

Ignis, l'ibrido anti-crisi di Suzuki

PAOLO CICCARONE

Nella rivoluzione del mondo auto, un posto di rilievo lo occupa Suzuki che con le sue "piccole" ha introdotto motorizzazioni ibride adatte a chi cerca una valida alternativa. Quindi, vetture compatte, dal design moderno, spaziose e tecnologicamente all'avanguardia. Ma, cosa importante, dal basso impatto ambientale. Con Suzuki Ignis dal 2016 si è percorsa questa strada che vede una piccola di segmento B indossare l'abito del Suv urbano di dimensioni contenute, ma con un motore benzina-elettrico ideale per evitare i blocchi e diminuire consumi e inquinanti. Questa scelta riuscirà a dare ossigeno al comparto automotive che negli ultimi tempi è in affanno? Massimo Nalli, presidente Suzuki Italia, ha una visione molto chiara: «Il mercato auto è debole, vicino al -9% a febbraio. La tiepida domanda del 2019 (+0,3% rispetto all'anno precedente), si evolverà verso il basso vista l'emergenza sanitaria in corso, che scoraggia gli investimenti e la mobilità individuale. Le contromisure dovranno essere straordinarie: da un lato promuovendo la sicurezza dei clienti, con comportamenti virtuosi da parte delle imprese concessionarie a limitare al minimo i contatti individuali, dall'altro con l'intervento delle istituzioni che sappiano supportare le quasi 200.000 persone impiegate nella filiera delle diverse case automobilistiche». Scenari preoccupanti quindi, ma con Suzuki Ignis e il suo nuovo propulsore ibrido, la Casa giapponese ha in mano un elemento valido per contrastare la corsa al ribasso del mercato auto in Italia. Prosegue ancora Massimo Nalli: «Oltre alla famiglia italiana, il nostro marchio sente forte il dovere di difendere anche la salute del pianeta.

Massimo Nalli, presidente della filiale italiana: «Raggiunto il 9% di quota dell'intero mercato hybrid»



La "piccola" giapponese completa una gamma completamente convertita a questa alimentazione

Suzuki è il primo costruttore, oltre alle lussuose Lexus, che presenti una gamma tutta e solo ibrida per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Una gamma composta dalla sportiva Swift e dai Suv Vitara e S Cross, e che

è completata oggi da nuova Ignis, una ultracompatto dotata di trazione integrale, sistema media multistandard, guida assistita "attentofrena", "guidadritto", "restasveglio", tutto

negli ingombri di una Panda. La soddisfazione dei clienti italiani ci ha permesso di raggiungere ben il 9% dell'importante mercato dell'ibrido, una posizione che difendiamo con grande orgoglio». Un prodotto valido, allora, come ricetta per uscire dalla crisi generale. Ma come si presenta Suzuki Ignis oggi?

Dal punto di vista estetico si riconosce per la nuova griglia del frontale, mantenendo inalterate le forme eleganti e gradevoli che ne hanno decretato il successo in passato. Il nuovo motore ibrido è più potente rispetto a prima. Siglatto K12D, questo quattro cilindri a benzina assicura una maggior prontezza e una potenza massima di

83 cv, mentre la coppia è di 107 Nm a soli 2.800 giri. A supporto del motore termico interviene il sistema Suzuki Hybrid. Quest'ultimo sfrutta come componente principale l'Integrated Starter Generator, che fa da alternatore, motorino di avviamento e motore elettrico ed è pronto a fornire coppia aggiuntiva quando il guidatore richiede uno spunto brillante ai bassi regimi. L'ISG è alimentato da un nuovo pacco batterie, senza variazioni di rilievo nelle dimensioni, ma con un amperaggio che passa da 3 a 10Ah. Il conseguente aumento di capacità (data dall'amperaggio in Ah moltiplicato per il voltaggio in V) permette al sistema ibrido di intervenire in maniera più efficace a sostegno del motore termico, riducendo i consumi e le emissioni e dando più brio, in città come fuori dall'asfalto. Insomma, più potenza e coppia a parità di consumi e minori emissioni inquinanti. Inoltre il nuovo sistema ibrido di Ignis dà una spinta supplementare alla vettura che già nella precedente versione era divertente da guidare e sempre vivace. Adesso queste caratteristiche sono ancora più amplificate. Interessante la possibilità di averla a 2 o 4 ruote motrici, con consumi degni di nota: Nuova Ignis Hybrid con trazione anteriore e cambio manuale consuma 3,9 l/100 km ed emette 89 g/km di CO2. La trazione integrale consuma 4,2 l/100 e 95 g/km, con una riduzione nell'ordine del 10% e del 9% rispetto alla precedente generazione. La variante automatica conferma a sua volta i progressi, con un passaggio da 4,8 a 4,3 l/100 km (-10%) e da 109 a 97 g/km (-11%). Da aprile sarà disponibile nelle concessionarie italiane con prezzi che vanno da 16.500 euro per la 1.2 2WD Cool con cambio manuale. Per l'allestimento più ricco il prezzo è di 17.750 euro, che diventa 19.250 con la trazione integrale 4WD, e 18.950 con trazione anteriore e il cambio automatico CVT.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

