

LE NOVITÀ

Il contagio elettrizzante delle piccole "cittadine"

ALLE PAGINE 6 e 7



LA SICUREZZA

Un'industria che scommette su una guida a rischio zero

ALLE PAGINE 10 e 11



LA TENDENZA

Anche il Suv diventa coupé e alimenta il suo fascino

A PAGINA 12

*in*Auto

TUTTO CIÒ CHE VI RIGUARDA

AUTUNNO 2016

ilcaffè

La tecnologia Le nuove rotte del futuro tracciate dal navigatore

PAGINA 5

Il mercato Ora le case strizzano l'occhio all'universo femminile

PAGINA 15

Auto Show 2017

Inizia lo spettacolo alla ricerca della vettura più bella dell'anno

ALLE PAGINE 2 e 3

L'evento.

Solo l'imbarazzo della scelta separa

NOSTRO SERVIZIO

Design, comfort, sicurezza, economicità d'esercizio, guidabilità, prestazioni, funzionalità, rispetto per l'ambiente e rapporto qualità-prezzo. La serie di macroaree che la giuria di esperti incaricati del gravoso compito deve valutare sono tante, tra l'altro con un occhio di riguardo per tutte le auto che hanno portato innovazione in diversi settori. Ma alla fine dovranno pren-

derne in considerazione solo una: lei, l'auto dell'anno 2017. Tra l'altro, trattandosi della competizione svizzera, l'impresa è ancora più ardua rispetto alle analoghe classifiche delle altre nazioni, perché nessun Paese come la Confederazione può vantare la presenza di pressoché tutte le marche, in primis quelle più prestigiose, che non affidano mai al mercato elvetico le "seconde scelte", i modelli base, ma sempre e solo le vetture al top della gamma.

Certo, fa un po' impressione confron-

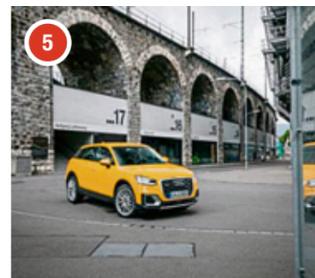
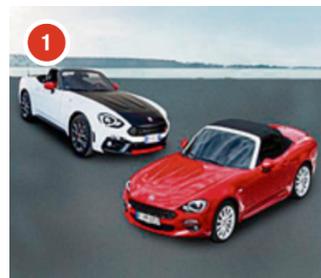
tare i quaranta modelli rossocrociati in lizza con quelli dei maggiori mercati del Vecchio Continente, e basta fare una carrellata sulle reginette della strada in questa panoramica per avere un'idea di

un'offerta esaustiva. Dalla city car dalle prestazioni hi-tech alle super sportive di lusso che, in altri mercati, sarebbero considerate alla stregua di esclusive fuoriserie.

Un altro particolare che non sfugge, nemmeno agli occhi dei meno esperti, è l'abbondanza di candidate dall'aspetto inconfondibile del Suv. Che poi siano crossover, full size o compact, cambia poco. Ed è la dimostrazione di una tendenza che ha contribuito non poco (vedi articolo in pagina) a trasformare un anno

Auto dell'Anno della Svizzera

Quaranta regine nella corsa per il titolo



I BILANCI

NEL 2012 QUASI UN RECORD

Nel 2012 in Svizzera sono stati immatricolati 431.000 nuovi veicoli a motore, vale a dire il 2,4% in più del 2011, il maggior incremento dal 2001. Il nuovo primato, è stato realizzato prima della nuova norma sul Co2

NEL 2013 UNA LIEVE FLESSIONE

Nel 2013 in Svizzera sono stati immatricolati 402.117 veicoli stradali a motore, il 6,7% in meno rispetto all'anno record 2012. Il parco veicoli complessivo è cresciuto dell'1,6% fino a raggiungere 5,7 milioni



