IL FUTURO DEL MERCATO VOLKSWAGEN PRESENTA IL PROTOTIPO DELLA PICCOLA PER IL 2025

L'elettrica tedesca per tutti Costerà meno di 25mila euro

Avrà 226 cv e autonomia fino a 450 chilometri

VITTORIO RICAPITO



Una Golf elettrica del futuro con il prezzo di una Polo. Questa la sfida al mercato di Volkswagen che col prototipo ID 2all offre un'anteprima della Volkswagen full electric sotto ai 25mila euro. Gli aspetti salienti: trazione anteriore, autonomia fino a 450 km, funzionalità tecnologiche quali Travel Assist e un nuovo design firmato Volkswagen. La versione di serie si baserà sulla cosiddetta piattaforma Meb Entry e, sarà sul mercato nel 2025 e farà parte dei dieci nuovi modelli elettrici che la casa di Wolgsburg lancerà entro il 2026.

Thomas Schäfer, Ceo del marchio sostiene «stiamo trasformando la nostra azienda rapidamente e in modo radicale, con un obiettivo ben chiaro: fare della Volkswagen un autentico love brand. La ID 2all mostra la strada che desideriamo percorrere globalmente con il marchio: avvicinarci ai clienti offrendo tecnologie top di gamma e un design accattivante. Dettiamo il passo nell'ambito della trasformazione per dare ampio respiro alla mobilità elettrica». Con la piattaforma perfezionata Meb Entry, nella ID 2all fa il suo debutto una tecnologia di propulsione, delle batterie e di ricarica particolarmente efficiente. Il motore elettrico eroga 166 kW (226 cv) e raggiunge un'autonomia calcolata fino a 450 chilometri. Il nuovo design poggia su tre pilastri: stabilità, simpatia ed entusiasmo. Anche gli interni avranno un design ben definito con estetica di qualità, un sistema infotainment intuitivo e pannello di comando separato del climatizzatore. La capacità di carico di 490-1.330 litri offre uno spazio tanto ampio da surclassare quello presente in vetture di categoria superiore. Nei suoi piani, Volkswagen intende immettere sul mercato entro il 2026 ben dieci nuovi modelli tutti elettrici. Solo quest'anno verranno lanciate la ID3, l'ID Buzz con passo lungo e la berlina ID7. Nel 2026 seguirà il Sus compatto a trazione elettrica e probabilmente una piccola elettrica dal prezzo inferiore ai 20mila euro in modo da offrire un'intera gamma elettrica. Il motore elettrico raggiunge i 100 chilometri orari in meno di sette secondi, è integrato nell'asse anteriore, a cui trasmette anche la coppia motrice. Alle colonnine di ricarica rapida a corrente continua la carica della batteria può essere portata dal dieci all'ottanta per cento in venti minuti. A casa o nei punti di ricarica pubblici a corrente alternata la batteria viene caricata con una potenza massima di 11 kW.