-19%

La crisi di inizio anno e l'arrivo del coronavirus hanno causato l'inversione di tendenza anche del mercato "premium", con un crollo a febbraio dell'intero segmento dell'11% che ha raggiunto il -19% per i privati: un dato vicino al minimo storico



Anche il lusso piange: Bmw guida l'allarme

Un mercato dell'auto "premium" in crescita fino a una decina di giorni fa, con risultati record per Bmw Italia. Poi il crollo dovuto anche al coronavirus, che ha innescato una spirale dalla quale non si sa quando sarà possibile uscire. «Per porre un freno e invertire la tendenza è necessario un deciso intervento del governo»: a dirlo a chiare lettere è Massimiliano Di Silvestre, presidente e AD di Bmw Italia, nel corso di una conferenza in streaming con la stampa italiana, in sostituzione di quella in programma al Salone di Ginevra annullato per l'epidemia. «Il 2020 - spiega Di Silvestre - era iniziato sotto i migliori auspici, con il Gruppo che aveva chiuso il 2019 con il nono anno record consecutivo a livello globale, e che in Italia si era confermato leader tra i marchi premium. Trend inizialmente incoraggiante anche per il 2020, con il mercato delle auto di lusso che aveva visto a gennaio una crescita del 3,8%, confermato poi nelle prime settimane di febbraio. L'arrivo del coronavirus, però, ha causato una inversione di tendenza con

un crollo dell'intero segmento dell'11% che ha raggiunto il -19% per i privati: un dato vicino al minimo storico. «Impossibile - prosegue il numero uno di Bmw Italia - prevedere lo scenario nelle prossime settimane». Per questo sottolinea «è necessaria una risposta importante dal governo italiano. Che nei momenti difficili, come durante le crisi del 1997 e del 2007 - ricorda Di Silvestre - ha sempre dato risposte positive. Ci aspettiamo un simile atteggiamento». E in effetti, dice ancora, «l'apertura del ministro Patuanelli sembra andare in questa direzione». Nel dettaglio, la flessione si è attestata attorno al 2% causa coronavi-

Di Silvestre chiede l'intervento del governo: «Flessione preoccupante» Il marchio tedesco occupa il 47% del mercato "premium" di ibride, plug-in ed elettriche

rus. Per il 2020, Bmw registra un incremento dello 0,9% mentre Mini è stabile. Impennata per la vendita di auto elettrificate: +147% sul 2019. Bmw occupa il 47% del mercato premium di ibride, plugin, ed elettriche. La Mini Countryman SE è la più venduta, e ci si attende che la full electric - in concessionaria da marzo - dia ulteriore spunto. Bene il moto, +3,7%, con 2.500 immatricolazioni in due mesi. Ampliando il raggio della discussione, Di Silvestre ricorda «la centralità del cliente nel business delle doppie eliche, con un'offerta che si disegna sull'acquiente». Ai motori tradizionali ed elettrificati, dal 2022 si affiancherà anche l'idrogeno. E poi via a piattaforme flessibili, modelli con trazione anteriore o posteriore a seconda dell'alimentazione. X3 sarà il primo modello disponibile con motori a benzina, diesel, mild hybrid, plug-in hybrid, elettrico (iX3) oltre che nella serie M. Minimo comune denominatore: la salvaguardia sempre e comunque del piacere di guida.