NEL 2015 AFFARI PER 33 MILIARDI

Nel 2014 il settore dell'auto ha fatturato circa 33,1 miliardi di franchi. La quota più alta è stata realizzata con le auto nuove (13,3 miliardi di franchi). Nel 2014 sono stati immatricolati 396.588 nuovi veicoli

NEL 2015 NUOVA SPINTA A +7%

Nel 2015 le immatricolazioni di auto sono state 327.143, pari al 7,6% in più rispetto al 2014. Un nuovo record, inoltre, lo hanno segnato le moto, con 51.787 nuove unità in circolazione in tutto il territorio nazionale

Il 2016 era previsto segnasse una decisa fase di calo del mercato, ma se continua così sarà ripresa

IL MERCATO La domanda di veicoli a trazione integrale segna un boom e quasi pareggia i conti

Una inattesa accelerata in autunno cancella l'idea di acquisti al ribasso

Un mese ancora, e poi si tirerà il bilancio. Ma il 2016, l'anno che doveva segnare una decisa fase di calo del mercato dell'auto, con una previsione fissata a meno 5 per cento, se continua così sarà invece quello che confermerà una buona ripresa. Dopo il successo del 2015, con 427.168 nuove immatricolazioni, una cifra che ha superato del 7,7 per cento il valore del 2014 e ha quasi scalzato il record del 2012 (430.973 veicoli), quest'anno si attendeva un rallentamento dettato da un effetto saturazione. E queste erano infatti le indicazioni dei primi mesi dell'anno caratterizzati da una partenza stentata. Invece dopo l'estate c'è stato un inatteso guizzo, e le vendite sono riprese. E bene. Un colpo d'acceleratore, che ha consentito di recuperare terreno. E così, a conti fatti, si è scoperto che nei primi nove mesi del 2016, in calo è stato appena del 2,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015. Una evoluzione che "supera tuttavia ampiamente le at-

te", hanno detto gli esperti di Auto-Svizzera. Il mese di settembre, soprattutto, è stato ottimo per il settore, dato se sono state registrate 26.145 immatricolazioni, ovvero l'8,3 per cento in più dello stesso mese del 2015, quota che in Ticino è salita andando a più 12 per cento.

"Osserviamo un fenomeno tipico dell'autunno - dicono gli analisti di Auto-Svizzera -. La crescita del mercato è principalmente dovuta all'alta domanda di veicoli a trazione integrale". Il loro numero, infatti, è aumentato del 18,3 per cento, pari a 12.150 vetture vendute, il che ha consentito alle 4x4 di raggiungere una quota di mercato record del 46,5 per cento in settembre. Sull'arco dei nove mesi, i nuovi veicoli a quattro ruote motrici messi in circolazione sono circa 101mila, il 7,3 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Nella classifica per marche la Volkswagen rimane in testa, nonostante

un calo del 3,3 per cento rispetto a un anno fa per il costruttore tedesco. E questo nonostante le "scorie" dello scandalo dei motori diesel, con 29.073 vetture vendute. Bmw segue con 18.289 unità, in crescita del 2,5 per cento. In terza posizione figura Mercedes con 17.904 vetture vendute (+3,4%). Volkswagen, poi, vanta la maggiore quota di mercato in Svizzera, con il 12,5 per cento, immutato rispetto ai primi nove mesi del 2015. Completano il podio Bmw (7,9 per cento) e Mercedes (7,7 per cento).

C'è da ricordare che invece l'anno scorso, grazie anche a offerte e eurobonus, era cresciuto in particolare il segmento di mercato delle automobili di piccola cilindrata, al di sotto dei 1000 centimetri cubi (+44,6 per cento rispetto al 2014). Nel 2015 le vetture diesel avevano inoltre segnato circa il 39,1 per cento delle nuove immatricolazioni, leggermente di più rispetto al 2014 (37,3 per cento).

m.sp.



Al podio dall'auto dell'anno 2017

di vendite che si prevedeva di transizione, e che invece ha virato in positivo proprio grazie all'exploit della domanda di veicoli a trazione integrale.

