

CONTROMANO

Ora parlano  
E ordinano pure  
l'hamburger

## AUTO &amp; MOTORI

Due notizie, la prima è difficile da digerire. Fiat-Chrysler ha avviato in Brasile una sperimentazione con McDonald's per rendere possibile l'invio di ordini dei cibi e delle bevande attraverso il display di alcuni suoi modelli di auto, pagare online e decidere in quale punto vendita ritirare il sacchetto direttamente dall'auto. Ma anche la seconda non si era mai sentita: le Tesla saranno presto in grado di parlare con i pedoni nelle vicinanze. Lo ha twittato nei

giorni scorsi Elon Musk, geniale numero uno del marchio californiano, pubblicando un video in cui si sente una Model 3 prendere vita all'improvviso per dire: «Beh, non stare lì a fissarmi, salta su». La novità sfrutta gli altoparlanti esterni che Tesla sta installando sulle sue auto per ottemperare alle norme di sicurezza che impongono ai veicoli elettrici di fare rumore, così da poter essere uditi. Dire che c'è da restare senza parole è il minimo.

TORNA UN NOME STORICO

Puma, la Ford  
che rompe  
tutti gli schemi

PAOLO CICCARONE

Parola d'ordine: rompere gli schemi. E Ford c'è riuscita con la nuova Puma. Che con la vecchia non ha niente a che spartire, perché le linee sono completamente diverse: mentre quella era una coupé compatta, questa è una via di mezzo tra un crossover, un Suv e una coupé. Un bel mix, elegante e riuscito. La linea ricorda altri modelli già visti, non è un caso che nel tre quarti anteriore ricordi molto le Porsche Suv, e nel posteriore altri modelli di lusso. Insomma Ford Puma è gradevole alla vista, e sostanziosa al tatto. Al momento la gamma è semplice: un

motore 1000cc da 3 cilindri EcoBoost con due potenze 125 e 155 Cv (questo nella versione ibrida con motore da 48 Volt). Due gli allestimenti: Titanium X e la ST Line, ma arriveranno le versioni speciali siglate Vignale. È il 155 cavalli della versione St line che abbiamo provato: in realtà questo telaio potrebbe sopportare qualcosa in più a livello di potenza. Per essere un mille cc e tre cilindri, basta e avanza. Gli interni sono gradevoli (c'è pure il massaggio lombare...), semplici e belli al tatto, facilmente intuibili i pulsanti che azionano i sistemi di sicurezza (un po' meno il quadro accensione nascosto dal volante). Per quanto riguarda il bagagliaio,

i 456 litri, con un extra bagagliaio di 80 litri sotto il cofano, rappresentano un record sia per la categoria che per altre rivali più grandi. Intelligente il vano supplementare, che può essere ripulito e lavato perché c'è un tappo che consente la fuoriuscita dei liquidi. Ford Puma è una vettura intelligente, pensata per le famiglie, per i giovani e per chi ama lo sport (una versione da corsa nei rally è l'ipotesi su cui si sta lavorando). Prezzo a partire da 27.500 euro.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALBERTO CAPROTTI

LA NUOVA GENERAZIONE DI EQ FORTWO E FORFOUR

## Smart solo elettrica ha un progetto intorno a sé

Ce ne sono già fin troppe di auto elettriche nei listini dei concessionari per il poco mercato che generano sinora. Ma servono, per abbassare le medie di CO2 dei costruttori e per illudersi di ripulire l'aria. Quello che le differenzia oggi tra loro invece, più del prezzo o dell'autonomia che garantiscono, è l'idea che si portano dietro. Smart non solo l'idea se la è fatta venire da tempo convertendosi da qualche mese completamente alla religione delle batterie, ma è il marchio che meglio e più di altri ci ha costruito intorno un progetto organico. Perché non basta costruirla per venderla: la mobilità elettrica va confezionata con cura, togliendo dubbi e problematicità al cliente, magari regalandogli (installazione compresa) la wallbox nel garage di casa o dell'ufficio come solo Smart oggi fa. Grazie alla cooperazione con il social network Plugsurfing, chi guida le vetture del marchio tedesco ora ha a disposizione praticamente qualsiasi stazione di ricarica. E at-

traverso "ready to park" e "ready to charge" una rete di autorimesse convenzionate a Napoli, Roma, Firenze, Genova e Milano che consentono sia il parcheggio che la ricarica della vettura attraverso un'App dedicata. Se ancora non basta per abbattere l'ansia da "serbatoio" vuoto, c'è l'accordo con

