

## FUORIGIRI

a cura di Pierluigi Bonora

LE ICONE DI STELLANTIS

# Il fenomeno Ypsilon pronto a una nuova vita

*Ultimo restyling in nome della connettività  
Il modello ha tenuto alta la bandiera Lancia*

Gabriele Villa

**Milano** Era nata come l'auto che «piace alla gente che piace». E non ha mai smesso di piacere. La Lancia Ypsilon si imbelletta ancora una volta, fuori e dentro l'abitacolo, e chiude il suo personalissimo capitolo di storia per passare il testimone alla completamente nuova Ypsilon (per ora è un *concept* che verrà, solo in parte, spoilerato alla Design Week di aprile a Milano) in arrivo nel 2024.

Tre milioni di unità vendute dall'esordio, nel 1984, a oggi, 36 serie speciali con l'ennesimo record del 2022 di 41mila immatricolazioni che le hanno permesso di diventare leader nel segmento B e di con-

fermarsi, per il quarto anno consecutivo, la vettura più venduta della sua categoria e la seconda più venduta nel mercato italiano con il 15,3% di quota: la più alta di sempre. Se ci fosse il «Pallone d'oro» anche per le auto, lei, la Ypsilon, sfiziosetta e ammiccante vettura, che non ne ha mai voluto sapere di invecchiare, lo avrebbe vinto e stravinto più volte. Intanto, godiamoci la «Model Year 2023», che l'ad di Lancia (Stellantis), Luca Napolitano, ha presentato a Milano: «È la nostra *fashion city car* più connessa di sempre, grazie alla tecnologia *wireless*; con più stile, merito della nuova livrea verde rugiada; e la più efficiente, in virtù del risparmio fino al 25% di carburante rispetto a

un motore tradizionale». Retrocamera per l'assistenza al parcheggio, ricarica *wireless* per *smartphone* e schermo dell'*infotainment* da 7 pollici con connettività senza fili Apple CarPlay e Android Auto, e sedili di tessuto riciclato «Seaqual Yarn», una fibra che contiene circa il 10% di plastica recuperata dai mari. Tanto *tech* in più. O, meglio «*Tech à porter*». Tecnologia senza fili. «Eleganza senza compromessi», come recita il *claim* della campagna di comunicazione della nuova gamma Lancia Ypsilon.

Testimonial, ancora una volta, Cristiana Capotondi che in questa nuova puntata affronta la quotidianità a bordo di una Ypsilon, per essere sempre più connessa, efficien-

te e, con stile, è alla prese con una borsa rossa un po' birichina che segna la collaborazione con Marinella, re nel mondo delle cravatte d'eccellenza, che ha deciso di pensare anche alle donne.

La nuova gamma Ypsilon arriva con la sola motorizzazione *mild hybrid* che abbina il propulsore benzina 1.0, 3 cilindri, 70 cv, Firefly, a un'unità elettrica da 12 Volt e una batteria al litio. «Le donne sono molto attente anche ai consumi e alle emissioni; infatti, con la motorizzazione ibrida si ha un risparmio dei consumi di circa il 25% - precisa Napolitano - tanto che anche in questa nuova gamma è presente la versione Gpl Ecochic che consente di risparmiare circa il 45% rispetto a un motore a benzina equivalente. Su una percorrenza media di 15mila chilometri l'anno si ottiene così un risparmio di circa 700 euro».

Dalla concessionaria di via Gattamelata di Milano parte anche il *restyling* dei *dealer* con nuovi materiali, colori e loghi che riprendono gli stilemi delle future vetture. Il segreto della Ypsilon? «Continua a parlare alle donne, mantenendo la forte identità dell'eleganza italiana e del made in Italy», chiosa Cristiana Capotondi. La nuova gamma parte da 13.450 euro e beneficia dell'*ecobonus*.

STRATEGIE

## Kia sulla via «green» con un ventaglio di proposte per tutti



CROSSOVER Su Niro ulteriori sconti ai clienti

Cesare Gasparri Zezza

**Milano** Kia ha presentato un progetto che la porterà a raggiungere la *carbon neutrality* entro il 2045. Un piano ambizioso che, come spiegato da Giuseppe Bitti, managing director di Kia Italia, porterà l'abbattimento delle emissioni globali della Casa coreana del 97% rispetto al 2019. Il programma poggia su tre pilastri chiave: mobilità, pianeta ed energia. L'impegno nel ridurre le emissioni coinvolgerà tutti gli aspetti operativi: dalla fornitura alla logistica, dalla produzione all'utilizzo dei veicoli fino allo smaltimento dei rifiuti. Un'attenzione per l'ambiente che si riflette anche sui prodotti destinati ai consumatori. Oggi il ventaglio delle offerte di Kia comprende veicoli a bassissimo impatto ambientale, non solo elettrificati, ma anche con motori a benzina, Diesel e Gpl. Considerando che la maggior parte delle emissioni di CO2 generate dall'industria automobilistica dipende dai veicoli che circolano su strada, i coreani stanno accelerando sulla transizione dalla combustione interna a una gamma articolata green che include auto elettriche di nuova generazione e a *fuel cells*.

«Vogliamo che Kia diventi il *brand* di riferimento per tutte le più moderne soluzioni di mobilità elettrificate», spiega Bitti. Per questo, fino al 2027, si assisterà all'arrivo di 13 nuovi modelli a batteria. C'è molta attesa anche per la prima auto di Kia a *fuel cells* alimentata a idrogeno.

La gamma, oltre a essere realizzata a basso impatto ambientale, convince anche per contenuti, prestazioni e qualità. Un esempio? Niro, il crossover di segmento C che quest'anno è arrivato alla finale di «The Car of the Year». Non solo motori a basso impatto ambientale, ma anche rivestimenti e componenti realizzati con prodotti riciclati o a basso impatto di lavorazione, una ricca dotazione di serie e la possibilità di incrementare la personalizzazione con un ampio numero di *optional*. Niro viene offerto al mercato italiano in tre diverse motorizzazioni: *full hybrid*, *plug-in* ed elettrico. Un design che lo posiziona fuori dagli schemi, piacevole da guidare, un ottimo confort di bordo, assistenza alla guida di ultima generazione e consumi contenuti: per il *full hybrid* meno di 5 litri ogni 100 chilometri. Kia, infine, a supporto degli incentivi propone ulteriori sconti. Su Sportage e Niro *plug-in hybrid*, il contributo raggiunge 4.000 + 2.450 euro di extra incentivo. Offerte anche per chi volesse usufruire dei servizi di Kia Finance.



DA RECORD Da sinistra, accanto alla rinnovata Lancia Ypsilon, Alessandro e Maurizio Marinella, l'ad Luca Napolitano e la testimonial Cristiana Capotondi

### l'analisi ⇄

di Paolo Caputo\*

## Noi, «elettrizzati» a tutti i costi

**F**it for 55: non è una taglia di jeans per ultracinquantenni, ma il protocollo ambientale che darà lo stop dal 2035 alle vetture endotermiche. Ok per la politica, ma cosa ne pensa il mercato? Nel primo semestre 2022 le vendite di auto elettriche pure sono crollate del 17,6% in Italia, mentre la media europea mostra una crescita di circa il 30%. In Italia, poi, abbiamo registrato -40% a settembre e -25,9% a dicembre, il che ci ha portati ad appena il 3,7% di quota nel 2022. Ma perché? Eppure, il martellamento mediatico è quotidiano, con forti riferimenti ai cambia-

menti climatici, anche se la CO2 indotta dal traffico in Europa incide per meno dell'11% sul totale, l'1% della produzione mondiale di CO2. E il fruitore finale?

A cosa va incontro chi oggi decide se comprare o meno un'auto elettrica, ma domani può essere costretto? Io utilizzo veicoli a noleggio, dopo anni di lavoro nel settore, e ciò mi rende incline a provare nuove soluzioni. In giugno, a Padova, per una breve vacanza, ho usato una Jeep Renegade *plug-in*, e vi lascio immaginare la sorpresa quando ho scoperto

che la prima stazione di ricarica, «vicina» al mio hotel in centro, era a «soli» 6 chilometri. Addio ricarica serale. Poi, nei siti turistici visitati tra Vicenza e Treviso, solo possibilità di ricarica a distanze incongruenti, nulla nei parcheggi multipiano.

Peccato. In fondo la Renegade ha fatto il suo dovere, l'esperienza di guida mi ha intrigato e ho ipotizzato di usare una *plug-in* a noleggio anche a Roma. Essendo possessore di box, ho affrontato il tema del montaggio di una *wall box*. Un altro delirio, almeno per chi vive in un condomi-

nio. Anche per un box privato, l'auto-rimessa condominiale deve rispettare le norme antincendio vigenti che prevedono sia dotata di un unico pulsante di sgancio dell'impianto elettrico. Va da sé che, gli «n» box presenti nell'auto-rimessa non possono essere dotati di una linea privata, dimensionata e dedicata alla ricarica dei veicoli. Fine. Quanto a installare colonnine condominiali negli spazi comuni all'aperto, liberi dai vincoli antincendio, è estremamente difficile ottenere la maggioranza necessaria all'approvazione, in quanto lo stallo

con colonnina viene vissuto come «sottratto» alla comunità per destinarlo all'uso esclusivo del primo che acquisterà l'auto elettrica da ricaricare ogni sera. Probabilmente, chi ha varato il «Fit for 55» dispone di una villetta indipendente e non avendo mai girato in un quartiere qualunque di una grande città italiana, ha immaginato che si possano sostituire e alimentare in futuro tutte le vetture oggi parcheggiate alla meglio. Penso sia cosa ardua.

Credetemi, la strada per l'adozione di massa della mobilità «alla spina» in Italia è ancora lunga e assomiglia molto alla scala del pollaio.

\*Consulente di mobilità