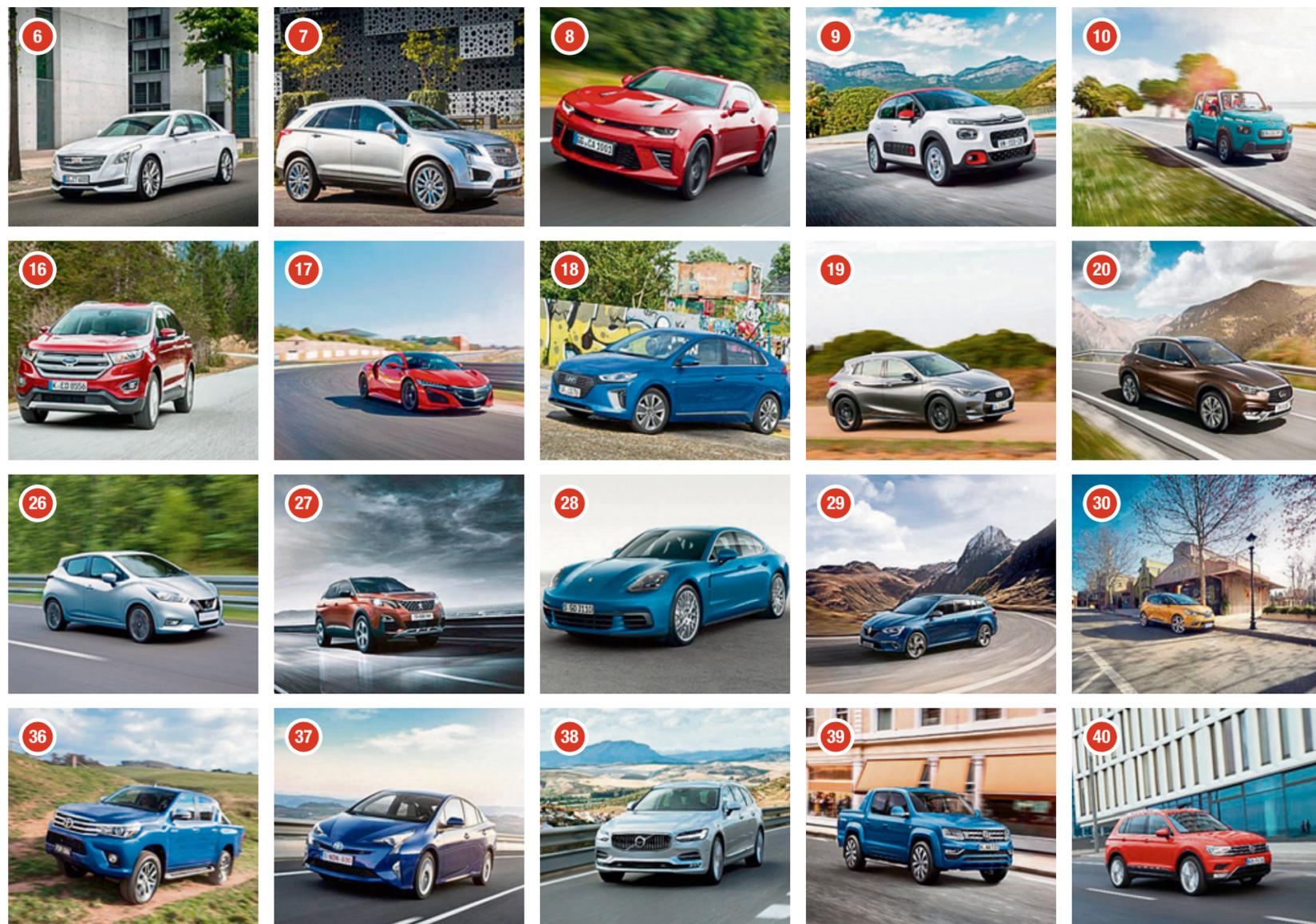
Al di là delle caratteristiche e innovazioni prettamente tecniche, poi, c'è da sottolineare come la componente estetica giochi un ruolo sempre più preponderante. Il design di tendenza sembra aver deciso di eliminare qualsiasi asperità, spigoli, puntando sulle linee "morbide", sinuose, decisamente affusolate. Un'altra caratteristica che non passa inosservata,

e che è anche facilmente riscontrabile sulle nostre strade, è l'"aggressività" della parte frontale di quasi tutti i modelli, che riescono a conferire alla vettura sia una configurazione sportiva,

