

AUTO & MOTORI
CONTROMANO
L'acquisto di sostanza che batte l'apparenza

C'è un doppio dato, "pesando" i resoconti finali del mercato 2019, che è impossibile da sottovalutare. La terza vettura più venduta in Italia, e prima straniera in assoluto, è la Dacia Duster. E se c'è un costruttore che continua a sorprendere per i numeri che realizza (26.626 auto immatricolate in Italia e 900mila prodotte a livello globale), quello è Skoda. Due brand di "seconda fascia" premiati per valore. Ma nel caso di Duster la ragione è semplice: il pubblico ha pri-

velegiato il Suv più economico in circolazione in questo segmento. Nel secondo invece c'è una precisa spinta motivazionale: tutta la gamma Skoda infatti offre un rapporto qualità/prezzo invidiabile, e soluzioni costruttive pratiche e intelligenti. Malgrado l'automobile resti nel nostro Paese lo status symbol per eccellenza dunque, il mercato sa rispondere in maniera adulta, privilegiando la sostanza all'apparenza. E questa, già di per sé è un'ottima notizia.

Sulle due city car arriva un sistema leggero da 12 Volt che riduce emissioni e consumi. E soprattutto permette di accedere ad alcuni dei vantaggi delle "vere" elettrificate con un sovrapprezzo accettabile

ALBERTO CAPROTTI

Quello di Fiat è leggero, perché c'è ibrido e ibrido e occorre precisarlo subito. Ma è anche quasi inevitabile, perché così vuole l'usanza del momento condizionata da regolamenti e divieti che rendono l'alimentazione con l'aiuto elettrificato sempre più necessaria. Ora ci arriva anche il marchio più tradizionalista del mercato, che presenta le versioni Hybrid di 500, la city car più venduta in Europa, e di Panda che - a pochi giorni dal suo 40° compleanno - è ancora e sempre l'auto più acquistata dagli italiani. L'obiettivo è ambizioso: «Puntiamo a produrre 375mila vetture l'anno e mantenere la leadership nel segmento delle piccole cittadine anche con questo nuovo tipo di alimentazione», spiega Luca Napolitano, responsabile Fiat per la regione Emea. Il percorso di elettrificazione del marchio continuerà con la 500 elettrica che sarà presentata al Salone di Ginevra a marzo e poi lanciata il prossimo 4 luglio. Le due vetture debuttano in una serie speciale unica: la Launch Edition, in livrea "verde rugiada" (che poi è un'azzurro pastello), che tiene a battesimo la nuova motorizzazione Mild Hybrid a benzina. Il propulsore da 1 litro a 3 cilindri della famiglia Firefly da 70 Cv è abbinato cioè a un motore elettrico Bsg (Belt integrated starter generator) da 12 volt e una batteria al litio. «Questo sistema consente a ogni frenata di recuperare l'energia, che altrimenti andrebbe persa, e restituirla poi in fase di accelerazione. Permette un ottimo comfort di guida e un ri-



Fiat Panda e Fiat 500 Hybrid: la versione di lancio parte da 10.900 euro

+74%

È l'incremento delle immatricolazioni di auto ibride (mild e full) a gennaio rispetto allo stesso mese del 2019, per una rappresentatività sul mercato giunta al 9,2% del totale

DA SAPERE
Da Mild a Plug-In, le tre modalità della doppia alimentazione
MILD HYBRID

Il motore elettrico partecipa alla trazione con quello termico, ma è piccolo ed è alimentato da una batteria a basso voltaggio che non permette all'auto di muoversi in solo elettrico, nemmeno per brevi tratti.

FULL HYBRID

Con questa modalità, l'auto ci si muove anche solo in elettrico e a emissioni locali zero, sebbene solo per una manciata di chilometri. La batteria si ricarica solo in decelerazione e frenata. L'impatto su consumi ed emissioni, comunque, è più sensibile che sulle ibride Mild.

PLUG-IN HYBRID

La batteria qui è ancora più potente e si può ricaricare in marcia o collegandola a una presa di corrente. Quindi si può viaggiare esclusivamente a batteria per una cinquantina di chilometri o anche più, al solo costo dell'elettricità.