IL LIBRO DE VIVO CELEBRA IL RALLYSTA MANNUCCI

L'uomo delle note accanto a Munari



MAURIZIO TARDIO

Le misure di una donna speciale: 1600, per 160 per 850. Cilindrata più cavalli e peso. Una donna di nome "Fulvia", condivisa tra un veneto e un lombardo, saliti sul tetto del mondo, scrivendo i loro nomi nella leggenda dei rally. A cinquant'anni dall'evento, Mario De Vivo, giornalista foggiano, ripercorre la figura di Mario Mannucci, uomo schivo ma professionista impeccabile che alle parole amava le smorfie di chi era abituato a "parlare come un nastro": essenziale, preciso, metodico. Atteggiamenti che lo hanno reso maestro di tante generazioni di piloti e appassionati di rally. Perché i rally possono essere divisi in "avanti Mannucci" e "dopo Mannucci", uomo capace di "elevare" la figura - fino ad allora secondaria - del navigatore a copilota, perché Mario Mannucci era un pilota senza avere il volante tra le mani. Condizione che lo avrebbe reso leggenda insieme al suo pilota Sandro Munari. Nella notte tra il 27 e il 28 gennaio 1972 la Lancia Fulvia HF 1600, miracolo della meccanica italiana, avrebbe scritto la storia della 41esima edizione del Rally di Monte Carlo, una faccenda che sembrava appannaggio di equipaggi più agguerriti, seduti nelle veloci e potenti Alpine, Porsche o Datsun Nissan. Il libro di Mario De Vivo "Mario Mannucci il 'maestro' dei navigatori", scritto con Ariella Mannucci e prefato da Carlo Cavicchi, per Giorgio Nada Editore - non è un'operazione nostalgia di uno che ha i rally nel sangue, abituato a gareggiare da copilota o vedere suo padre Marcello vincere, proprio nell'anno dell'impresa di Monte Carlo, un tricolore nel Gran Turismo, guarda caso a bordo di una Lancia Fulvia Hf 1300. È il racconto di un pilota coraggioso, sempre pronto a "scappare" in giro per il mondo che, senza volerlo, mette in cantiere la prima operazione di marketing rallistico, facendo di una Lancia un mito e del duo Munari-Mannucci un riferimento per quello che Michele Fenu sulla Stampa definì il trio vincente: Sandro, Mario e Fulvia.

