

Debutto doppio: l'ibrido "leggero" spinge anche Subaru

Al via su XV e Forester il sistema di propulsione di nuova generazione che combina un'unità elettrica con i due pilastri della tecnologia del marchio giapponese: il motore Boxer e la trazione integrale asimmetrica

CORRADO CANALI

Da sempre fedele alle due soluzioni tecniche che l'hanno contraddistinta "senza se e senza ma" - cioè la trazione integrale di tipo asimmetrico e i motori boxer prima nelle varianti diesel e poi solo benzina - anche Subaru fa i conti con una legislazione sempre più votata all'ecologia e corre ai ripari per mettersi il regola coi parametri richiesti. Così i giapponesi del brand delle "Pleidi" hanno deciso di puntare sull'ibrido basato ovviamente sul motore boxer a 4 cilindri di 2.000 cc che ha debuttato in pubblico al Salone di Ginevra sul crossover di punta, l'XV, ma anche sul più tradizione Suv di

casa, il Forester. Una formula che si sintetizza in una sigla (e-Boxer) e prevede il cosiddetto ibrido leggero con un piccolo motore elettrico da 13,6 cv che è di aiuto a quello termico, sia pure soltanto in alcuni frangenti. Da fermo, o a bassa velocità, basta il solo motore elettrico, a seconda delle condizioni del veicolo e della batteria, per coprire ad emissioni zero distanze fino a circa 1,6 km e raggiungere velocità fino a 40 km/h. Per la Subaru XV e-Boxer, la Casa giapponese quantifica la svolta in un taglio dei consumi dell'11% rispetto al motore a benzina e garantisce una spinta consistente ai medi regimi, quelli normalmente utilizzati nella



La nuova Subaru Forester ibrida

guida di tutti i giorni. Per i tecnici di Subaru, però, il sistema e-Boxer rende addirittura più silenziosa l'auto specie quando

riprende velocità, visto che il motore elettrico supporta il termico e lo fa lavorare a regimi inferiori. Senza contare che il si-

stema ha il vantaggio di essere molto compatto, tanto che le batterie sono sotto il piano di carico e che il motore elettrico è integrato nel cambio automatico Lineartronic. Inoltre i componenti supplementari richiesti dall'e-Boxer incidono solo per 110 kg sul peso della XV e-Boxer che è di 1.550 kg in tutto. Il motore elettrico inoltre funziona come generatore di corrente che recupera energia e ricarica la batteria che alimenta l'unità elettrica quando il motore termico ha bisogno di un "aiuto". A controllare il tutto c'è una centralina elettronica che descrive i flussi di energia nello schermo della consolle. Chi guida, insomma, può capire anche in tempo reale quanta energia

sta recuperando nelle discese o decelerando prima di fermarsi al semaforo. La trazione anche sulle ibride, come su tutte le Subaru, è integrale. Il sistema ibrido e-Boxer, dunque, si affianca ai benzina di 1.600 e 2.000 cc disponibili per la XV, che è lunga 447 cm e deriva dalla più recente Impreza, rispetto alla quale ha dettagli di stile ispirati ai Suv e una più generosa altezza da terra. L'utilizzo del sistema ibrido è reso possibile dalla nuova piattaforma su cui è costruita la XV, che non ha soltanto lo spazio adeguato per ospitare batterie e motore elettrico ma è anche più rigida del 70% rispetto al precedente chassis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Centoventi Concept, futura elettrica di Fiat

1e4

Il progetto della Fiat Centoventi prevede che sarà prodotta in una sola livrea che, attraverso il programma 4U, potrà essere personalizzata scegliendo tra 4 tettucci, 4 paraurti, 4 copripneu e 4 pellicole esterne

120

Il numero (che richiama il nome) è anche quello degli accessori aggiuntivi con i quali l'auto sarà personalizzabile

