

COSMA DE' MEDICI

Protagoniste della presenza Suzuki al Salone di Ginevra, l'alimentazione ibrida e la trazione integrale, declinate sullo stand su tutta la gamma, sono i cavalli di battaglia che hanno permesso negli scorsi mesi alla Casa di Hamamatsu di crescere con decisione in Europa e in Italia. Dopo 32.946 unità consegnate nel 2018 nel nostro Paese, una quota di mercato che ha raggiunto il dato record per il brand dell'1,72%, un +5,94% sui volumi del 2017 che fa seguito al +37,4% rispetto al 2016, l'exploit prosegue nel 2019, come sottolinea dal palcoscenico elvetico Massimo Nalli, presidente di Suzuki Italia: «Continuiamo un percorso di crescita che ci ha portati a superare stabilmente mese dopo mese il 2% di quota di mercato, grazie proprio alle nostre due tecnologie esclusive, Suzuki Hybrid e AllGrip, che sono fortemente impattanti sia sul-

«Suzuki Hybrid, geniale nella sua semplicità»

la mobilità e sulle sicurezze attive dei veicoli sia sulla economicità legata ai consumi». Swift, Ignis, Vitara, SCross e Jimmy, sono le protagoniste al Pallexpo: tutte con la trazione integrale AllGrip ma ognuna con caratteristiche diverse. E' questa una delle ragioni del successo della gamma, che presenta modelli ben definiti per target? «In effetti, la nostra Allgrip si de-

clina in diverse versioni - conferma Nalli - dalla 'Auto' di Swift e Ignis alla 'Select' dei Suv Vitara e SCross fino alla 'Pro', imbattibile, di

Jimmy, ma è la sua combinazione con la tecnologia Hybrid - chiarisce, come arma vincente - che ci consente di offrire la compatta 4x4

con il livello più basso di CO2 del mercato. La Swift 1.2 Hybrid 4WD AllGrip emette solo 101 g/km, secondo i più stringenti standard richiesti dal ciclo WLTP». Secondo marchio per vendite ibride in Italia con il 9% del totale, due vetture nella top ten per tipo di alimentazione, la Swift sesta e la Ignis settima, e la Baleno che guadagna quote: il mercato sembra apprezzare la vostra

soluzione "green" che pesa solo 6,2 kg e si avvale di una batteria compatta, sistemata sotto il sedile del guidatore, così da non portare via spazio né ai passeggeri né ai bagagli... «La tecnologia Suzuki Hybrid, geniale nella sua semplicità, consente di avere tutti i vantaggi di questo tipo di alimentazione senza dover cambiare il proprio stile di guida - sottolinea Nalli -, e non rischiare di veder salire i consumi in caso di marcia su strade extra urbane; due classici talloni d'Achille degli ibridi tradizionali. Con un costo superiore di soli 1.000 euro, consente risparmi di carburante dell'ordine del 10% e oltre. Permette poi di accedere a tutti i vantaggi previsti per i veicoli ibridi, sia in termini di mobilità garantita sia di esenzione, totale o parziale, dalla tassa di possesso. Iniziative che - conclude Nalli - sempre più comuni e regionali stanno inserendo nel proprio ordinamento».

Numeri record per la filiale italiana grazie alla tecnologia che sfrutta la doppia alimentazione e una piccola batteria