E-Gap il fornitore di ricarica mobile che a Roma e Milano viene a farti il pieno di corrente ovunque ti trovi. Anche per questo probabilmente nel 2019, 2.972 italiani hanno optato per la mobilità a zero emissioni a bordo di Smart che - con una vettura immatricolata su

quattro - si è confermata la regina del mercato elettrico del nostro Paese. «La mobilità 100% a batteria parte dalle città e oggi questa vettura grazie alla sua dimensione e alla sua praticità, ne è la migliore interprete», dice Maurizio Zaccaria, responsabile del brand per l'Italia. Reduce dalla recente acquisizione per il 50% da parte della cinese Geely, la Smart in versione esclusivamente elettrica pagherà numericamente in maniera pesante la rinuncia ai carburanti tradizionali, ma l'obiettivo è comunque di immatricolare 6.000 esemplari quest'anno in Italia. Anche e soprattutto per contribuire ad abbassare la media di emissioni del Gruppo Daimler-Mercedes: secondo calcoli non ufficiali, ogni Smart elettrica venduta abbatterebbe entro i limiti consentiti la CO2 prodotta da ben quattro Mercedes Serie S, l'ammiraglia di casa,

ad alimentazione tradizionale. E questo spiega molto, anzi tutto, della conversione del marchio.

Nuova Smart EQ - la sigla che sta ad indicare appunto la trazione full electric - si ricarica fino all'80% in meno di 40 minuti da una wallbox rapida trifase da 22 kW. Occorrono sei ore invece per la medesima ricarica da una presa domestica da 2,2 kW. L'ultima generazione si distingue per un nuovo design degli esterni, e i fari a Led integrati disponibili a richiesta. Rinnovati anche gli interni e l'infotainment.

I prezzi partono da 25.000 euro per la Fortwo, da 25.649 per la versione a quattro posti Forfour, per arrivare ai 28.394 euro della Fortwo cabrio. Grazie all'ecobonus però, la Fortwo si può acquistare a 21.000 euro (senza rottamazione) o 19.000 con rottamazione. In Lombardia poi con il contributo regionale, si può scendere a 11.000. E qui almeno, pur con tutte le limitazioni che una due posti a batteria comportano, c'è davvero profumo di affare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tendenze  
e mercato

## L'automobile cambia marcia

Forme, design, contenuti, soluzioni pratiche, nuove alimentazioni, consumi ridotti: quattro nuovi modelli che stanno per debuttare sul mercato testimoniano la volontà di tutti i costruttori di proporre vetture fuori dagli schemi classici e studiate sulle reali esigenze del pubblico. Una tendenza che rappresenta una svolta per il mercato

Ford con la Puma, una "media" intelligente, rispolvera un nome iconico per il marchio. La scommessa coraggiosa di Smart che ha abbandonato completamente i carburanti tradizionali. Grandland X è invece la prima Opel disponibile in due versioni ibride per la mobilità familiare moderna E la i10 di Hyundai dimostra che "piccola" non fa più rima con "povera"

GABRIELE VILLA

DEBUTA LA PRIMA ELETTRICA IBRIDA DI OPEL

## Grandland X Hybrid4, la potenza in salsa "verde"

La circospezione è d'obbligo. Hansel e Gretel potrebbero spuntare sull'uscio di quella casetta che sembra fatta di pan di zucchero. E se dopo un tornante che sfuma nel buio di questa foresta incantata, mi venisse incontro qualche altra magica figura? Sgrano gli occhi, ahimè non più gli occhioni di quel bimbo che sfogliava rapito le pagine dei fratelli Grimm, e viaggio con la fantasia. Tutti gli indizi portano qui, a quella che, partiti da Basilea per questo test drive, stiamo attraversando: la Schwarzwald, la Foresta nera, che si vuole abbia ispirato Wilhelm e Jacob Grimm in ogni loro favola. Sembra quasi che folletti giocosi sbircino gli intrusi, che siamo noi, al volante di un'auto che incuriosisce noi almeno quanto loro. Brividi? Macché, ibridi piuttosto. Come la nuova Opel Grandland X la prima Opel disponibile in due versioni intinte nel green. Nome in codice Hybrid 4 e due cambi d'abito: 4x4 (trazione integrale), per la più sfiziosa delle due proposte, e 4x2 per gli af-

fezionati della trazione anteriore. Ma cambiando l'ordine degli addendi il risultato non cambia, sempre di nuova Grandland X 1.6 Hybrid si tratta. Un Suv plug-in con 300 Cv di potenza massima: il sistema ibrido è formato dal propulsore termico, top di gamma, quattro cilindri turbo a benzina da 200 Cv, supportato da due motori elettrici, uno, da 110 Cv, alloggiato anteriormente con cambio automatico a 8 marce, l'altro, da 113 Cv, che, integrato nel differenziale, traina le ruote posteriori rendendo integrale la trazione quando serve più grip.