Scelta ibrida, quasi obbligata Fiat debutta con Panda e 500

sparmio di consumi ed emissioni dal 20 al 30%», precisa Maria Grazia Lisbona, responsabile powertrain engineering di Fca Emea. «Una soluzione accessibile», sottolinea ancora Napolitano, specificando che «con un sovrapprezzo di soli 500 euro, e quindi a partire da 10.900 euro per il periodo della promozione di lancio, è possibile acquistare un'automobile con omologazione ibrida che consente, tra l'altro, la circolazione in alcuni casi durante i blocchi del traffico, l'accesso agevolato in alcune Ztl, la riduzione del bollo e in

molte regioni il suo annullamento». Stando ai dati forniti da Fiat, la versione ibrida di Panda e 500 offre sensibili vantaggi. A parte i valori numerici dichiarati (consumo medio di 4,0 l/100 km con 89 g/km di CO2 per Panda, e 3,9l/100 km con 88 g/km di CO2 per 500), come è stato possibile valutare in un breve test attorno a Bologna il sistema BSG consente un buon comfort di marcia poiché assicura riavvii del motore termico silenziosi e senza vibrazioni nelle fasi di arresto e ripartenza. L'aspetto più interessante di questo

nuovo sistema propulsivo è rappresentato però dallo stile di guida che inevitabilmente si finisce per adottare. L'unità elettrica riavvia il motore termico dopo lo stop in marcia e lo assiste in fase di accelerazione, per cui al volante si è invogliati a sfruttare al massimo la caratteristica "parsimoniosa" della vettura. La stessa considerazione vale per la funzione che permette di spegnere il motore termico - anche in marcia - al di sotto dei 30 km/h - semplicemente selezionando la posizione di folle del cambio. La manovra viene suggerita da un

indicatore sul quadro strumenti e in questa modalità di "veleggiamento" la batteria al litio alimenta tutti i servizi assicurando il controllo della vettura nonostante il motore spento. La manovra di svecchiamento del marchio dunque è iniziata, peccato che si riferisca comunque a due modelli ormai datati, visto che l'attuale generazione della Panda risale al 2011, e quella della 500 addirittura al 2007. Ed è questa l'unica perplessità su un'operazione "furba" e certamente utile sia per Fiat sia per il cliente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
ANCHE 3008 E 508 IN VERSIONE PLUG-IN HYBRID
Peugeot, tutta la gamma è pronta per l'eletto-compatibilità del cliente

GABRIELE VILLA

Soffia il vento e alza le onde del Mediterraneo davanti a Sitges. Che sia l'aria della rivoluzione di Casa Peugeot? Certo è che, a una manciata di chilometri da Barcellona, il Leone ora può ruggire di soddisfazione: il lavoro, anzi, la gamma, è completa. Nel vortice di kilowatt e ampere, che caratterizzerà il mercato zeppo di interrogativi di questo nuovo anno, Peugeot è pronta a battersi. Termico, ibrido, elettrico. Versatilità, modularità, flessibilità di piattaforme e di idee per capire come e quando il cliente che entra in concessionaria sia realmente "eletto-compatibile". Il neologismo sa di inquietante ma vieta allarmarsi perché basta scegliere dal mazzo delle carte e il jolly si pesca comunque. Che si chiami e-208 o e-2008, i due modelli 100% elettrici, o in alternativa, 3008 Hybrid e Hybrid4 e 508 Hybrid nelle versioni fastback e station wagon. Auto per viaggiare ascoltando il silenzio senza usare il motore termico. Le abbiamo provate tutte le vetture "green" di Peugeot, infilando tornanti a picco sul mare e - con la 3008 4WD - intrecciando acrobazie in un circuito fuoristrada. Così se della e-208 come della e-2008 si è già detto è scritto, accendiamo in questa occasione i riflettori proprio sulla 3008 Hybrid4, l'unica della gamma a poter vantare la trazione integrale sfoderando 300 CV di potenza e 450 Nm di coppia nel sistema ibrido a benzina: con un motore elettrico nel nuovo cambio e-EAT8 e uno collegato alle ruote posteriori perché sia trazione integrale. Risultato? Ben 235 km/h di velocità massima e 0-100 km/h in 5,9 secondi. Stuzzicante per il suo essere Suv. E poi quella (apparente) innocua berlina fastback e station wagon della Peugeot 508 nella nuova versione PHEV con la sua dote elettrica inventata dai tecnici della Casa del Leone per garantire fino a 54 km di autonomia ma anche coi suoi 225 CV di potenza frutto della somma fra 133 kW del 1.6 turbo benzina e gli 81 del motore elettrico. Prezzi: la 3008 Hybrid parte da 44.430 euro mentre la 508 Hybrid da 46.880. E ora fate il vostro test di "eletto-compatibilità", tenendo conto di incentivi, ecobonus, ingressi nelle zone Ztl. E di un impagabile silenzio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

 Si può accedere
 anche con il QR Code

AL SECONDO POSTO SUL MERCATO
S-Cross e Vitara, il bello del "green" leggero Suzuki diventa regina delle piccole Hybrid