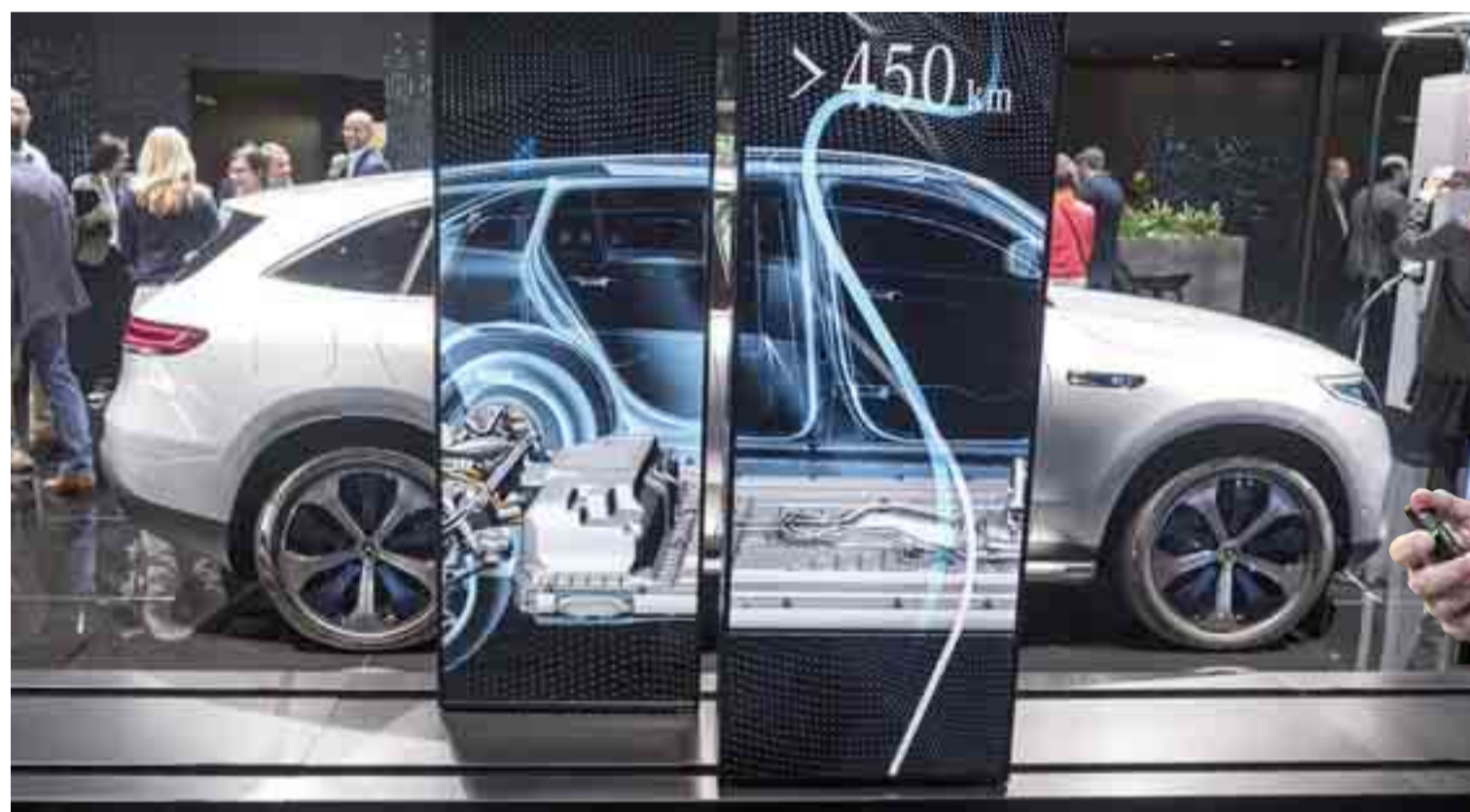


Il presidente di Suzuki Italia, Massimo Nalli, con la Swift Sport

Massimo Nalli:
«La combinazione con la trazione 4x4 ci consente di offrire il livello più basso di CO2 del mercato»

Mercedes triplica la scossa

Ola Källenius:
«Una strategia, tre vie parallele. Con l'ibrido plug-in siamo già alla terza generazione e tra i pochi a proporlo anche abbinato al diesel. Produrre in casa anche le batterie sarà decisivo»



Ola Källenius, 49 anni, responsabile Ricerca e Sviluppo di Mercedes



ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A GINEVRA

Ola Källenius, svedese, attuale responsabile di ricerca e sviluppo di Mercedes: dal prossimo maggio lei sarà il nuovo Ceo del Gruppo Daimler al posto di Dieter Zetsche, che lascia il suo incarico dopo 12 anni. La sfida elettrica è il suo primo, grande obiettivo... «È inevitabilmente così. La nostra strategia però è chiara, e viaggia su tre linee parallele. Soltanto con l'apporto combinato di queste tre soluzioni riusciremo a ridurre efficacemente le emissioni di CO2. Il primo livello è rappresentato dal Mild Hybrid, che nel linguaggio Mercedes si chiama EQ Boost. L'ibrido leggero con batterie da 48 volt è una soluzione efficace perché offre all'auto una valida spinta in partenza a vantaggio della riduzione di consumi ed emissioni. Siamo stati i primi ad inventarla ed entro il 2025 saranno 25 i nostri modelli equipaggiati con questa tecnologia: lanciata sulla Classe S, ora si è diramata sulla gamma. Garantirà da sola una riduzione delle emissioni di gas serra del 15% rispetto a un motore termico tradizionale. Ed entro tre anni lo adotteremo in tutti i segmenti della nostra offerta». Il secondo gradino per voi è l'EQ Power, cioè il plug-in. Quello che a detta di molti è l'unico ibrido "vero"... «L'approccio con l'elettrificazione ibrida con la spina in Mercedes è iniziato nel 2014. A fine 2018 avevamo già cinque modelli così equipaggiati: è stato l'anno di passaggio tra la prima e la seconda generazione di plug-in. Ora si