Sotto esame design, comfort, sicurezza, rispetto per l'ambiente e innovazione tecnologica

sia una sensazione di accresciuta sicurezza per chi sta al volante. E la sicurezza (vedi l'intera pagina dedicata in questo stesso speciale) è stato il vero banco di prova di tutte le major automobilistiche. L'obiettivo dichiarato è quello della "sicurezza totale" e sono tante le novità, tra assistenti alla guida e safety-pack, entrate a far parte del corredo delle prime della classe.

Insomma, tante e con pari opportunità le candidate al titolo, ma alla fine, necessariamente, ne resterà una sola. E sarà lei l'auto dell'anno, la preferita dagli svizzeri, quella che più di tutte ha saputo innovare il mercato sia dal punto di vista stilistico e tecnologico, sia per le prestazioni. Dotata in fondo di uno "stelloncino", un'etichetta di superiorità che l'accompagnerà per tutto il prossimo anno. Auto dell'anno 2017 è un'etichetta-riconoscimento che non va sottovalutata, semplicemente perché alla "borsa" del mercato delle quattro ruote corrisponde ad una lievitazione del "titolo" per nulla trascurabile.



- LE AUTO CHE SI SFIDANO**
1. Abarth / Fiat 124 Spider,
 2. Alfa Romeo Giulia,
 3. Alfa Romeo Giulia,
 4. Audi A5,
 5. Audi Q2,
 6. Cadillac CT6,
 7. Cadillac XT5,
 8. Chevrolet Camaro,
 9. Citroën C3,
 10. Citroën E-Mehari,
 11. Citroën SpaceTourer / Peugeot Traveller / Toyota Proace Verso,
 12. DS 3,
 13. Ferrari GTC4Lusso,
 14. Fiat Fullback,
 15. Fiat Tipo,
 16. Ford Edge,
 17. Honda NSX,
 18. Hyundai Ioniq,
 19. Infiniti Q30,
 20. Infiniti QX30,
 21. Jaguar F-Pace,
 22. Kia Niro,
 23. Kia Sportage,
 24. Maserati Levante,
 25. Mercedes Classe E,
 26. Nissan Micra,
 27. Peugeot 3008,
 28. Porsche Panamera,
 29. Renault Megane,
 30. Renault Scenic,
 31. Seat Ateca,
 32. Skoda Kodiaq,
 33. Suzuki Baleno,
 34. Tesla Model X,
 35. Toyota C-HR,
 36. Toyota Hilux,
 37. Toyota Prius,
 38. Volvo S90 / V90,
 39. VW Amarok,
 40. VW Tiguan

LE PREVISIONI

IL PICCO DELL'USATO

Il centro di ricerche BakBasel prevede nel 2017 un forte aumento dei cambi di proprietà delle auto. Il mercato, quello delle vetture di seconda mano in Svizzera, considerato il più lussuoso a livello globale

LE NUOVE IMMATRICOLAZIONI

Dal 2018 al 2021 la tendenza alle immatricolazioni di nuove automobili e dei veicoli leggeri, secondo le previsioni di BakBasel, dovrebbe ulteriormente consolidarsi



L'INCOGNITA ELETTRICA

Nessuno studio, almeno finora, attesta una crescita sostanziosa nel mercato delle auto elettriche ed ibride. I dati relativi alle immatricolazioni negli scorsi anni sono stati nettamente inferiori alle attese