L'idea Fiat si fa in Centoventi

ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A GINEVRA

Molti dicono che sia l'erede della Panda, qualcuno dubita che possa mai arrivare davvero sul mercato, quasi tutti concordano sul fatto che sia intelligente, moderna, e frutto di un progetto geniale. Si chiama Centoventi, come gli anni che compie Fiat, ed è il prototipo dell'automobile che può davvero svegliare il marchio dal suo attuale torpore. Sul mercato, ma anche e soprattutto concettualmente. Eccola dunque. A Ginevra è stata la più guardata, spiata da ogni angolazione, ragionata: le dimensioni suggeriscono che si tratta di una vettura di mezzo tra i segmenti A e B, forse più vicina alla Punto che alla Panda in realtà (che tra l'altro continua ad essere l'auto più venduta in Italia e non si capisce perché debba avere un'erede diversa da sé), e frutto di

un'architettura modulare come nessun altro modello esistente sul mercato, simpatica per la formula arida, e ovviamente elettrica per intercettare le tendenze. L'impressione è che sia una vettura in stile Ikea, componibile su misura in base ai gusti e alle necessità del cliente. «Low cost ma di tendenza, essenziale ma con fascino», come l'ha definita Olivier Francois, il responsabile globale del brand Fiat, chiarendo subito la prima grande novità che contiene: la Centoventi - quando andrà in produzione - sarà la soluzione di mobilità elettrica più accessibile sul mercato e tra le poche capaci di assicurare fino a 500 km di autonomia, ma aggiungendo moduli di batteria a quello di base da 100 km per affrontare i lunghi fuori città. «L'obiettivo è quello di offrire una vettura elettrica che nella configurazione base abbia un prezzo vicino a quello di un'auto con motore termi-



Olivier Francois

co», spiega Francois. Per idearla e svilupparla, il marchio ha fatto leva sul suo lato più accessibile e ingegnoso, quello che le ha permesso di creare vetture caratterizzate dalla grande modularità degli interni e dalla spiccata personalità stilistica. «La Centoventi riprende i concetti di praticità e semplicità della prima Panda, incarna il concetto "less is more" di Fiat che significa eli-

Componibile in stile Ikea, low-cost ma di tendenza, con autonomia elettrica acquistabile a moduli da 100 a 500 km: ecco il prototipo che potrebbe rilanciare il marchio

minare tutto ciò che di ridondante e complesso c'è in un'auto». Sarà infatti prodotta in una sola livrea che, attraverso il programma 4U, potrà essere personalizzata scegliendo tra 4 tettucci, 4 paraurti, 4 copripneu e 4 pellicole esterne. Alla stregua dei moderni device, Centoventi sarà aggiornabile come uno smartphone con la massima libertà e fantasia nei colori, nella configurazione

degli interni e del tetto, nel sistema di infotainment e, come detto, perfino nel range di autonomia garantito dalle batterie "aggiungibili". Il tutto reso ancora più rivoluzionario dalla presenza al lancio di 120 accessori aggiuntivi che daranno vita ad un vero e proprio nuovo modello di business, oltre ad una community di fan della Fiat Concept Centoventi. Altra originalità inedita, il grande display nel portellone posteriore che offre anche la prima opportunità di affittare questo spazio («una sorta di Airbnb del settore auto», ha detto Olivier Francois) per messaggi pubblicitari, semplicemente utilizzando una App da scaricare sul telefonino collegato all'auto. «Abbiamo realizzato un bellissimo concetto di mobilità

democratica che renderà l'elettrico accessibile a tutti. Democratizzare ciò che è di moda è nel nostro Dna». Il riferimento riporta immediatamente alla memoria quanto accadde negli Anni '50 e '60 quando Fiat 600 prima e Fiat 500 poi rappresentarono una rivoluzione industriale e culturale, capace di superare le tradizionali categorie di estetica, design e ingegneria, per diventare un vero esempio di mobilità accessibile alle masse. «È arrivato il momento di proporre - spiega Francois - e sarà fondamentale il parere dei potenziali clienti. Centoventi è una tela bianca, pronta per essere dipinta secondo i gusti e le esigenze del cliente. Un progetto che si stacca dal coro, che potrebbe ispirare anche vetture ad alimentazione tradizionale e che porterà nel mondo il meglio del design e della creatività italiana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La prima volta di Jeep apre la strada Renegade e Compass attaccano la spina