Con la rassicurante presenza di sistemi di sicurezza senza compromessi, devi solo metterti al volante scegliendo tra quattro moda-

lità di guida: elettrica, ibrida, trazione integrale e sport. In quest'ultima, l'auto sfrutta la forza combinata del motore a combustione e di quelli elettrici mentre optando per la scelta elettrica, col massimo della carica della batteria, può percorrere 59 km senza generare emissioni. Grazie alla funzione "e-Save", Grandland X può persino immagazzinare in anticipo una quantità di energia: sarà il conducente a determinare quanta trattenerne e il momento di liberarla.

La batteria agli ioni di litio da 13,2 kWh di capacità (e 120 chili di peso) è sotto i sedili po-

steriori ma l'abitacolo resta confortevole e il bagagliaio (da 390 a 1528 litri) perde solo 124 litri. Ansia da ricarica? Con la wall box da 7,4 kW Opel garantisce bastino 1 ora e 50 minuti per il pieno, e 7 ore dalla presa di corrente domestica. Di serie c'è comunque il caricatore di bordo da 3,3 kW.

Grintosetta quanto basta, la nuova arrivata ibrida si differenzia dalle precedenti per le due colorazioni disponibili (rosso o blu con tetto a contrasto nero), i cerchi in lega da 19 pollici con finitura diamantata e il doppio sportello di rifornimento. A bordo sfiziosa la luce blu sotto lo specchietto retrovisore, che si accende quando si viaggia esclusivamente in elettrico.

L'offensiva di Opel, che entro il 2024 renderà disponibili tutti i suoi modelli in modalità elettrificata, apre quindi nuovi scenari che debbono tener conto di sconti, incentivi regionali ed eco bonus. I prezzi - con rottamazione - partono da 46.900 euro, (offerta lancio 38.400) per la trazione integrale e da 42.550 (offerta lancio 34.050) per la 4x2.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PICCOLA SENZA RINUNCE

Hyundai i10,  
la cittadina  
tecnologica

EDOARDO NASTRI

La terza generazione della Hyundai i10 dimostra che il costruttore coreano non ha intenzione di abbandonare, come invece hanno deciso di fare numerosi marchi concorrenti, il segmento delle citycar. Che fanno ancora buoni numeri in Italia, dove rappresentano circa il 16% del mercato, in crescita nel 2019 dell'1,1% rispetto all'anno precedente. Ma la nuova i10 dimostra soprattutto che "piccola" non fa più rima con povera, presentandosi con tante soluzioni tecnologiche di segmento superiore. Lunga appena 3,67 metri, ha guadagnato in abitabilità interna, soprattutto per chi siede dietro, grazie a un passo allungato di 4

centimetri. Buono anche lo spazio nel bagagliaio (252 litri).

La più piccola delle Hyundai è offerta in Italia con una sola motorizzazione a benzina, 1.0 di cilindrata e a tre cilindri da 67 cavalli, disponibile con cambio manuale o automatico a cinque marce. Impressioni dopo il nostro primo test: il motore è fluido nell'erogazione, consuma poco e porta bene a spasso la vettura, anche se in ripresa o in autostrada a pieno carico si sente la mancanza di qualche cavallo. In città invece la i10 è perfettamente a suo agio e si muove con agilità nel traffico urbano. Per le manovre vengono in aiuto i sensori di parcheggio e la telecamera posteriore che proietta le immagini sul grande schermo da 8 pollici

al centro della plancia. Nonostante sia una citycar il pacchetto di sistemi di assistenza alla guida è completo: dal dispositivo per il mantenimento di corsia, agli abbaglianti automatici fino alla frenata autonoma di emergenza che riconosce auto e pedoni. Tre gli allestimenti: Advanced, Tech e Prime. Il prezzo parte da 12.900 euro ma l'offerta lancio propone quote mensili da 99 euro per 3 anni con un anticipo di 3.700 euro.



© RIPRODUZIONE RISERVATA