

## CONTROMANO

Lo insegnò Prodi  
La rottamazione  
si fa, non si dice

## AUTO &amp; MOTORI

La proposta di emendamento al Decreto Rilancio che prevede incentivi per svecchiare il parco auto circolante più anziano e inquinante d'Europa ed evitare centinaia di licenziamenti in un settore che dà lavoro a decine di migliaia di persone in Italia, è congelata da giorni. Ma senza volerlo ha già prodotto un danno ulteriore al settore, perché l'annuncio della possibilità che il provvedimento venga varato ha bloccato chi avrebbe intenzione di acquistare una vettura

nuova, che ora attende nel dubbio di poterlo fare a condizioni più vantaggiose. Un ricordo: il 30 dicembre 1996 l'allora capo del governo, Romano Prodi, ufficializzò una manovra simile – che entrò in vigore due giorni dopo – dichiarando fino a poche ore prima che non si sarebbe potuto metterla in atto. Una lezione da imparare: le rottamazioni – pericolose in prospettiva ma inevitabili in momenti di crisi irreversibile come questi – si fanno, non si annunciano.

# L'ibrido consola l'auto che piange



Ford Puma è stata la vettura ibrida più venduta in Italia nel mese di maggio

## PROVA SU STRADA/1

## Puma Hybrid, bella e intelligente Per Ford una scommessa già vinta

ALBERTO CAPROTTI

Non è un caso se a maggio è stata la vettura ibrida più venduta in Italia: immatricolare 1.200 esemplari in un periodo di scarsissima propensione all'acquisto di automobili è un risultato notevole. Ma è proprio in periodi di crisi e incertezza che il mercato premia solo i prodotti di valore. E Ford Puma, a nostro avviso, lo è di sicuro. Per l'estetica piacevole, le proporzioni, l'offerta di motorizzazioni, i contenuti intelligenti e il rapporto qualità/prezzo che la rendono in assoluto uno dei modelli più azzeccati prodotti in questi ultimi mesi.

La piccola coupé media di fine anni Novanta non c'entra nulla: nuova Puma dal passato eredita solo il nome, ed è destinata probabilmente a rappresentare per Ford un'icona come lo è stata Fiesta, dalla quale deriva dal punto di vista progettuale. Il design di questa crossover lunga 4,20 metri è grintoso, con la linea del tetto bassa e inclinata. Noi abbiamo provato proprio la versione EcoBoost Hybrid, l'ibrido leggero che va ad affiancare in listino quelle a benzina e a gasolio, potenziando il motore 1.0 a 3 cilindri benzina con un sistema di starter/generatore che consente il recupero di energia durante le decelerazioni e la ricarica di un pacco batterie da 48 volt. Tutti i motori sono equipaggiati di serie con la

tecnologia Start&Stop per ridurre i costi di gestione, e una trasmissione manuale a sei rapporti. La vera sorpresa però è a bordo, grazie allo spazio e all'abitabilità che offre. Il bagagliaio ha una capienza di 456 litri con il vano di carico modulabile e un utilissimo ripiano ricavato sotto la soglia di carico, in grado di alloggiare oggetti fino a circa 115 cm di altezza dotato di tappo di drenaggio posizionato sul fondo per facilitarne la pulizia con acqua. Altra "chicca" degli interni sono i rivestimenti dei sedili, rimovibili e lavabili, grazie ad un sistema di cerniere che consente di rimuoverli facilmente.

Più che completa la tecnologia di bordo con radar, telecamere e sensori a ultrasuoni, racchiusi nell'innovativa Ford Co-Pilot, per la prima volta su un crossover compatto, che garantiscono sicurezza, guidabilità e comfort. Su Puma inoltre, approda la nuova funzionalità di avviso di pericolo in tempo reale (Local Hazard Information) che informa su eventuali situazioni pericolose, anche non visibili a causa di una curva o per la presenza di altri veicoli.

