizione del marchio, grazie alle sospensioni con smorzatori idraulici progressivi, capaci di annullare gran parte delle irregolarità dell'asfalto. Rispetto al modello cinese presenta alcune novità, come l'adozione di tre poltrone posteriori scorrevoli di 15 cm, con schienali reclinabili separatamente, che possono essere ripiegate per formare un'ampia superficie di carico piatta. Tra i sistemi elettronici di bordo (se ne contano sino a venti), spicca l'Highway Driver Assist, dispositivo di guida autonoma di livello 2, in grado di controllare sterzo, acceleratore e freno per mantenere in autostrada la vettura al centro della propria corsia, nel rispetto della distanza di sicurezza dagli altri veicoli. Al lancio C5 Aircross sarà proposta con trasmissione a due ruote motrici e quattro motori, due benzina e due diesel, con potenze di 130 e 180 Cv. Dalla fine del 2019 sarà offerta anche ibrida plug-in con 60 km di percorrenza in modalità elettrica pura.

Cosma De' Medici



La Citroen C5 Aircross e, sotto, il nuovo Volkswagen Touareg

Test, notizie e approfondimenti nella sezione Motori vai sul sito www.avvenire.it



La prova/Volkswagen

Nuovo Touareg, torna il Suv con vocazione da ammiraglia

Arrivata alla terza generazione (fu lanciata nel 2002), la Touareg si veste da ammiraglia e anticipa il futuro Volkswagen. Anche dal punto di vista estetico infatti rappresenta quello che saranno i nuovi Suv del costruttore tedesco, con quel "musone" così imponente e aggressivo che non ammette compromessi: piace o non piace. Dentro spazio a volontà, comfort ai massimi livelli (i sedili sono delle vere e proprie poltrone), materiali pregiati, tunnel centrale di tipo aeronautico, cruscotto spaziale e un enorme display da 12,3" contraddistinto da una grafica "cinematografica", l'innovazione Cockpit che anticipa l'idea degli interni digitali delle prossime vetture Volkswagen. Praticamente tutto è in funzione del guidatore che può regolare i sistemi di assistenza (davvero tanti) e controllare la dinamica e il comfort in funzione delle proprie esigenze. Il nuovo Touareg si guida che è una meraviglia: bastano pochi chilometri al volante per apprezzare lo sterzo preciso, rapido e progressivo, l'agilità garantita da nuovi sistemi di assetto come barre antirullo con stabilizzazione a regolazione elettromeccanica e quattro ruote sterzanti, e la maneggevolezza ottenuta grazie ad una riduzione di peso di ben 106 kg e dall'alleggerimento della carrozzeria composta di alluminio (48%) e acciai high tech (52%). Riduzione di peso che, associata alle nuove motorizzazioni, implica consumi ridotti e emissioni in regola con la normativa EU 6 AG. Per il mercato italiano, inizialmente, saranno disponibili due V6 turbodiesel da 231 e 286 CV abbinati a un cambio automatico a 8 rapporti. In seguito, arriverà anche un motore ibrido plug-in. Gli allestimenti sono due: Style (da 61.000 euro il 231 CV e da 65.500 il potente 286 CV) e Advenced (da 72.000 euro il 231 CV e da 76.500 il 286 CV). Ma, aggiungendo optional e pacchetti vari, se ne possono spendere molto di più.

Ferdinando Sarno

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Posseggo, ergo sono

Come emerso da una ricerca realizzata dagli studiosi di EY su un campione di 1.500 persone, gli italiani ormai conoscono bene i servizi di mobilità condivisa, specie nelle grandi città: a Roma, ad esempio, il 76,8% del consumatori sa cosa sia il car sharing contro il 72,7% dei milanesi. Inoltre, tra coloro che hanno utilizzato questi servizi il 95% si dichiara soddisfatto e il 46,4% molto soddisfatto. La mobilità condivisa non sembra tuttavia avere ancora un impatto significativo sulle abitudini degli utenti, tanto che il 90,9% non le ha modificate: il 4,1% ha rinunciato all'unica auto di famiglia, e solo l'1,4% alla seconda auto. Malgrado qualcuno ci voglia convincere del contrario insomma, specie quando si parla di automobili, gli italiani provano a condividerle ma amano ancora possederle: un "vizio" più antico dell'invenzione della ruota.