

A Tokyo i Giochi all'idrogeno

ALBERTO CAPROTTI

Mancano meno di otto mesi alle Olimpiadi di Tokyo e Toyota - partner anche delle Paralimpiadi - sta mettendo a punto la fornitura di mobilità agli organizzatori. Si tratta di 3.700 unità di cui il 90% elettrificate in modo da far registrare il più basso livello di emissioni rispetto a ogni altra flotta ufficiale utilizzata nella storia dei Giochi. Stime preliminari indicano che la flotta di veicoli emetterà di media meno di 80 g/km di CO₂, praticamente la metà di quanto si creerebbe servendosi dello stesso numero di mezzi a propulsione tradizionale. Toyota è sicuramente ben preparata sul tema, visto che tre quarti delle vendite nel mondo riguardano modelli ibridi o elettrici. Ma per Tokyo 2020, si andrà oltre con nuovi mezzi, decisamente originali: ci saranno 500 FCEV (veicoli a idrogeno, con le pile a combustibile) e 850 EV (a sole batterie). Tra

Toyota curerà la mobilità delle Olimpiadi 2020 annunciate a "emissioni zero"

questi ultimi, il veicolo più interessante promette di essere l'e-Palette, un mini bus automatizzato che farà servizio di linea tra i siti olimpici per gli atleti e il loro staff. Pur essendo stato progettato per la guida autonoma di livello 4, l'e-Palette avrà comunque un operatore a bordo per controllare il corretto funzionamento del mezzo. Nella "Versione Tokyo 2020" con design ad hoc, è lunga 520 cm e ha un pavimento bassissimo per consentire un accesso facile, anche e soprattutto ai disabili. Sette i posti in piedi. Toyota ha annunciato che metterà a disposizione fino a 20 ve-



Pronte 500 Mirai a celle combustibili e 20 navette automatizzate per gli spostamenti di atleti e staff

coli di questo tipo. Accanto alla flotta ufficiale, Toyota supporterà le attività dei Giochi anche attraverso altri veicoli, tra cui l'autobus a celle a combustibile Sora, veicoli con assistenza che aiutano i passeggeri a sollevarsi sui sedili oppure dotati di una rampa per permettere ai passeggeri su sedia a rotelle di accedere al veicolo dalla porta sul retro, e altri veicoli come i Forklift a celle a combustibile prodotti e venduti da Toyota Industries Corporation. Inoltre, per aiutare a evitare collisioni e ridurre o attenuare il potenziale danno o infortunio, tutti i veicoli in commercio adibiti al trasporto dello

staff saranno dotati delle tecnologie di sicurezza preventiva di Toyota, tra cui il "Toyota Safety Sense" e il "Lexus Safety System +". In aggiunta, quasi tutti i veicoli già in commercio saranno dotati di Intelligent Clearance Sonar (ICS), progettato per assistere la frenata in caso di uso scorretto non intenzionale dell'acceleratore. Saranno invece 500 le Mirai a idrogeno di ultima generazione a entrare nel parco auto di Tokyo 2020. Il modello sfrutta il Toyota Fuel Cell System (IFCS), un sistema che abbina la tecnologia delle celle a combustibile a quella ibrida. L'idrogeno è contenuto all'interno di serbatoi con una struttura a tre strati realizzata in plastica rinforzata con fibra di carbonio. Al di là della silenziosità e della mancanza di emissioni, un aspetto importante per gli organizzatori è rappresentato dai tempi di rifornimento che per la Mirai non superano i tre minuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Motori puliti "ricaricabili" senza presa Su Toyota CH-R ora l'ibrido si fa in due