COSMA DE' MEDICI

Con la sostituzione delle S-Cross e Vitara 2019 con i nuovi modelli Hybrid (e l'esaurimento degli ultimi stock della Jimmy a benzina per il 2020), Suzuki diventerà il secondo marchio a offrire in Italia auto esclusivamente ibride. Ma se Lexus presidia l'offerta "premium" con volumi di nicchia, Suzuki punta a consolidare con le sue "piccole" il secondo posto nel mercato delle vetture elettrificate (quota 9%), dietro a Toyota. Le S-Cross e Vitara "green" sono equipaggiate con la soluzione leggera tipica del brand, con la novità del sistema a 48 Volt anziché a 12 come per Ignis, Swift e Baleno. Il loro motore-generatore elettrico è in grado di aggiungere in accelerazione e in ripresa 10 kW di potenza (13,6 Cv) ai 129 Cv erogati dal benzina 1.4 Boosterjet. Il risultato è un guadagno di brio e un taglio dei consumi sino al 21% nel ciclo misto e sino al 25% in quello urbano. Dotate di batterie agli ioni di Litio da 48 Volt e di convertitore 48V-12 V per l'alimentazione

dei servizi di bordo, sistemati rispettivamente sotto il sedile del passeggero e del guidatore, queste vetture prodotte in Ungheria vantano anche la funzione "veleggiamento": ad andatura permette di mantenere il motore a combustione interna al minimo dei giri, risparmiando carburante. Si attiva a velocità comprese fra gli 80 e i 15 km/h, semplicemente premendo il pedale della frizione. Provate sulla pista magiara di Zsámbék, S-Cross e Vitara 1.4 Hybrid hanno dimostrato di aver guadagnato in piacevolezza di utilizzo, persino nel 4x4. La seconda sfoggia anche nuovi proiettori anteriori full LED ed è stata arricchita nell'equipaggiamento con sensori pioggia e luce, e vari dispositivi di assistenza alla guida. Già in vendita, la S-Cross è in listino da 24.490 euro, con le 4x4 da 26.690 euro. Prezzi che sino al 31 marzo scendono a 20.990 euro e a 23.100 euro. Per la Vitara si parte da 24.200 euro per la 2WD e da 26.400 per la Allgrip a trazione integrale, con "promo" di lancio a 20.950 euro e 23.150.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
ELETRIFICAZIONE SENZA COMPROMESSI
Anche la XV si converte in e-Boxer Subaru si aggiorna ma non si snatura

FERDINANDO SARNO

Continua il processo di elettrificazione Subaru: dopo il lancio della sua prima vettura ibrida - la Forester e-Boxer - ecco arrivare anche la best seller XV (1.598 unità vendute in Italia nel 2019) in versione e-Boxer. Si tratta quindi della seconda vettura ibrida che, in gamma, affianca la "vecchia" versione a benzina, a differenza della Forester che non è più disponibile con le alimentazioni tradizionali. Pur convertita all'ibrido, Subaru rimane fedele alla sua filosofia basata sulla tecnologia Boxer (20 milioni di auto vendute), sulla trazione integrale (19 milioni di sistemi AWD) e sull'affidabilità (per i "subaristi" le Subaru non si rompono mai). Prodotta sulla piattaforma Subaru Global Platform, la XV e-Boxer, che adotta il sistema EyeSight di ultima generazione e pesa solo 128 kg in più rispetto al benzina, è già disponibile in tre allestimenti: Style (32.500 euro), Style Navi (34.000 euro) e Premium (36.500).

Sotto il cofano, il motore Boxer a benzina 4 cilindri da 2 litri ad iniezione diretta, aspirato, capace di erogare una potenza di 150 CV, che lavora con un motore elettrico da 16,7 CV, installato longitudinalmente all'interno della scatola del cambio. Le batterie agli ioni di litio si trovano in un contenitore ventilato al di sotto del vano bagagli (al posto della ruota di scorta). Il sistema e-Boxer consente anche di viaggiare scegliendo fra tre modalità (EV Driving, Motor Assist Driving e Engine Driving) e utilizzando la funzione X-Mode (di serie) attivabile tramite una manopola sul tunnel centrale che offre due programmazioni, per neve o sterrato; o neve fresca, fango o sabbia. Guidando la nuova XV e-Boxer, soprattutto in fase di accelerazione, si sente parecchio l'intervento dell'elettrico in termini di coppia (è indicato dalla spia EV verde). Intervento che diventa ancor più importante quando l'endotermico soffre un po'.

© RIPRODUZIONE RISERVATA