Ferdinando Sarno
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANTEPRIMA

Suoni e melodie dal motore Ecco la Bmw Concept i4

Bmw si affaccia al futuro senza dimenticare il passato: nella prima conferenza virtuale del "non" Salone di Ginevra ha svelato il concept i4, una Gran Coupé elettrica che dovrebbe entrare in produzione nel 2021 come il primo modello completamente elettrico del Gruppo nella classe premium di medie dimensioni. Una scultura su ruote che rivela un'attenzione spasmodica per l'aerodinamica e un doppio rene gigantesco sul frontale. La potenza? 530 CV che, promettendo in casa Bmw, garantisce le prestazioni di un V8. Il tutto con un'autonomia dichiarata di 600 km, grazie a un pacco batterie da 80 kWh. Rispondendo all'obbligo Ue di rendere i motori delle auto elettriche più rumorosi, in quanto non avendo suoni possono essere pericolose per pedoni e ciclisti, la i4 muovendosi produce una melodia appositamente studiata dal compositore Hans Zimmer insieme al designer sonoro di Bmw Renzo Vitale. Anche l'apertura delle portiere o la messa in moto del veicolo sono dotate di una "musica" particolare.

L'incubo dell'auto: l'aria pulita costa 23 miliardi di euro

ALBERTO CAPROTTI

L'ora delle sanzioni si avvicina, e per i costruttori potrebbe diventare un incubo. Come è noto infatti l'1 gennaio è entrata in vigore la normativa europea che incentiva la diffusione di veicoli a basse emissioni in tutta la Ue con l'obiettivo di raggiungere la media di 60 g/km di CO2 entro il 2030, pena il pagamento di multe per ogni g/km di emissioni oltre i limiti. Per il 2020 la media non deve superare i 95 g/km sul 95% del venduto. Ogni Costruttore può quindi decidere quali auto far rientrare nel 5% escluso dal conteggio, ma solo per quest'anno, dal 2021 invece si terrà conto dell'intero immatricolato.

La normativa europea prevede un sistema di "debiti" e "crediti" che andranno a moltiplicare le Case con emissioni medie superiori al limite, e a premiare chi invece immatricola auto al di sotto dei 50 g/km, cioè solo elettriche e ibride. Le multe sono esorbitanti: per ogni grammo di anidride carbonica che supera il limite di 95 g/km i costruttori dovranno pagare 95 euro moltiplicato per ogni veicolo venduto.

Malgrado le dichiarazioni di ottimismo da parte dei rappresentanti delle Case, secondo Andrea Cardinali, direttore Generale di Unrae «rischiano di concretizzarsi sanzioni multimiliardarie che andranno ad aggravare gli investimenti». Stime ufficiali parlano di oltre 23 miliardi di euro di potenziali multe per i Costruttori. Secondo gli analisti di Kepler-Chevreux, Volkswagen e Peugeot sono i marchi meglio posizionati sulle emissioni, sfida che in Europa rischia di ridurre gli utili mediamente del 6% ai Gruppi automobilistici sia nel 2020

Analisti divisi sui marchi più in difficoltà sul rispetto delle emissioni ma le multe rischiano di essere devastanti

sia nel 2021. Secondo invece uno studio della società di analisi Dataforce - che ha applicato una metodologia semplificata nel calcolo delle auto vendute che sfiorano il limite, e solo in Italia (i risultati vanno quindi considerati solo come indicativi) - soltanto Tesla, Smart e Toyota non hanno problemi. Le prime due perché producono solo vetture elettriche, l'altra perché raccoglie i frutti di una strategia lungimirante. Fiat invece ha il 97% delle vetture vendute con emissioni di CO2 superiori al limite. Anche gli altri marchi temono: solo il mese di gennaio - sostiene Dataforce - costerà ai produttori 34 milioni di euro. Per non affossare definitivamente il settore, e considerato il prevedibile crollo del

mercato causato dal coronavirus, le norme Ue andrebbero congelate in attesa della ripresa. Al momento invece esonerano dalle sanzioni solo i marchi che immatricolano meno di 1.000 vetture l'anno, mentre quelli che arrivano a 10.000 possono richiedere una deroga. Fino a 300.000 auto immatricolate la deroga corrisponde a una riduzione del 45% delle emissioni medie rispetto ai limiti del 2007. Inoltre le Case sono autorizzate a raggrupparsi per raggiungere l'obiettivo di emissioni, acquistando da altri costruttori crediti ambientali e quindi evitare le multe.

Ma la tendenza è ormai chiara: poiché è velleitario pensare a un improvviso aumento delle auto elettriche circolanti, ancora troppo costose e non supportate da una rete di infrastrutture di ricarica capace di sostenere una tale diffusione, diventa inevitabile che siano le stesse Case a togliere dal mercato i modelli più inquinanti che hanno a listino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA