

AUTO&amp;MOTORI

CONTROMANO

Il voto europeo  
allontana l'obbligo  
di usare la spina

La prossima legislatura dovrebbe produrre la stessa maggioranza che ha sostenuto la Commissione europea di Ursula von der Leyen, che già prima del voto aveva innestato la retromarcia mettendo in dubbio disposizioni controverse di corollario al Green Deal, come lo stop alla vendita di nuove auto a benzina e diesel a partire dal 2035, che pure aveva spinto e approvato. Preso atto (in ritardo) che l'Europa non è pronta ad abbandonare del tutto i

motori termici e che insistere sul contrario non avrebbe portato consensi, lo stesso Ppe ha messo le mani avanti ipotizzando di allungare le scadenze per la conversione all'elettrico. Insieme a questo si potrebbero aprire spazi per soluzioni alternative, come i carburanti sintetici e i biocarburanti, rimaste sinora congelate. Una frenata salutare per il mercato e la mobilità per tutti ma che lascia sconcertati quanto a coerenza e capacità di visione.

# Jeep, la cassaforte di Stellantis che parla italiano

ALBERTO CAPROTTI  
inviato a Francoforte

Qui Jeep, e pensi soprattutto agli Stati Uniti. Errore. Due modelli di grandi volumi di mercato, la Renegade e la Compass, sono attualmente prodotti nello stabilimento di Melfi. Lo sviluppo dell'alimentazione ibrida di un'altra vettura fondamentale per la crescita del marchio, la Avenger, viene studiato a Torino. E il probabile ritorno in gamma a fine anno della Cherokee (uscita di scena nel 2023) ha qualche possibilità di essere destinato allo stesso impianto della Basilicata. Se c'è un marchio dunque nella galassia Stellantis che ha al suo interno una forte impronta di italianità, è proprio Jeep. E questo alla faccia delle accuse - in altri contesti ben più concrete e giustificate - della perdita di presenza tricolore all'interno del Gruppo.

Non solo. Dal novembre dello scorso anno, il numero uno mondiale del marchio è Antonio Filosa, 50 anni, "napoletano prima ancora che italiano", come ama definirsi. Sotto di lui nella giovane e dinamica squadra di comando europea di Jeep, guidata dall'italiano di "adozione" Eric Laforge, il responsabile del design è Daniele Calonaci; quello del prodotto Marco Montepeloso, con Fabio Carli che ricopre il ruolo di senior brand manager, ed Elena Cortesi responsabile europea delle relazioni pubbliche.

L'Italia dunque è diventato un Paese cruciale per Jeep. Filosa, membro del Top Executive Team di Stellantis dal gennaio 2021, è promosso al posto di Christian Meunier alla guida del marchio americano dopo esperienze in Brasile e in altri Paesi, si trova ora a gestire l'arrivo entro l'inizio del 2026 di cinque nuove vetture, tra modelli inediti e aggiornamenti di prodotto. Partendo dai risultati lusinghieri con cui Jeep ha chi-

Due modelli costruiti a Melfi, lo sviluppo ibrido a Torino e lo staff dirigenziale europeo quasi tutto tricolore. Antonio Filosa, numero uno mondiale del marchio: «Ecco perché siamo un brand forte»

so il 2023 per il mercato europeo e soprattutto per l'Italia, dove ha raggiunto una quota del 4,6% (+0,8% rispetto al 2022) con grande prevalenza di versioni elettrificate. «Lo scorso anno abbiamo consegnato circa 130.000 vetture - spiega Filosa - e solo per il mercato italiano abbiamo raggiunto quasi il 40% in più di automobili immatricolate rispetto all'anno precedente. Sono risultati particolarmente significativi conside-

rando che siamo tradizionalmente visti come un brand dedicato ai Suv senza avere vetture tradizionali o berline». Libertà, autenticità, passione e avventura sono i quattro pilastri su cui da sempre si fonda la storia del marchio. Ma sono valori che contano anche nel nuovo scenario dell'automotive?

Jeep ha 83 anni di tradizione: è un brand forte, ha una storia forte, un nome che va-

le, riconoscibile e riconosciuto. Due esempi per capirlo: in Brasile abbiamo chiesto a un gruppo di bambini di disegnare un Suv, e quasi nessuno è riuscito a farlo. Allora abbiamo chiesto loro di fare una Jeep, e tutti hanno disegnato una vettura simile alle nostre. Negli Stati Uniti invece abbiamo pubblicato un filmato di un'auto non riconoscibile che sbucava da una nuvola di polvere. La maggior parte del pubblico ha rispo-

sto: "deve essere una Jeep...". Come si pone il marchio nei confronti della frenata generale dei costruttori sull'elettrico? I nostri clienti sono amanti di tutto quello che di nuovo sta arrivando, ma allo stesso tempo sono radicati alla tradizione che abbiamo dal 1941. Stellantis ha un piano strategico, il Dare Forward 2030, che prevede dei traguardi di elettrificazione chiari. In Europa il target finale è 100% elettrico, in

America è il 50%, in Sud America il 20%. Per quanto riguarda Jeep bisogna anche tenere in considerazione che la produzione delle nostre auto avviene in 8 fabbriche sia nel nord che nel sud del mondo. Per fare un esempio quelle in Sud America, hanno una mission tecnologica che non è 100% elettrificata. Con il Brasile che ha scelto una regolamentazione con gli e-fuel basata sull'etanolo. Per l'Europa invece Jeep avrà presto

in gamma 6 delle 7 forme di propulsione attualmente disponibili sul mercato: siamo quindi pronti ad affrontare qualunque scenario futuro. L'anno scorso l'Europa è stata la terza regione con più vendite Jeep al mondo dopo il Nord America e Sud America, e l'Italia il terzo mercato dopo Stati Uniti e Brasile... E' un'altra prova di quanto conti il nostro Paese. Sulla scarsa italianità di Stellantis si sta romanzando troppo:

Jeep per esempio è un team globale pur avendo radici statunitensi, ma l'italianità rappresenta moltissimo in termini di valori e di esperienza. Ma anche di mercato, con la Compass che continua ad essere stabilmente la vettura di segmento C più venduta in Italia considerando anche le berline. Se Jeep è la cassaforte di Stellantis in termini di salute del brand, ora Avenger è l'auto che garantisce al marchio i risultati più entusiasmanti. Quali le ragioni di questo successo? L'arrivo della Avenger è stato un crescendo continuo con oltre 80.000 ordini. Dopo aver lanciato le versioni iniziali, elettrica e termica, recentemente abbiamo presentato la Avenger ibrida a 48 volt ed entro fine anno arriverà anche la versione a quattro ruote motrici. La dimostrazione che si tratti di un modello particolarmente azzeccato, al di là della quantità di premi che ha ricevuto dal pubblico e dagli addetti ai lavori, sta nella sua capacità di conquista: il 70% dei clienti che l'hanno scelta infatti arrivano da altri marchi.

Le prossime novità di prodotto, la Wagoneer S e la Recon, saranno invece per un pubblico più di nicchia... La prima è un grande Suv dal design elegante e raffinato, che prolunga la tradizione dell'icona americana nata nel 1963. Sarà la Jeep più veloce mai prodotta e avrà una capacità di ricarica delle batterie di 20 all'80% del "pieno" in soli 23 minuti. La Recon invece è un modello più sportivo, la sorella della best seller Wrangler. Entrambe saranno 100% elettriche: in Europa le vedremo su strada alla fine del 2025.



Antonio Filosa, Ceo di Jeep, guida il marchio del Gruppo Stellantis dal settembre 2023

AL VOLANTE DEL NUOVO SUV COUPÉ

## Renault Rafale, ora l'ammiraglia prende il volo



La nuova Renault Rafale: in termini di dimensioni è la vettura più grande del marchio francese. Il listino parte da 43.700 euro al lordo degli incentivi

GABRIELE VILLA

In principio fu l'aereo monoposto da competizione a pistoni degli anni Trenta motorizzato dalla Regie. Ma il focus è su quell'impresa, quella che consegnò alla storia il Caudron Renault Rafale, che, nel 1934, raggiunse, con una pilota donna, Hélène Boucher, e con un motore Renault, il record di 445 km/h. Un nome e una storia di passioni, dunque, che Renault ha voluto riprendere negli archivi del cuore. Una storia che dal cielo approda alle strade del mondo con la nuova Rafale della Casa francese. Una vettura che entra a far parte della famiglia Austral ed Espace ma si fa prendere molto su serio per piazzarsi al vertice della gamma, quella dei D-Suv.

In sintesi: un'ammiraglia godibile e prestazionale, come quella che abbiamo avuto modo di provare sulle strade dell'Andalusia. Lunga 4,71 metri, e lar-

ga 1,86, sfoggia la sua silhouette da Suv coupé dalle ruote alte e il tetto spiovente e coniuga abitabilità e sportività (accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,9 secondi) dato che nel nostro test con la versione E-Tech Hybrid Esprit Alpine (quella su cui Renault su sente di scommettere quanto a vendite) si è dimostrata agile nelle manovre in cui occorre rapidamente togliersi dagli impicci, e affidabile nelle curve così come nei lunghi tratti autostradali. La full Hybrid 200, mossa dal propulsore 1.2 turbo benzina e da 2 motori elettrici, abbinati a una batteria da 2 kWh permette di viaggiare senza la preoccupazione di fermarsi troppo spesso per fare il pieno: serbatoio da 55 litri, consumo dichiarato di 4,7 litri/100 km, che, nella nostra prova, si è tradotto in una media vicinissima ai 19 km/litro per un'autonomia-record complessiva di 1.000 chilometri. Comfort di bordo con sfumature di alta classe come il bracciolo "Ingenius" che consente agli occu-

panti della seconda fila di sistemare un iPad o per viaggiare divertendosi o lavorando, capacità del bagagliaio che parte da 627 litri e 32 sistemi di assistenza alla guida a tutela della sicurezza e del comfort. Provata a temperature torride vicine ai 40 gradi, è tornato utile l'uso del tetto panoramico "Solarbay" prodotto per Renault da Saint Gobain in vetro opacizzante che può essere oscurato anche "a spicchi". Due le versioni full hybrid da 200 Cv a listino con prezzi a partire da 43.700 euro per l'allestimento Techno e da 48.200 euro per quello Esprit Alpine, con le quattro ruote sterzanti di serie, mentre sono un optional che costa 1.500 euro nell'allestimento d'ingresso. A queste si aggiungerà in autunno, per ulteriore gioia delle flotte, una versione con il nuovo motore E-Tech a trazione integrale 4x4 da 300 Cv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DEBUTA LA SETTIMA GENERAZIONE

Chi la possiede le resta fedele:  
Suzuki Vitara, torna l'ibrida leggera

Suzuki Vitara che vince non si cambia, al massimo si ritocca. Dal 1988 ad oggi, in Italia, ne sono state vendute più di 200.000 e di queste, sulle nostre strade, se ne vedono ancora parecchie a conferma del fatto che la stragrande maggioranza dei "Suzukisti", la Vitara se la tiene fino alla... rottamazione. Ma solo per acquistarne un'altra. L'auto che da sola rappresenta il 28,1% dei volumi Suzuki in Italia è arrivata alla settima generazione affidandosi alla trazione 4x4 Allgrip Select, riconfermando la tecnologia ibrida, apportando qualche ritocco estetico importante (griglia, paraurti anteriori, fari full LED su tutti) e rinnovando i suoi sistemi di assistenza alla guida, efficaci e originali, se non altro perché gli unici ad essere defini-

La versione  
2024 della  
Suzuki  
Vitara:  
il listino  
parte da  
25.900 euro

ti in italiano (da "attentofrena", "guardalastrada", "guidadritto", a "occhioal limite"). Nell'abitacolo, da segnalare soprattutto il display da 9 pollici con nuova interfaccia grafica. Accessibilità, comfort di viaggio, posizione di guida, freni e comportamento dinamico in generale non tradiscono le aspettative. Si potrebbe migliorare la visibilità, i riflessi sul parabrezza

za sono abbastanza invadenti, mentre il bagagliaio (289 litri) non è tra i più capienti della categoria. Sotto il cofano due motori ibridi: il 1.5 Dualjet 140 Volt con cambio automatico a 6 rapporti e il 1.4 Booster jet 48 Volt a iniezione diretta. Due trazioni (2WD o 4WD) e prezzi da 25.900 euro. (Ferdinando Sarno)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA TECNOLOGIA DELLA TOURING

Bmw Serie 5 sorpassa con lo sguardo  
E presto potrà farlo anche in Italia

Immaginate di viaggiare in autostrada nella corsia di mezzo, avendo impostato il navigatore adattivo sulla velocità consentita dal codice. Raggiungete la vettura che vi precede, che però va più lenta. Se foste in una autobahn tedesca, sareste al volante ma senza toccarlo, con le braccia conserte e preoccupati solo di controllare visivamente quella che vi circonda (altrimenti, se vi state appisolando, la telecamera posta sul cruscotto se ne accorge e vi richiama all'ordine). Tutto chiaro fin qui? Bene. Dal momento che il sistema sa che volevate procedere a 130 all'ora, controlla con lo specchio esterno sinistro che nessun veicolo arrivi da dietro in terza corsia e vi propone, segnalandovelo sul cruscotto, di superare. Acconsentite? Basta che guardiate proprio nello specchio esterno sinistro con le vostre pupille e la vostra BMW Serie 5 Touring, docilmente, inizierà il sorpasso da sola, senza che facciate nulla, riportandovi nel contempo (e sempre che le condizioni del traffico lo consentano) alla velocità desiderata e impostata in precedenza. Fantascienza? No. Anzi: questo dispositivo esiste già, proprio sulla BMW serie 5 e, in Germania come in Canada e negli Stati Uniti, è già omologato per l'utilizzo nella circo-



La nuova Bmw Serie 5 Touring

lazione, mentre è in via di autorizzazione anche in Italia. Si chiama Highway Assistant e solleva il conducente dai compiti di sterzo sulle autostrade con corsie direzionali strutturalmente separate: come abbiamo descritto, a velocità di guida fino a 130 km/h è possibile togliere le mani dal volante e posizionarle comodamente, purché si tenga d'occhio il traffico; mentre il sistema, che comprende anche l'esclusivo Active Lane Change Assistant con attivazione oculare, si occupa di tutto, o quasi. (Mariano Da Ronch)

© RIPRODUZIONE RISERVATA