

AUTO&MOTORI
CONTROMANO
**Tante colonnine,
ma i numeri
non dicono tutto**

Sono ormai più di 50.000 i punti di ricarica per le auto elettriche in Italia. Lo certifica uno studio di Motus-E, che rileva come nell'anno da poco trascorso siano aumentate del 38% rispetto al 2022. E che il nostro è tra i Paesi più virtuosi d'Europa, con il miglior rapporto in assoluto tra colonnine e vetture circolanti 100% a batteria. C'è da esserne orgogliosi? In parte sì, ma i numeri nascondono una realtà un po' diversa. Il 18% delle infrastruttu-

re installate infatti è inutilizzabile, perché la burocrazia impedisce il collegamento alla rete da parte dei distributori di energia. Molte colonnine sono poi inservibili per vandalismi e soste vietate. Pochissime, inoltre, sono quelle veloci: su 50.678, ben 43.564 hanno una potenza inferiore a 50 kW (che comporta tempi lunghi per il "pieno"), mentre solo 4.579 vanno da 50 a 149 kW, e 2.535 da 150 kW in su. Serve una scossa insomma, è il caso di dirlo.

Peugeot, non solo auto: c'è un mondo intorno



Cinque degli 8 modelli che compongono la gamma delle automobili Peugeot vendute in Italia

Linda Jackson: «Da ChatGPT al leasing sociale, e una super garanzia per spingere l'elettrico: ecco la nostra visione della nuova mobilità»

ALBERTO CAPROTTI

Un progetto globale che si fonda sulla strategia "4R" del Gruppo Stellantis ("Rigenerazione, Riparazione, Riutilizzo e Riciclo"), l'ambizione di diventare il marchio leader nel mercato europeo dell'automobile elettrificata entro il 2025, l'introduzione dell'Intelligenza Artificiale di ChatGPT su tutti i modelli e il lancio del piano di garanzia "Allure Care" per aiutare i clienti ad avvicinarsi alla mobilità 100% elettrica con maggiore tranquillità. C'è tutto questo, e altro ancora, nel "manifesto" dei programmi di Peugeot a favore dello sviluppo sostenibile annunciati nel corso del E-Lion Day da Linda Jackson, Ceo del marchio francese. «Con il progetto E-Lion - ha detto la numero uno di Peugeot - il nostro brand mobilità tutto il suo know-how tecnologico e la creatività dei suoi team per consentire ai suoi clienti di accedere alla mobilità sostenibile. In qualità di leader, vogliamo spianare la strada. È un compito incredibilmente gratificante».



Linda Jackson

Per Peugeot l'elettrificazione «è la soluzione per la mobilità» ma l'azienda «produce celle a combustibile alimentate a idrogeno, e stiamo anche testando i nostri veicoli per assicurarci che possano essere compatibili con gli e-Fuel. Il futuro è nelle mani dei consumatori e delle loro scelte ma anche in quelle dei regolatori dell'Unione Europea che hanno ben definito dove dovremo trovarci nel 2035, una scadenza che tuttavia è ancora in fase di definizione».

Elemento centrale della presentazione fatta dalla Jackson è stato il programma "Allure Care" dedicato alla nuova E-3008 che punta ad accelerare l'adozione di auto elettriche di ultima generazione offrendo

ai clienti la tranquillità di cui hanno bisogno per effettuare il passaggio alla nuova mobilità a zero emissioni. «Allure Care - ha spiegato - garantisce nella nuova E-3008 il motore elettrico, il sistema di ricarica, il sistema propulsivo e i principali componenti elettrici e meccanici per 8 anni e 160.000 km aggiungendosi alla garanzia specifica che Peugeot prevede per tutte le bat-

18%

È la quota dei veicoli Peugeot elettrificati rispetto al totale che sono stati immatricolati nel 2023 in Europa. Il marchio francese è leader nel segmento B elettrico con la E-208 e la E-2008

terie dei suoi modelli elettrici. Siamo il primo marchio europeo a offrire una copertura così ampia ed è una testimonianza della fiducia che abbiamo nella qualità e nell'affidabilità dei nostri prodotti». L'attivazione della copertura scatta automaticamente - per 2 anni o 25.000 km - dopo ogni intervento di manutenzione effettuato dalla rete.

Nel corso di quest'anno la gamma elettrica si arricchirà di due altri modelli, la E-408 e la E-5008: «Peugeot è all'avanguardia anche nelle prestazioni, grazie alla nuova E-3008 che ha 700 km di autonomia e alla E-308 che ne ha oltre 500, cifre

che fanno superare ogni blocco psicologico». Linda Jackson ha poi annunciato l'arrivo di ChatGPT nei sistemi di guida di tutti i modelli della marca. L'introduzione riguarderà i veicoli passeggeri e commerciali in 5 mercati pilota a cui seguirà un lancio più ampio a partire dalla seconda metà del 2024. ChatGPT, che è il più noto modello di intelligenza artificiale generativa diventerà, attraverso l'assistente vocale Ok Peugeot, un vero e proprio partner in grado di rispondere a domande e richieste di chi guida su qualsiasi tipo di argomento. Sarà sufficiente esprimere vocalmente la propria richiesta affinché ChatGPT risponda in modo esauriente, ad esempio suggerendo i punti da visitare in una città e portando l'auto nella varie destinazioni di un vero e proprio tour turistico che comprende anche le notizie in voce sui luoghi.

Per quanto riguarda invece il costo elevato delle vetture 100% a batteria e la diffusione delle colonnine di ricarica, cioè i freni principali alla diffusione di questo tipo di mobilità, il Ceo del marchio francese di Stellantis ha ribadito che «lavo-

riamo per creare soluzioni sempre più accessibili. Ad esempio includendo la Wall Box di ricarica nell'acquisto delle nostre vetture elettriche e ampliando la rete pubblica in Europa che oggi grazie al partner Free2Move conta 600 mila punti di rifornimento. In Francia inoltre appoggiamo l'iniziativa di incentivi del governo Macron sul leasing sociale per i clienti a basso reddito: abbiamo già 12.000 ordini in questo senso e offriamo la E-208 a 99 euro al mese».

La Ceo del marchio francese e il progetto E-Lion: «Siamo pronti per il futuro a batteria»

Quanto a una visione più ampia della mobilità sostenibile, Linda Jackson ha sottolineato che «occorre passare da una visione dell'economia lineare a una circolare. Peugeot punta al traguardo delle zero emissioni entro il 2038 ma non vende solo vetture: c'è un mondo intorno che parte dalla scelta di produrre tutte le auto con almeno il 40% di materiali riciclati. E che si preoccupa per far durare i prodotti più a lungo, ad iniziare dal riciclo delle batterie per recuperare i materiali, o dare loro una seconda vita attraverso altri usi una volta che non sono più utilizzabili per i veicoli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA VERSIONE 2024

**Sempre più ibrida, potente e sicura
Toyota Yaris resta regina dei consumi**



Stesso "volto" ma un guizzo in più. Grazie al nuovo propulsore da 130 CV, un motore "full hybrid" che affianca quello da 115 CV già in gamma. Cambia così e, sostanzialmente solo così, al giro di boa della quarta generazione, la Toyota Yaris. Nell'edizione 2024, "rivisitata" per farla restare attraente ma, soprattutto, per farla diventare più grintosa e anche più sicura. Del resto le dimensioni della vettura rimangono quelle ideali per muoversi nel traffico: è lunga 3,94 metri, larga 1,74 e alta 1,47. E se in città consuma davvero pochissimo (si possono anche fare più di 20 km con un litro) quella che ai suoi albori, era il 1999, fu definita "piccolo genio" si difende egregiamente anche in autostrada, dove, inserendo la modalità "Normal" si apprezza al meglio la maggiore spinta che le regala la nuova motorizzazione full hybrid. Quel pizzico in più di potenza si fa sentire nella reattività della vettura che, pur mantenendo una velocità massima limitata a 175 km/h, guadagna anche nello scatto coprendo la distanza 0-100 km/h in 9,2 secondi, mentre i consumi dichiarati si attestano sui 4,2 l/100 km. Il secondo intervento degno di nota riguarda gli Adas. Con la Yaris 2024 entrano in servizio l'Avviso di superamento dei limiti di velocità, il "Proactive Driving Assist", che provvede a rallentare automaticamente la vettura quando ci si trova in prossimità di un altro veicolo o di una curva, il "Pre-Collision System (PCS)", ora in grado di riconoscere un potenziale impatto con qualsiasi ostacolo. E ancora il sistema "EDSS", che ferma autonomamente l'auto in caso di emergenza, e il "SEA", che evita gli urti da distrazione quando si aprono le portiere. Tra le novità anche l'introduzione della "chiave digitale" ovvero l'apertura e il controllo, in qualsiasi momento, della vettura anche da remoto, tramite un'apposita app da scaricare sul cellulare. Prezzi da 24.550 euro (da 19.000 in caso di rottamazione).

 Gabriele Villa
 © RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori

www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code


LA SVOLTA

**Cambia così l'utilitaria di lusso all'italiana
Con nuova Lancia Ypsilon inizia un'altra storia**



Diversa. È questo l'aggettivo che riassume meglio di tutti il senso della nuova Lancia Ypsilon. Diversa perché non assomiglia nemmeno di striscio alla precedente. Diversa, perché inizialmente è solo elettrica. E perché apre una nuova era per un marchio storico ma ormai ibernato nel suo presente di monomodello. E poi diversa perché, malgrado molti l'abbiano subito accumulata esteticamente ad altre vetture, ha qualcosa di già visto ma alla fine risulta molto originale nelle linee, lontane da quelle dell'attuale, che sono piaciute tanto (alle donne soprattutto) in termini visivi. E questo - insieme al prezzo - potrebbe essere un limite importante. Dopo 39 anni di storia, quasi un milione di esemplari circolanti, 5 generazioni e un successo in termini di vendite che negli ultimi due lustri le ha assicurato sempre il podio tra le vetture preferite dagli italiani, la Ypsilon si rinnova per la quinta volta. Non si incipria solamente il naso, come aveva fatto finora per fingere di rinnovarsi, ma cambia in maniera radicale senza perdere la vocazione modaiola che da

sempre contraddistingue l'utilitaria di lusso all'italiana. Ideata dal Centro stile di Torino, sarà costruita da inizio aprile in Spagna, a Saragozza, nello stabilimento multimarchi di Stellantis, dove vengono prodotte anche le "sorelle" Opel Corsa e Peugeot 208 con le quali condivide piattaforma e meccanica. La versione di lancio della nuova Ypsilon è stata sviluppata con Cassina, noto brand di arredamento italiano, e sarà prodotta in 1.906 elegantissimi esemplari (numero identico a quello dell'anno della fondazione di Lancia a Torino) solo 100% a batteria. Entro fine anno però arriverà anche ibrida con un 1.2 benzina da 100 CV, segnando così la fine della produzione della "vecchia" Ypsilon, attualmente costruita in Polonia. Le prenotazioni per i primi 1906 esemplari della Edizione Limitata Cassina sono già più di 4.000, proposti a un prezzo di 39.999 euro, che comprende anche la Easy Wallbox da 2,3 kW. L'ibrida a benzina con cambio automatico avrà prezzi inferiori di almeno 15 mila euro rispetto alla elettrica. (A.C.)

Da sinistra, Toyota Yaris, Lancia Ypsilon e Mercedes Classe E SW

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA SU STRADA

**Spazio e tecnologia per Mercedes Classe E
Ecco la Station Wagon che si veste da sera**



Ci sono modelli che fotografano al meglio la filosofia di un marchio. Per Mercedes, la Classe E in versione Station Wagon è forse quella più rappresentativa in assoluto. Perché raccoglie il meglio dello stile abbinandolo a un piano di carico di primo piano in cui l'auto da vacanza o lavoro veste l'abito elegante da sera. Con la nuova versione Station Wagon, con una All Terrain più alta di 25 mm rispetto alla tradizionale familiare, la berlina con la coda lunga si sposa perfettamente alla possibilità del fuoristrada con una altezza da terra che ricorda i Suv.

La versione 2024 guadagna un aggiornamento completo, a iniziare dall'aerodinamica, con un profilo ribassato e un coefficiente Cx di 0,26 ma con una capacità di carico notevole: il bagagliaio passa dai 615 litri ai 1830 in un lampo con l'abbattimento dei sedili posteriori. E per essere al passo coi tempi, ecco anche una versione Plug-in ricaricabile con una autonomia in solo modalità elettrica di circa 100 km. Mercedes non ha trascurato le motorizzazioni diesel, abbinata a un ibrido che consente riduzione dei consumi ed emissioni, l'ideale per i lunghi viaggi e con medie di circa 21 km al litro di gasolio. Bella fuori, bella dentro, tecnologicamente completa con motori per tutte le esigenze, il mix di Classe E Station Wagon soddisfa chi ama le sedute alte (con la All Terrain) e chi vuole una berlina senza sacrificare il piano di carico, con un impatto tecnologico completo e dotato di tutti i sistemi di sicurezza. Otto le versioni, a partire da 71.531 euro (79.899 per la All Terrain), la scelta è fra diesel, diesel PHEV (5% di mercato contro il 43% del diesel tradizionale) mild hybrid e Plug-in, cambio automatico a 9 rapporti, telecamere a 360 gradi, cofano virtuale (che inquadra con telecamera quello che dal posto guida non si vede), fari posteriori a led con la Stella come motivo centrale e tanto altro ancora.

 Paolo Ciccarone
 © RIPRODUZIONE RISERVATA