La "clinica" dove verranno alla luce si sa già da tempo: è lo stabilimento lucano di Melfi. La data del battesimo sarà tra fine dell'anno e inizio del 2020. La portata della svolta invece è certa, perché per Fiat-Chrysler si tratta di una rivoluzione. Jeep Renegade e Compass saranno le prime vetture del Gruppo ad essere equipaggiate con la tecnologia ibrida elettrica plug-in (la ricarica esterna con la spina) e la loro presentazione ufficiale al Salone di Ginevra ha aperto la porta all'elettrificazione dell'intera gamma della multinazionale italoamericana. La vera notizia la comunica però Jeff Hines, responsabile Jeep per l'area Emea, quando rivela che tutta la produzione della gamma Compass, at-

tualmente dislocata in Messico, destinata al mercato globale verrà trasferita a Melfi e si affiancherà alle linee che costruiscono Renegade e Fiat 500X. Una conferma importante del fatto che gli stabilimenti italiani restano un punto fermo per le strategie di Fca. Equipaggiate con una tecnologia sviluppata internamente al Gruppo, le nuove Jeep elettrificate possono percorrere sino a 50 km in modalità elettrica pura e vantano prestazioni brillanti. Entrambe propongono una "power unit" che abbina un motore turbo a benzina di 1.3 litri a un'unità elettrica. Due saranno le configurazioni di potenza disponibili al lancio: 190 e 240 Cv. Renegade e Compass PHEV, spiega u-

Debutto per ibride plug-in, 190-240 Cv e 50 km in EV
Jeff Hines: «La produzione di tutta la gamma Compass verrà trasferita a Melfi»

na nota tecnica, "sono dotate di un quadro strumenti e di uno schermo di infotainment dedicati, che sono stati aggiornati per aiutare il cliente a gestire tutte le informazioni relative alla guida ibrida quotidiana". Equipaggiate con batterie ricaricabili sia con l'energia di recupero delle frenate, sia con il propulsore del veicolo o da una presa di corrente elettrica esterna,



Un particolare della Jeep Renegade ibrida plug-in

possono raggiungere una velocità massima a zero emissioni di circa 130 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in circa 7 secondi. Da Jeep evidenziano che «i nuovi Suv con tecnologia ibrida plug-in sono anche divertenti da guidare grazie a una risposta pronta e a un'accelerazione fluida. Sono inoltre estremamente silenziosi e rispettosi dell'am-

biente con emissioni di CO2 inferiori ai 50g/km. Soprattutto, grazie all'elettrificazione, la gamma Jeep migliora ulteriormente le sue prestazioni, grazie all'elevata coppia motrice assicurata dal motore elettrico e alla possibilità di regolarla con estrema precisione nelle fasi di spunto e nella guida off road più impegnativa, quando è necessario un rapporto di

trasmissione molto ridotto». Secondo Jeff Hines, «l'elettrificazione interessa soprattutto l'Europa, perché il mercato americano - California a parte - è molto meno coinvolto dalle problematiche ecologiche e dalle normative che le rendono obbligatorie. Ma è significativo che il ruolo di apripista sia stato assegnato dal Gruppo a Jeep» marchio che rappresenta per Fca l'elemento trainante e quello che ha dato i risultati più significativi in termini di volumi. Un dato per tutti: dieci anni fa Jeep aveva due modelli sul mercato e vendeva 19mila vetture in Europa. Nel 2018 ha chiuso con 170mila vetture immatricolate e 5 modelli in gamma.

Alberto Caprotti
© RIPRODUZIONE RISERVATA