Il listino parte da partire da 22.750 euro per le versioni a benzina (295 al mese con la formula "Idea Ford"), ma con 500 euro in più si accede alle ibride e ai vantaggi che comportano: una scelta, di questi tempi, quasi obbligata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

500 euro

È il sovrapprezzo per le versioni ibride della Ford Puma, disponibile anche con motori a benzina e diesel rispettivamente da 22.750 e 24.000 euro. Derivata dalla Fiesta, questa nuova crossover è già diventata l'ibrida più venduta in Italia nel mese di maggio

## I NUMERI

### La doppia alimentazione ora è al 12,5%

L'effetto Covid-19 continua a penalizzare il mercato dell'auto. A maggio sono state immatricolate 99.711 vetture con un calo del 49,6% rispetto a un anno fa. La classifica delle vetture più vendute in Italia nel mese di maggio vede al primo posto la Fiat Panda (6.477 immatricolazioni), seguita dalla Volkswagen T-Roc (2.501) e dalla Lancia Ypsilon (2.437). Questa invece la graduatoria in base all'alimentazione e la percentuale di motorizzazioni sull'intero mercato nazionale:

## BENZINA (41,2%)

- 1) Fiat Panda
- 2) Citroen C3
- 3) Lancia Ypsilon

## DIESEL (36,1%)

- 1) Jeep Compass
- 2) Jeep Renegade
- 3) Fiat 500X

## IBRIDE (12,5%)

- 1) Ford Puma
- 2) Suzuki Swift
- 3) Toyota Yaris

## GPL (6,4%)

- 1) Dacia Duster
- 2) Fiat Panda
- 3) Lancia Ypsilon

## METANO (1,9%)

- 1) Seat Arona
- 2) Volkswagen up!
- 3) Skoda Kamiq

## ELETRICHE (1,8%)

- 1) Renault Zoe
- 2) Smart ForTwo
- 3) Volkswagen e-up!



Suzuki Ignis, come tutta la gamma del marchio giapponese, oggi è solo ibrida

## PROVA SU STRADA/2

## Benzina più elettrico "leggero" Suzuki Ignis ha l'alchimia giusta

Ibrida per scelta e non per moda. E da tempi non sospetti (2016), sufficienti per affinare una tecnologia che oggi può vantarsi di aver allargato a tutta la gamma. Suzuki anzi ora è tutta e solo ibrida – solo Lexus ha fatto altrettanto – nei suoi sei modelli proposti sul mercato italiano: ibrido "leggero" sia chiaro (anzi meglio sarebbe definirlo "micro"), cioè formato dalla combinazione di un motore a benzina con un piccolo generatore elettrico che recupera l'energia in decelerazione sufficiente per svolgere le funzioni di alternatore, di motorino di avviamento e di propulsione vera e propria quando si chiede alla vettura uno spunto più brillante.

La nuova Ignis, il piccolo Suv del marchio giapponese (3,70 metri di lunghezza), è il modello più recente a beneficiarne. Rinnovata esteticamente nel frontale e nel posteriore, con interni meno spartani di prima, è cresciuta soprattutto sotto il cofano, grazie a un nuovo motore sempre da 1.2 litri con potenza massima di 83 cv. L'erogazione è resa più piena dal

supporto del sistema Hybrid di Suzuki, sempre fondato sull'attività dell'Integrated Starter Generator (ISG) alimentato da un pacco batterie agli ioni di litio (posto sotto il pianale) nuovo a sua volta e con amperaggio che passa da 3 a 10. La nuova Ignis risulta così più agile e brillante e con la trazione integrale (opzionale) abbinata all'ibrido risulta quasi senza rivali sul mercato delle piccole dove si è da poco affacciata la versione Hybrid della Panda. La nostra breve prova, svolta fuori città, ha fatto emergere le doti di grande guidabilità di

questa vettura semplice da gestire, simpatica, concreta e molto poco assetata (circa 17 km/l il responso del computer di bordo). Unico neo il cambio automatico a variazione continua CVT, utile nella guida cittadina ma non comodissimo da manovrare e un po' rumoroso come tutte le trasmissioni di questo tipo.

Completa la dotazione dei sistemi di sicurezza, dai nomi-gnoli simpatici e autoesplicativi come "restasveglio", "guidadritto" e "attentofrena" (rispettivamente il monitoraggio della stanchezza, il mantenimento della corsia e la frenata automatica di emergenza). La guida semiautomatica (di serie sulla versione più costosa), il sistema di assistenza per i tratti in forte discesa (Hill Descent Control) e i sedili posteriori scorrevoli sono le frecce in più nell'arco della Ignis, disponibile in due allestimenti (Cool e Top) a partire da 16.500 euro. Fino al 30 giugno però Suzuki Italia offre 2.000 euro di incentivo che la rendono ancora più interessante.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2.000 euro

È l'ammontare dell'incentivo offerto da Suzuki Italia sino a fine giugno su tutte le versioni della nuova Ignis Hybrid. Il listino del piccolo Suv giapponese parte da 16.500 euro. Proposta in due allestimenti, è acquistabile anche online

## SORPRENDENTI I DATI EUROPEI

## Per 13 modelli il virus non è stato un male

Ci sono tredici modelli di auto, quasi tutti di fascia alta e medio alta, che nonostante la pandemia hanno visto aumentare le loro vendite, mentre altri 419 – hanno fatto segnare un calo, spesso anche drammatico. Nell'analisi realizzata da Jato Dynamic e che è relativa all'Europa per il mese di aprile, le auto che non hanno sofferto per il Covid-19 sono state Mercedes EQC, Porsche Cayenne Coupé, Bmw X7, Audi e-tron, Mercedes GLE, Bmw X6 e Mercedes GLS. Buone anche le performance di Volkswagen Passat, Bmw X3 (in assoluto il modello "premium" più venduto in aprile), Volvo S60/V60, Skoda Kamiq, Skoda Scala, Ford Puma e Mercedes GLC. Nel complesso, segnala Jato Dynamic, il volume delle vendite in Europa è sceso in aprile da 1,34 milioni del 2019 a 292mila nel 2020 ma poiché la quarantena non è stata applicata con identiche modalità in tutti i Paesi, le immatricolazioni sono diminuite in tempi e livelli diversi. Ad esempio, in Scandinavia, dove ai cittadini è stata

concessa una maggiore libertà di movimento, le vendite sono diminuite solo del 37%, il calo più basso. Al contrario, quattro dei più importanti cinque mercati, cioè Italia, Regno Unito, Spagna e Francia, hanno registrato cali molto significativi a seguito alle rigide restrizioni con immatricolazioni crollate da 646.000 unità nell'aprile 2019 a

34.000 nello stesso mese del 2020. Nonostante il blocco delle concessionarie nel primo trimestre e gli indicatori economici negativi – segnala Jato Dynamic – i veicoli

elettrici ed elettrificati hanno continuato a guadagnare quote arrivando a 50.400 unità, pari al 17% della quota di mercato totale anche se la domanda

complessiva – nel confronto con l'aprile 2019 – è diminuita del 46%. Complessivamente invece, secondo uno studio di Alix Partners, a livello mondiale la pandemia in atto porterà il mercato a fine anno a perdere il 20% delle vendite totali, con 19 milioni di vetture vendute in meno rispetto al 2019. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Audi e-tron 55 Sportback, versione coupé della prima 100% elettrica del marchio

## TECNOLOGIA

### Per Audi e-tron la ricarica adesso è questione di minuti

La rapidità di ricarica delle vetture elettriche è una variabile determinante per il successo di questo tipo di mobilità. Minor è il tempo necessario per un pieno di energia e maggiore è la propensione del cliente a scegliere l'alimentazione a batterie. La tedesca Audi con i suoi nuovi Suv e-tron 55 quattro ed e-tron Sportback 55 quattro ora beneficia di una tecnologia che consente il rifornimento rapido alle colonnine HPC in corrente continua che in soli 10 minuti fornisce energia sufficiente per percorrere 110 km. La ricarica completa dell'auto si può invece ottenere in 45 minuti, un assoluto record di velocità quello raggiunto da Audi rispetto ai suoi concorrenti sul mercato.