

**Thorel (PSA Italia):**  
«Benzina, diesel o a batteria pura, tutti i nostri modelli offriranno la scelta. Il mercato ci premia? Ecco i motivi»

ALBERTO CAPROTTI  
INVIATO A GINEVRA

**Q**uattro marchi che corrono (Peugeot, Citroën, DS e Opel), nuovi modelli a raffica, il processo di elettrificazione da gestire. Di certo per lei, Gaetano Thorel, da poco più di un mese direttore generale di PSA Italia, l'impatto con il nuovo ruolo è stato stimolante...

«L'elettrificazione della gamma ormai è un obbligo per tutti i costruttori ma il Gruppo PSA ci ha creduto subito e con il piano "Push to Pass" ha indicato dall'inizio tempistiche e scadenze. La nostra filosofia è molto semplice, oggi vediamo i frutti delle scelte fatte tre anni fa quando il Gruppo non aveva la forza finanziaria di attuale. Carlos Tavares ha puntato decisamente sulla piattaforma modulare CMP su cui nascono le vetture benzina, diesel ed elettriche. Credo serva muoversi in tutte e tre le direzioni: nei segmenti di mercato B e C con le full electric, perché il cliente cittadino di questo avrà bisogno. In quelli C e D invece vale investire nel plug-in che è l'unico vero ibrido, con batterie a capacità limitata: fino a 50 km/h si può viaggiare in elettrico puro in città ma con la possibilità di tragitti più lunghi grazie al motore tradizionale. La ricarica con la spina è una realtà che va accettata».

A questo proposito, ecco la nuova Peugeot 208. Totalmente riprogettata, arriverà sul mercato in autunno e sarà da subito anche elettrica: una scelta coraggiosa...

«Benzina, diesel o a batteria pura: si può scegliere subito in base alle proprie necessità. L'elettrificazione deve essere considerata una cosa bella, moderna, utile, non un sacrificio per chi la adotta. Tutte le nostre vetture di prossima uscita avranno la tripla scelta».

La neonata 208 sembra molto bella, l'ultima arrivata DS - cioè



La nuova Peugeot 208: totalmente riprogettata, arriverà sul mercato in autunno

la DS3 Crossback - pure, la Peugeot 3008 è stata una delle vetture più riuscite dell'anno scorso. PSA da qualche tempo sta curando molto l'estetica e non sbaglia un modello...

«Lo spazio emotivo nell'acquisto di una vettura oggi è ancora più importante per emergere, perché la tecnologia ormai è condivisa, tutti i costruttori più o meno la posseggono. Noi abbiamo tre brand generalisti su quattro che occupano gli stessi segmenti; l'unico modo per vincere e fare numeri con tutti è che ognuno si differenzi dall'altro occupando un

territorio emotivo diverso. Ecco allora che con Citroën puntiamo su uno stile totalmente sbarazzino, simpatico, giovane: oggi il marchio si può permettere la bizzarria del prototipo Ami One come la confortevole comodità della C5 Aircross. Invece Peugeot è la nostra ammiraglia, che cura design e nuova cifra estetica. Opel invece è la sfida più forte: vorremmo che diventasse la Germania "simpatica". È un marchio tedesco, con tutto il rigore costruttivo e i valori ingegneristici germanici ma vorrei che pensando a Opel si pensi a Berlino, non ad



Gaetano Thorel, direttore generale di PSA Group

Amburgo, alla Germania moderna cioè, giovane, "cool" come si dice adesso...».

Portarsi a casa un marchio che fatica molto a livello mondiale è stato difficile?

«Opel in Italia sta andando bene, ma nel nostro Paese non ha mai avuto problemi, era gestito bene anche prima quando stava in GM. Ora stiamo accelerando: i primi due mesi del 2019 hanno regalato grandi numeri. Quest'anno sarà di transizione, perché tutta la gamma si deve allineare alla gamma PSA: avremo un nuovo veicolo di segmento B, un B-Suv,

un C e un C-Suv, un D e un D-Suv. Andremo così ad eliminare gradualmente i modelli di eredità General Motors, la Mokka, la Adam, la Karl, e a fine anno lanceremo la nuova Corsa, naturalmente benzina, diesel ed elettrica sulla stessa piattaforma CMP».

Nel vostro piano globale era indicato l'investimento sull'idrogeno per le flotte e quello per i veicoli autonomi. Siete stati tra i primi a farli viaggiare su strada, ora però pare che tutti i costruttori stiano frenando...

«L'azienda anche qui ha fatto scelte precise. La guida auto-

ma fino al livello 3 oggi è un investimento possibile. Livello 3 significa per chi guida occhi alla strada e mani sul volante: la tecnologia insomma ti supporta ma non va oltre questo. Per il livello 4 e 5 si invece sta lavorando ma non esiste un riscontro per il consumatore. Questo livello di guida completamente autonoma è strettamente dipendente dalle infrastrutture: dalla smart-city, dal 5G e dalla connessione tra le auto. Difficile prevedere ora se possa aver un futuro, inutile sognare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### IL PREMIO



#### Auto dell'Anno, vince la Jaguar i-Pace

La berlina sportiva Alpine A110 (Gruppo Renault) e il Suv elettrico Jaguar i-Pace si sono classificati a pari merito al primo posto della votazione per il trofeo Car of the Year 2019 con 250 punti. Ma per una norma regolamentare - è la prima volta nella storia dell'Auto dell'Anno - il titolo è andato al Suv di Jaguar. Terzo posto con 247 voti per Kia Ceed. Al quarto posto con 235 voti si è classificata la Ford Focus e al quinto con 210 voti la Citroën C5 Aircross. In coda, distaccate, Peugeot 508 (192) e Mercedes Classe A (116). Il premio Car of the Year è organizzato da 7 periodici specializzati di tutta Europa e viene assegnato dal 1964. Il paradosso è che il premio è stato assegnato al Salone di Ginevra al quale il marchio quest'anno non partecipa. È la terza volta dopo Nissan Leaf (2011) e Opel Ampera (2012) che il riconoscimento va a una vettura elettrica.