RARITÀ È STATA L'UNICA VETTURA A CUI PININFARINA HA DATO LE INIZIALI

Venduta all'asta l'Aurelia che fu di Renato Rascel

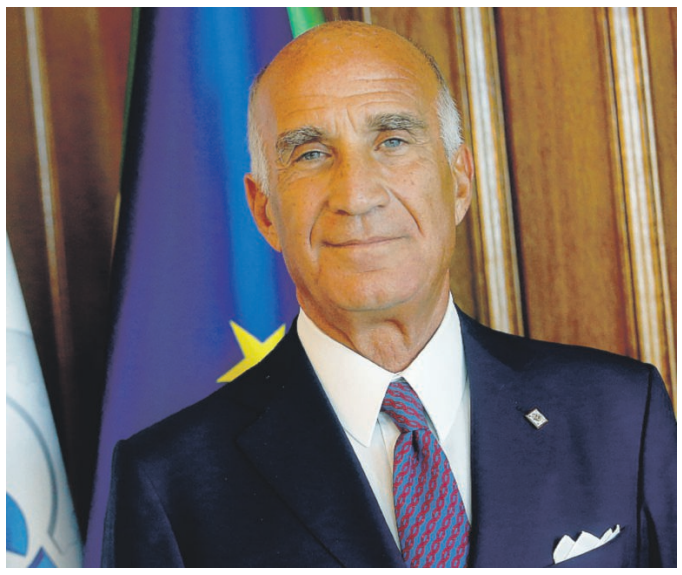
EMILIO CATTOLICO



Venduta all'asta la Lancia Aurelia fuoriserie appartenuta a Renato Rascel. Era la prima di sette Aurelia, fra coupè e spyder, carrozzate dal designer nei primi anni Cinquanta con particolari che le rendevano una diversa dall'altra. È l'unica a cui Pininfarina ha dato le sue iniziali. Parliamo della Lancia Aurelia PF200, l'auto del blasone torinese più rara e bella mai prodotta. Il primo degli esemplari realizzati a mano dal designer torinese nel 1952 è stato custodito per quasi cinquant'anni in Puglia, nel tarantino, da un collezionista che l'ha ceduta per una cifra a sei zeri all'incanto a Parigi, durante un'asta da Bohmans, casa ormai specializzata in veicoli d'epoca, dopo il gemellaggio con l'americana Rm Auction. «Il corpo della vettura - spiega Antonie Prunet di PininFarina - si caratterizza per la sua silhouette filante, rastremata verso la coda, con le fiancate lisce e la presa d'aria frontale circolare rialzata. È evidente che c'è l'influenza del mondo aeronautico dell'epoca». L'Aurelia PF 200 fu costruita a scopo promozionale come una concept car per far bella mostra del genio italico nei saloni automobilistici di tutto il mondo. Inizialmente non doveva essere destinata alla vendita. Debuttò al Salone dell'Automobile di Torino del '52 suscitando l'interesse tra i tanti visitatori tra cui una star del cinema italiano, Renato Rascel (vero nome Renato Ranucci), che decise di acquistarla, come documentato dal carteggio preziosissimo con «Pinin». Dopo Rascel, possessore anche di altre supercar dell'epoca, tra cui una Maserati sypder gt 3500, cambiò proprietà più volte negli anni Sessanta per poi essere ritrovata in un deposito, pessime condizioni nel 1974. Negli anni Ottanta fu sottoposta a un rigoroso restauro da parte di Giacarlo Cappa, all'epoca un'autorità in tema di Lancia, che impiegò ben dieci anni, ricostruendo diversi particolari dopo le doverose ricerche, per poi portarla in mostra a Villa D'Este, uno dei concorsi di eleganza più importanti al mondo. Dopo gli ultimi anni passati a riposare in salotto, messa in moto per qualche passeggiata pugliese, ora la Lancia PF200 ha lasciato l'Italia, probabilmente per l'Olanda. Ma le informazioni, come capita in questo genere di affari, restano top secret.

COLLEZIONISMO ZTL VIETATE ALLE AUTO D'EPOCA IN MOLTE CITTÀ

«Va stabilita la differenza tra auto vecchie e storiche»



«Stabilire, una volta per tutte l'abissale differenza che c'è tra veicoli storici e veicoli vecchi è fondamentale». Lo ha dichiarato il presidente dell'Automobile Club d'Italia, Angelo Sticchi Damiani, commentando i lavori del tavolo tecnico istituito in Campidoglio, dal presidente della commissione Mobilità di Roma, Giovanni Zannola, per dirimere la delicata questione delle deroghe ai divieti di circolazione dei veicoli storici all'interno della zona a traffico limitato della fascia verde, che comprende anche il centro storico. La capitale ha dichiarato guerra alle auto inquinanti e ci sono andati di mezzo anche i collezionisti di auto d'epoca. L'Aci tuttavia sta cercando di mediare disegnando un preciso confine tra le auto a uso collezionistico e le auto semplicemente vecchie e di alcun valore storico o culturale. «Solo così - ha spiegato il presidente dell'Aci - eviteremo che migliaia di auto o veicoli commerciali insicuri e fortemente inquinanti continuino ad affollare i centri storici delle nostre città, con effetti disastrosi sia dal punto di vista della sicurezza che dell'ambiente. È assurdo e incomprensibile sostenere, ad esempio, che furgoni come Scudo e Ducato o vecchi fuoristrada, che non presentano alcun interesse storico né collezionistico, possano ottenere certificazioni di rilevanza storica e aggirare, così, i divieti di accesso alle Ztl». Per distinguere il vecchio da ciò che è d'epoca, Aci ha stilato una lista di salvaguardia, costantemente aggiornata da Aci Storico. «Quasi la metà delle auto che si fregiano senza diritto del titolo di veicoli di rilevanza storica non ha alcun pregio. Tutte auto che incidono pesantemente in senso negativo su mobilità, sicurezza stradale e qualità dell'aria. È palesemente falso, inoltre - ha rilevato Sticchi Damiani - sostenere che la lista di salvaguardia – l'unico strumento serio che distingue in modo oggettivo le auto storiche da quelle vecchie - privilegi le Ferrari. Chi lo dice non l'ha letta con attenzione, dal momento che i modelli Ferrari sono soltanto 19 su 1107 e che rappresentano meno del due per cento del totale dei modelli presenti nella lista. Se vogliamo risolvere il problema una volta per tutte, dobbiamo smettere di prenderci in giro e cominciare a ragionare e a comportarci da persone serie, accantonando interessi economici e mettendo al primo posto il bene della collettività».

v. ric