20 miliardi
È l'investimento previsto da Mercedes, insieme a partner strategici in tutto il mondo, per gli impianti delle celle delle batterie elettriche. Il marchio tedesco ha anche stanziato 10 miliardi di euro per lo sviluppo dei suoi modelli elettrici puri

apre la terza: avremo 10 modelli entro fine anno, e 20 nel 2020. L'obiettivo è aumentare sempre più l'autonomia e abbassare i consumi. Qui a Ginevra abbiamo annunciato questi sistemi su Classe A e Classe B: modelli compatti, da città e per i viaggi brevi del fine settimana, dunque ideali per questa tecnologia. Quanti chilometri in elettrico puro garantisce l'ibrido Mercedes? «Attualmente circa 50, calcolati con il severo ciclo Wltp. Una percorrenza sufficiente per la maggioranza degli spostamenti casa-lavoro. Ma arriveremo con la terza generazione a una autonomia di 100 km sulla nuova GLE, che definirei un'auto elettrica con motore anche a combustione. Questa carica copre le esigenze del 90% della clientela. E noi siamo tra i po-

chi ad avere l'ibrido tradizionale, cioè a benzina, ma anche quello abbinato al diesel per chi ha necessità di tragitti più lunghi. Collegare l'automobile di notte alla presa o mentre si sta in ufficio, diventerà una prassi normale». Infine le vetture esclusivamente a batteria, con il vostro marchio EQ: quale investimento avete previsto su questa tecnologia? «Investiremo 10 miliardi per lo sviluppo dei modelli elettrici puri, tra i quali anche un'ammiraglia nel segmento della Classe S, che è già in fase di sviluppo. Ma quello che più importa è il nostro primo stabilimento di batterie in Germania. Produrre in proprio auto elettrificate e insieme anche le batterie sarà sempre più decisivo. Abbiamo stanziato 20 miliardi di euro per impianti delle celle delle batterie insieme a partner strategici in tutto il mondo. Il mercato apre prospettive su tutte le categorie di veicoli: qui a Ginevra abbiamo lanciato l'EQV, lo shuttle navetta anche per utilizzi commerciali che trasforma in elettrica la Classe V». Siete sicuri che la domanda del mercato sarà così alta da giustificare spese del genere? «Le nostre previsioni dicono di sì: tra 7 anni stimiamo che l'elettrico rappresenti il 40% del totale in Europa. L'obiettivo è togliere la comprensibile diffidenza di chi ci si avvicina: per questo stiamo lavorando alla rete di ricarica Hi-power, avremo 400 punti di rifornimento di questo tipo in tutta Europa entro fine anno per garantire viaggi extra-nazionali. Anche altri lo stanno facendo, ma noi vogliamo farlo come costruttori. Insomma, abbiamo accesso l'interruttore, e ne siamo entusiasti».

LE NOVITÀ

Sportive, Suv, concept: con la CLA Shooting Brake brilla la Stella tedesca

È un firmamento di stelle quello di Mercedes in passerella a Ginevra. Prima mondiale per la nuova CLA Shooting Brake, interpretazione sportiva delle station wagon del marchio, che unisce funzionalità a un design filante e distintivo: arriverà a settembre sul mercato. Prodotta nello stabilimento di Kecskemét (Ungheria), proposta con un'ampia gamma di motori e trazione anteriore o integrale, la Shooting Brake nell'abitacolo ripropone l'atmosfera di gusto della Coupé, con l'aggiunta di maggior spazio per i passeggeri posteriori. A livello tecnologico il sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience) presenta un sistema intelligente di assistenza con riconoscimento vocale perfezionato: il sistema è addirittura in grado di distinguere tra comandi impartiti dal guidatore o dal passeggero anteriore. Anteprema assoluta anche per il nuovo GLC, che si rinnova nel design e introduce