Spigoloso e audace nelle forme, rigorosamente ed esclusivamente ibrido nell'anima. Quando è stato lanciato due anni fa, il progetto C-HR rappresentava una scommessa per Toyota. Non a caso, ingegneri e designer della casa giapponese avevano impiegato più tempo del previsto nello sviluppo del modello: l'obiettivo era quello di riuscire ad entrare in un segmento del tutto nuovo per il brand del Sol Levante, quello dei crossover e dei Suv. Una delle fasce di mercato tra le più affollate in Europa, motivo per cui il progetto della giapponese si è sviluppato interamente nel Vecchio Continente. Il risultato è stato un crossover compatto (4 metri e 36 la lunghezza), dalle linee fuori dagli schemi, con un design decisamente stravagante, uno dei suoi punti di maggiore forza. Se poi si abbina ad uno stile che non lascia certo indifferenti la possibilità di disporre di una motorizzazione full hybrid efficiente (altra caratteristica distintiva del brand giapponese), allora il risultato non può che essere di successo. In due anni in Europa sono state 240mila le unità di C-HR vendute, con l'Italia che ha rappresentato uno dei maggiori mercati con 50mila consegne dal lancio ad oggi, cifra che lo rende il Suv ibrido più venduto del nostro mercato. A distanza di due anni quello che sembra in tutti i sensi un esperimento ben riuscito, il C-HR arriva in una nuova versione aggiornata, con qualche piccolo ritocco estetico ed una nuova generazione di ibrido, ancora più efficiente e performante.

L'introduzione del propulsore a doppia alimentazione aggiuntivo offre ai clienti la scelta tra due diverse opzioni ibride, una caratteristica unica nel segmento. In pratica al 1.8 litri da 122 CV, con prestazioni migliorate da una batteria agli ioni di litio potenziata e con emissioni di CO₂ pari a 86 g/km, si affianca ora il nuovo propulsore 2.0 litri da 184 CV che utilizza batterie al nichel e che è in grado di assicurare più potenza, consumi a partire da 25 km/litro ed emissioni a quota 118 g/CO₂ per km. Tutto questo è stato ottenuto grazie al rendimento del motore termico migliorato del 41% e al miglioramento degli altri componenti ibridi. Niente ricarica da presa esterna, ma un sistema che potremmo battezzare "autoricaricabile": la batteria al nichel-metallo idruro recupera infatti energia dalle fasi di frenata ed accelerazione, oltre che dal funzionamento del quattro cilindri stesso. Non è

una plug-in hybrid, ma ci si avvicina: grazie a un accumulatore di maggiori dimensioni (maggiore numero di celle, ecco perché il bagagliaio si riduce), a differenza della 1.8 Hybrid (comunque più performante grazie alla nuova batteria agli ioni di litio) l'auto è infatti in grado di viaggiare anche in modalità completamente elettrica fino alla velocità di 115 km/h.

Il restyling estetico riguarda invece gli esterni che sfoggiano ora una linea più rifinita che dona maggiore identità visiva al modello. Qualche modifica ha riguardato la parte anteriore e posteriore dell'auto con i gruppi ottici anteriori e posteriori che sono stati riconfigurati con la più recente tecnologia LED. Al posteriore, i fari sono collegati tra loro da un nuo-

Nuovi propulsori per il Suv a doppia alimentazione più venduto in Italia



vo spoiler Glossy Black che non stravolge l'impostazione di un modello che ha fatto del design la sua carta vincente e che denota il family feeling del brand (lo vedremo anche sulla nuova Yaris in arrivo il prossimo anno). Al comfort di bordo, che è sottolineato dalla riduzione del rumore nell'abitacolo e dall'utilizzo di materiali dalla qualità percepita più elevata, si affianca anche un'alta dotazione multimediale che consente ora la piena integrazione con lo smartphone, sia con Apple CarPlay che Android Auto. Per quanto riguarda invece la sicurezza, su tutta la gamma è disponibile di serie il Toyota Safety Sense che comprende un pacchetto di tecnologie studiato per prevenire e ridurre le collisioni. Già ordinabile solo nella versione "Premiere" (equipaggiata con l'ibrido da 2.0 litri), nuova CH-R sarà disponibile in tre allestimenti, più una versione dedicata ai clienti flotte. Incentivi compresi, in vendita a partire da 28.500 euro (con la possibilità di utilizzare la formula Pay per Drive Connected che consente rate da 225 euro e che è tarata sull'effettivo utilizzo dell'auto), la CH-R sarà lanciata in concessionaria il prossimo weekend. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova Toyota CH-R, disponibile solo in versione ibrida e in due diverse motorizzazioni

La e-208 svolta concettuale: Peugeot punta sulle smart city

Strategie

Milano diventa la "palestra" delle nuove frontiere della mobilità per il lancio del primo modello della gamma elettrificata del marchio francese



La Peugeot e-208, già in vendita in Italia

FERDINANDO SARNO

Un'unica piattaforma sulla quale produrre la stessa vettura alimentata a benzina, diesel ed energia elettrica? Fino a qualche anno fa era impensabile mentre ora è una bella (ed economica) novità. Che ha accompagnato il lancio della nuova Peugeot 208 al Swiss Corner di Milano, per due settimane diventata Casa Peugeot e nella quale sono stati organizzati diversi dibattiti sulle tematiche legate alla mobilità del futuro, amplificate dalle potenzialità della propulsione elettrificata. Come spesso accade di fronte ad evoluzioni così importanti, il rischio di confusione è dietro l'angolo ed è per questo motivo che Salvatore Internullo, direttore

generale del marchio Peugeot in Italia, ha fatto chiarezza sul tema della CO₂ e sui veri elementi inquinanti, sottolineando anche, in ambito di elettrificazione, che mild hybrid, full hybrid o plug-in hybrid non sono, per esempio, la stessa cosa. «Dalla città di Milano - ha spiegato Internullo - da dove partono puntualmente le innovazioni nell'ambito della moda, dello stile e delle tendenze del design, abbiamo voluto iniziare a scrivere questa nuova strada verso l'elettrificazione. La Peugeot e-208 rappresenta solo l'inizio della nostra grande offerta di modelli elettrificati che arriverà già nei primi mesi del prossimo anno». Le nuove frontiere della mobilità parlano oggi un linguaggio in linea con esigenze che sempre più devono fa-

re i conti con la trasformazione in atto nelle "smart city", città intelligenti in cui la pianificazione diventa requisito imprescindibile. In Italia, spetta senza dubbio a Milano il ruolo di apripista nel tracciare il percorso verso soluzioni aperte ai nuovi orizzonti della mobilità. «Milano sta cercando di ridurre il numero delle vetture circolanti - ha dichiarato Valentino Sevino di AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio di Milano) - perché oggi nella nostra città ci sono 49 veicoli ogni 100 abitanti, un po' troppi». Certo, per una casa automobilistica non è bello sentirsi dire che ci devono essere meno macchine endotermiche sulle nostre strade. Però, c'è sempre l'elettrico da lanciare. E in questa direzione spinge anche l'ATM: è di questi gior-

ni la notizia che l'azienda di trasporti pubblici milanese riceverà dal governo 50 milioni di euro per l'acquisto di nuovi bus elettrici. «Oggi, il 70% dei nostri mezzi sono elettrici - spiega Sevino - e ci rimangono 1.200 bus tradizionali da sostituire». Tornando al lancio della Peugeot e-208, la nuova vettura francese è accompagnata anche da uno slogan rivoluzionario: «Non si compra ma si guida». Peugeot infatti affianca al tradizionale listino prezzi due prodotti che permettono al cliente di scegliere la migliore soluzione: i-Move (offerta finanziaria con canone con servizi esclusi) e Free 2 Move People (noleggio a privati comprensivo di pacchetto completo di manutenzione ordinaria e straordinaria e di servizi assicurativi come assicurazio-

ne RCA, antifurto con polizza furto e incendio). «Le auto elettriche verranno vendute soprattutto con la formula delle rate, per un acquisto o per un noleggio», ha spiegato Andrea Valente, general manager di Free2Move Italia, marchio del Gruppo che ha già sperimentato il car sharing 100% elettrico in metropoli europee come Madrid, Parigi e Barcellona. E che ora lo sperimenta anche a Milano, «da sempre è un laboratorio - continua Valente - che anticipa le tendenze e sfida le convenzioni, ora con l'obiettivo di migliorare la qualità della mobilità. Lo skyline della città e la sua costante evoluzione, sono una testimonianza di quanto velocemente si stia trasformando di riflesso il trasporto individuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA