

IBRIDO IN STILE FIAT

Arrivano la Panda e la 500 con un sistema “mild Hybrid” che taglia consumi ed emissioni

OTTAVIO DAVIDDI
INVIATO A BOLOGNA

«Il mercato oggi è maturo, per questo il 2020 è l'anno che aspettavamo». Le parole sono di **Luca Napolitano**, responsabile Fiat per il mercato europeo. Cosa aspettava la Fiat? Aspettava che crescesse il favore di auto elettriche ed elettrificate presso il grande pubblico. Per questo, tra poche settimane a Ginevra si vedrà la Fiat 500 elettrica. E sempre per questo ha lanciato le versioni ibride di Fiat 500 e Fiat Panda. Un lancio che cambia gli scenari, visto il successo che Panda continua riscuotere presso il pubblico (non solo italiano) e il gradimento che il mercato europeo riserva alla 500.

La strada scelta dalla Fiat punta tutto sulla semplicità, tanto che si parla di “mild Hybrid” sistema definibile anche come ibrido leggero. In pratica succede questo: esce di scena il precedente motore 1.2 Fire (prodotto in oltre 30 milioni di esemplari) ed entra in servizio in Firefly, un propulsore nuovo, modulare, disponibile a 3 o 4 cilindri, turbo o aspirato. Quello scelto per questa operazione è un 3 cilindri da 1.0, aspirato, 2 valvole per cilindro, cambio a 6 marce, che eroga 70 Cv di potenza (a 6 mila giri) e 92 Nm di coppia (a 3500 giri). Questo motore è abbinato a un'unità Bsg (ossia “belt starter generator”) azionata dalla cinghia degli ausiliari e collegata a una batteria agli ioni di litio da 11 Ah.

Il passaggio dal “vec-



Fiat Panda e Fiat 500 ibride, nel colore “verde rugiada” che contraddistingue le versioni di lancio

chio” Fire al “nuovo” Firefly garantisce (secondo omologazione Wltp) un risparmio che arriva al 20 per cento sulla 500 (con emissioni di 88 g/km di CO2, un valore molto basso) e un risparmio del 30 per cento sulla Panda (ed emissioni a 89 g/km),

I consumi scendono, ma bisogna comunque considerare che siamo sul terreno dei “mild Hybrid” e che per ottenere il meglio da questo sistema bisogna (bisognerebbe) seguire le indicazioni del cruscotto (più basilare su Panda; dalla grafica accattivante su 500) che consigliano una guida attenta, usando le marce alte e sfruttando il cosiddetto “coasting”, quella tecnica di guida che

**MOTORE 3 CILINDRI
“FIREFLY” ASPIRATO
ABBINATO A UN
SISTEMA LEGGERO.
PREZZI “PROMO” DA
10.900 EURO**

prevede di lasciare scorre l'auto in folle (quando si approccia un semaforo rosso, ad esempio).

Questione percorrenze: la prova in città (con la 500) nel centro di Bologna e affidandosi agli strumenti di bordo, dice che con una

velocità media bassa (tenendo conto di semafori, rotonde, attraversamenti pedonali e affini) è stata di circa di 5,6 litri per 100 km. Insomma, quasi 18 chilometri con un litro.

Inutile sottolineare che non si perde nulla delle proverbiali doti della 500 (e soprattutto della Panda) in termini di manovrabilità e versatilità, ma si hanno i vantaggi dell'ibrido (a parte i consumi contenuti, in alcune regioni non si paga il bollo, in alcune città si entra liberamente nelle Ztl o simili), in altre ancora si parcheggia gratuitamente sulle strisce blu).

L'arrivo delle versioni ibride cambia anche la gamma di entrambi i modelli. Sulla 500 il motore

“vecchio” (cioè il Fire) 1.2 sarà disponibile solo con il cambio automatico o in versione Gpl, su tutte le altre versioni ci sarà il Firefly ibrido. Sulla Panda si andrà per gradi: il nuovo motore si affianca al precedente Fire (che resta in listino con l'alimentazione Gpl) e al Twinair (per la 4x4 o per la versione a metano).

I prezzi restano contenuti, il costo aggiuntivo per chi sceglie le versioni ibride è di circa 500 euro. Il listino 500 Hybrid parte dai 15.150 Euro (versione Pop), quello della Panda Hybrid da 15.100 (versione City Cross). In più c'è un'offerta di lancio a 10.900 euro (per chi sceglie un finanziamento).

©RIPRODUZIONE RISERVATA

PRESIDENTE DEI CONCESSIONARI

IL GIUDIZIO DI JURA «MOMENTO GIUSTO C'ERA TANTA ATTESA»

TORINO

Carlo Alberto Jura (di Spazio) è “front-man” e presidente della Holding Automotive numero 1 per vendite, fatturato e redditività del Nord Ovest - 12 brand rappresentati, 28.000 auto vendute in un anno, 22 sedi e 10 officine tra Piemonte e Liguria, 500 milioni di fatturato consolidato, 400 dipendenti - e Presidente dell'Ucif (Unione Concessionari Italiani del Gruppo FCA) e Vicepresidente di Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto). «Penso che fosse il momento giusto - spiega, in riferimento all'arrivo di Fiat 500 e Fiat Panda in versione ibrida -. L'ibrido è la soluzione di elettrificazione più adatta al grande pubblico e aiuta a ridurre, sia pure parzialmente, i consumi e le emissioni. Soprattutto, visto le favorevoli regole di omologazione, si lascia in pace l'automobilista una volta per tutte».

Lei non pensa che il full electric sia più vantaggioso di un ibrido?

«Io credo che non siamo ancora pronti alla piena elettrificazione, mancano le infrastrutture, non tutti i privati possono installare punti di ricarica, l'ansia da autonomia esiste ancora. L'ibrido rappresenta una buona soluzione sulla via della mobilità futura e sostenibile. In più costa poco. Un “full Hybrid” è adatto ad auto più grandi, penso alla Toyota Yaris ad esempio. Ma il “mild” mi pare perfetto per un'auto come la Panda».

Da presidente delle concessionarie Fiat, sembra che lei promuova la scelta compiuta dalla Casa.



Carlo Alberto Jura, 63 anni

«Sì, la gente le aspettava, tanto che stiamo già raccogliendo gli ordini. La Panda, in modo particolare, è un modello molto trasversale, è gradita a clienti di tipo diverso, è compatta e versatile, piace a tutti. L'ibrido sulla Panda ha tutto per essere un successo. Già è un'auto che consuma poco, così consuma anche meno. La 500 ha un pubblico diverso, ma la scelta di montare un motore ibrido asseconda bene la sua vocazione cittadina».

A breve sarà presentata la Fiat 500 elettrica...

«Ho parlato di infrastrutture non ancora pronte, ma per la 500 il discorso è un po' diverso. La 500 è un'auto iconica, da sempre si distingue per lo stile e l'unicità, basti pensare alla tante serie speciali. Quella elettrica andrà incontro ai desideri di un pubblico evoluto, attento all'ambiente. Penso che troverà una sua collocazione a prescindere dal quadro generale dell'elettrificazione».

Le ibride hanno dei vantaggi anche dal punto di vista fiscale, inoltre in molte città possono circolare liberamente anche nelle aree chiuse al traffico ordinario.

«In Italia, come sempre, le amministrazioni procedono in ordine sparso. A Milano ci sono dei vantaggi che a Torino non ci sono, ad esempio. E questo non aiuta. C'è confusione. Roma ha bloccato recentemente le Diesel Euro6 di ultima omologazione, salvo poi rendersi conto dell'errore e tornare sui propri passi. Sarebbe utile un quadro normativo più uniforme sull'intero territorio nazionale».

O.D.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

LA VOLVO TUTTA ELETTRICA, CON AUTONOMIA DI OLTRE 400 KM

XC40 RECHARGE, PASSO AVANTI

Obiettivo della casa svedese: zero emissioni di CO2 entro il 2040. E i modelli ibridi volano

LUCA UCCELLO
MILANO

La battaglia “green” ha conquistato anche Volvo. La Casa svedese ha presentato in anteprima europea nel Volvo Studio la XC40 Recharge, ovvero la prima Volvo totalmente elettrica. Per guidarla bisognerà attendere ancora qualche mese, almeno la fine dell'anno. Una totale conversione all'elettrico che si farà pagare: i prezzi partiranno da 60 mila euro. «Una scelta obbligata, perché in Italia le infrastrutture di ricarica non sono ancora diffuse tanto quanto quelle di Francia, Germania e Svizzera, Paesi ai quali in questa fase di lancio è stata data la precedenza» dice **Michele Crisci**, presidente e ad di Volvo Italia. La XC40 Recharge P8 è equipaggiata con un powertrain elet-

trico a trazione integrale che garantisce un'autonomia di percorrenza stimata di oltre 400 km con una sola ricarica ed eroga una potenza di 408 cv. La batteria, da 78 kWh, può essere ricaricata all'80% della capacità in 40 minuti utilizzando un dispositivo di ricarica rapida. «Le batterie avranno la stessa durata dell'auto. Se manterranno ancora capacità di immagazzinaggio di corrente, verranno usate per lo Stationary energy storage. Una volta esaurite, saranno riciclate in maniera sostenibile e i metalli rari recuperati». Pur rifacendosi agli eccezionali livelli di sicurezza della XC40 originale, gli esperti di sicurezza di Volvo Cars hanno riprogettato completamente e rinforzato la struttura anteriore della Recharge P8, così da tenere conto dell'as-

senza del blocco motore, rispettare i rigorosi requisiti di Volvo Cars in fatto di sicurezza e tutelare l'incolumità dei passeggeri così come su qualsiasi altra Volvo. Nel 2019, Volvo Cars ha venduto circa 46.000 vetture ibride plug-in, vale a dire il 23% in più rispetto al 2018 e più del doppio rispetto al 2017.

Questa è un'auto nuova, diversa dalle altre sue sorelle. Un'auto che si riconosce subito dal muso non griffato dalla tradizionale calandra, ma schermato e con alcune finiture nero lucido che evidenziano la versione elettrica. Nell'ultimo trimestre del 2019, i modelli ibridi plug-in sono arrivati al 20% di tutte le Volvo vendute in Europa. Le intenzioni della Casa svedese sono chiare: ridurre del 40% la produzione di CO2 entro il 2025, per azzerarla entro il 2040.

La Recharge è la versione completamente elettrica della Volvo XC40



Il motore elettrico lascia spazio a un secondo vano per i bagagli