l'intelligenza artificiale evoluta del sistema MBUX. Per il lancio, previsto a metà del 2019, sono stati annunciati nuovi motori a benzina e diesel di ultima generazione. Tra le novità del segmento Suv anche la nuova GLE 53 4MATIC+ con EQ Boost, che aggiunge ai 435 CV del potente 6 cilindri di 3.0 litri, ulteriori 16 kW elettrici (21 CV), sviluppati dal modulo mild-hybrid. Inoltre, sullo stand tedesco ecco la Classe S final Edition, il ristilizzato Classe V e il brand EQ, con il Concept EQV, che anticipa un nuovo monovolume premium completamente elettrico. Si tratta dello studio di un monovolume premium a zero emissioni che è destinato a un futuro di produzione: è equipaggiato con un pacco batterie da 100 kWh che assicura fino a 400 km di autonomia e che con la ricarica rapida si rifornisce in 15 minuti di energia sufficiente per percorrere fino a 100 km. Un'altra elettrizzante anteprema infine è la Formula E showcar, un passo importante verso il debutto del team Mercedes-Benz EQ Formula E, a partire dalla prossima stagione. (FS.)

La nuova GR Supra di Toyota



FERDINANDO SARNO
La parola d'ordine dell'89° Salone di Ginevra? Elettrificazione. In tutti i suoi sviluppi, quindi ibrido, ibrido plug-in e 100% elettrico. Senza per questo sacrificare l'aspetto più bello ed emotivo di chi si mette al volante: la sportività. Ne sa più di qualcosa Toyota, che da oltre due decenni produce (e vende) auto ibride e che, negli ultimi anni, ha investito parecchio nelle attività sportive come il Toyota Gazoo Racing. E qui ci sta tutta la frase "dalla pista alla strada". Ecco quindi che non passa inosservata la nuova GR Supra, arrivata alla sua quinta generazione (è il primo modello prodotto

dalla Toyota Gazoo Racing): si tratta di un bolide che permetterà agli appassionati più adrenalinici di godere, a partire dall'ultimo trimestre dell'anno, di una miscela esplosiva di potenza, agilità e precisione. Insomma, è la massima espressione di sportività realizzata da Toyota che verrà messa sotto

Toyota in pista per migliorare la strada

GR Supra e le due Corolla GR Sport e Touring Sports Trek sono le novità principali della casa giapponese a Ginevra, insieme alla Prius a trazione integrale ibrida. E Lexus celebra i suoi primi 30 anni

stress fra un cordolo e l'altro per testare nuove tecnologie da applicare poi sulle vetture di serie. «Il lancio di nuovi modelli ci permetterà di accelerare la nostra leadership nell'elettrificazione - ha dichiarato Mauro Caruccio, amministratore delegato Toyota Motor Italia -. Abbiamo venduto nel mondo quasi 13 milioni di veicoli elettrificati e il nostro obiettivo per il mercato italiano è di superare, fra Toyota e Lexus, le 300.000 unità». Bene, per raggiungere questi obiettivi, la casa del Sol Levante ha fatto "resuscitare" l'intramontabile Corolla, riproposta nelle carrozzerie berlina e station wagon e, soprattutto, con tecnologia Full Hybrid Electric arrivata alla quarta generazione. Fiducia anche alla nuova Prius con tanto di trazione integrale AWD-i: «Si tratta di un sistema intelligente - spiega Caruccio -

che sfrutta un ulteriore motore e un inverter collocato sull'asse posteriore e alimentato dalla batteria ibrida». In parole più semplici, consuma (e inquina) meno del modello che andrà a sostituire. Per gli appassionati delle city car, a Ginevra si può ammirare un piacevole restyling della Toyota Aygo, presentata con due nuove edizioni speciali: x-wave orange e x-cite. Al Salone c'è anche chi brinda per i suoi primi 30 anni: è Lexus, il brand di lusso di proprietà Toyota, nato negli Stati Uniti nel 1989 che, per festeggiare questo compleanno, si è presentata con due interessanti concept: la LC Convertible Concept e la RC F TRACK Edi-

© RIPRODUZIONE RISERVATA