#### IL DEBUTTO

#### Škoda triplica: ecco Kamiq, il Suv da città

Škoda aggiunge un terzo modello alla sua gamma Suv in Europa: arriverà dopo l'estate e si chiama Kamiq. Proprio come per gli apprezzati Škoda Kodiaq e Karoq, anche il nome Kamiq viene dalla lingua del popolo Inuit che vive in Canada del Nord e Groenlandia e indica qualcosa che "calza a pennello". Posizionandosi nel segmento in grande crescita dei city-Suv, Kamiq combina i vantaggi della significativa altezza da terra e la comoda seduta alta, con l'agilità di un'auto compatta. Grazie al design emotivo, ai sistemi di assistenza e infotainment, al generoso spazio interno e alle numerose soluzioni pratiche e intelligenti tipiche di Škoda, il nuovo Kamiq è destinato alle famiglie e ai clienti orientati al lifestyle. Lungo 4 metri e 20 sarà disponibile con motori benzina, diesel e a metano.



#### LA PIÙ ATTESA



#### La quinta Renault Clio, successo annunciato

La quinta generazione della compatta transalpina è tra le novità più importanti del Salone di Ginevra per il suo prevedibile forte impatto sul mercato. Dal 1990 a oggi infatti è stata venduta in 15 milioni di esemplari e i nuovi contenuti lasciano presupporre che il successo proseguirà. Presentata al lancio con una gamma di motori a benzina, gasolio e Gpl che offrono potenze da 65 a 130 Cv, la piccola francese sarà offerta dal 2020 anche in una variante ibrida, detta E-Tech, presenta l'85% di pezzi nuovi rispetto a quella della precedente generazione Clio. A livello di stile, il modello è caratterizzato da linee più scolpite e un frontale più incisivo. L'interno è completamente rivoluzionato con il nuovo «Smart Cockpit» orientato verso il conducente caratterizzato da un display multimediale 9,3 pollici, il più grande mai realizzato da Renault.

## Ami One, la simpatia al volante secondo Citroën

**D**ifficile dire se prima o poi andrà veramente in produzione. La certezza invece è che si chiama Ami One Concept, ed è il veicolo che Citroën ha svelato al Salone di Ginevra per presentare la sua idea di mobilità urbana del futuro, più libera e senza pensieri. Si tratta di una 2 posti ultra compatta (2,50 metri di lunghezza) elettrica, accessibile a tutti a partire dai 16 anni, che si può guidare senza patente e che, sostiene il marchio francese «prevede un ecosistema digitale globale innovativo al servizio di un'esperienza automobilistica moderna, più accessibile e conviviale».

Al di là di definizioni ampollose, questo prototipo curioso, giovane e dalle linee simpatiche è stato ideato per

un utilizzo personalizzato e assolutamente trasversale, che va dal car sharing, al noleggio, all'acquisto tradizionale. Integra un'applicazione mobile dedicata che permette di interagire con il veicolo e di accedere a un portale di servizi per semplificare ogni spostamento. Si parte dall'utilizzo della formula Free2Move (car sharing), per brevi periodi, fino ad arrivare al Rent&Smile (noleggio a breve termine) e all'NLT che prevede un'offerta di 5 anni con batteria, manutenzione e parcheggio inclusi nel canone mensile. Ami One Concept viaggia fino a 45 km/h senza emette-

*Un cubo di 2,5 metri, zero emissioni, due posti comodi e capote in tessuto. Un veicolo da città, che può essere guidato a 16 anni*

re CO2 e offre 100 km di autonomia, più che sufficienti per gli spostamenti cittadini. La batteria agli ioni di litio, situata sotto al pianale, si ricarica facilmente con il suo cavo elettrico. Per una ricarica completa sono sufficienti 2 ore, attraverso una presa di ricarica pubblica o una Wallbox. Ami One Concept può anche essere collegata a una presa domestica standard utilizzando una prolunga.

A Ginevra, Citroën ha presentato in prima mondiale anche SpaceTourer The Citroënist Concept, un van dalla forte personalità, ispirato dal desiderio di libertà e di condivisione.

Il nome è un omaggio ai fan del marchio francese, dal quale eredita tutto il suo Dna: una silhouette grafica e di carattere, una promessa di mobilità nel totale comfort. Su base SpaceTourer, questo concept di camping car inedito permette a due persone di dormire a bordo, di caricare una bici e dispone di un mobile ad uso ufficio, connesso. SpaceTourer The Citroënist Concept è la dimostrazione del dinamismo di Citroën nel settore dei camping car, un mercato in cui nel 2018 ha registrato un incremento del 71% delle immatricolazioni in Europa, rafforzando la sua seconda posizione assoluta.

Ferdinando Sarno  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Ami One, concept car di Citroën