I MODELLI DI TENDENZA

Le auto a quattro ruote motrici continueranno a conquistare quote di mercato e, secondo Auto Schweiz, anche le vetture diesel - arrivate al 40% del settore - continueranno la loro ascesa nelle vendite

LE PROIEZIONI Positive almeno fino al 2021 le previsioni dell'istituto di ricerca economica BakBasel

Vendite consolidate per un lustro e i diesel continueranno a crescere

Certo, non si può passare di record in record, ma anche i prossimi anni riservano al mercato elvetico dell'auto prospettive rosee. Le previsioni dell'istituto di ricerca economica BakBasel, in collaborazione con l'Unione professionale svizzera dell'automobile (Upsa), ad esempio non escludono che nel 2017 si assista ad un lieve calo delle nuove immatricolazioni, ma negli anni successivi, almeno fino al 2021, si dà quasi per scontato un ulteriore consolidamento. Grazie allo sviluppo favorevole dei prezzi dell'usato rispetto a quello delle auto nuove, però, il mercato svizzero - che ha il parco auto di "seconda mano" più lussuoso del mondo - nello stesso anno prevede un'impennata nell'aumento dei passaggi di proprietà. Settore di vendita che, ovviamente, non dovrebbe brillare più di una stagione considerando il numero di vetture nuove che torneranno a dominare - sempre secondo BakBasel - nel quinquennio successivo.

Ma al di là delle cifre d'affari, sarà interessante assistere ai mutamenti che si prevede subentrino nella scelta di modelli e motorizzazioni. Molto più cauti, invece, i pronostici per quanto riguarda le propulsioni alternative. Pur auspicandone una crescita, infatti, nessuna ricerca parla di un boom delle auto elettriche e ibride. "Ci aspettiamo comunque un aumento della domanda nella trazione elettrificata, soprattutto nelle auto ibride con benzina - dice al Caffè il presidente di Auto Schweiz, François Lunaz -, ma è anche vero che finora le cifre di queste vetture alternative sono percentualmente molto basse, inferiori alle attese. L'evoluzione della mobilità elettrica difficilmente sarà soddisfacente". Altro discorso, invece, per le motorizzazioni classiche dalle quali ci si aspetta un ulteriore incremento soprattutto nei modelli a quattro ruote motrici, Suv o comunque 4x4. Il fatto poi che la percentuale delle vetture a gasolio in Svizzera si sia ormai allineata alla media europea, rende difficile credere che i modelli diesel continuino a conquistare quote di mercato. Anche per le polemiche relative al loro contributo all'inquinamento, e ai "trucchetti" adottati dai costruttori per eludere il controllo ambientale. "Non credo, anzi a mio parere il mercato delle auto diesel continuerà a crescere - obietta François Lunaz -. Non dimentichiamo che già ora i modelli del Paese rappresentano il 40% del mercato, e sono praticamente tutti di tecnologia di ultima generazione. E con le nuove norme Ue che entreranno in vigore nel 2018 gli automobilisti svizzeri si ritroveranno comunque all'avanguardia".

Più difficile prevedere se, entro il 2021, per tutte le auto si raggiungeranno i limiti di 95 km per chilometro di Co2 auspicati dal Consiglio federale. Secondo le associazioni di categoria, Auto Schweiz inclusa, un risultato ottenibile solo con l'exploit delle auto elettriche. **e.r.b.**



LA NUOVA JAGUAR F-PACE
**UNA JAGUAR IN TUTTO
E PER TUTTO.**



La nuova JAGUAR F-PACE è un connubio perfetto di maneggevolezza sportiva e design mozzafiato, adattabilità alle esigenze quotidiane ed efficienza. I motori moderni, la struttura leggera in alluminio e le avanguardistiche tecnologie di marcia dinamica assicurano a chi sceglie la JAGUAR F-PACE prestazioni sportive e un piacere di guida inimitabile a partire da CHF 49'500.-.

**Prenotate subito un giro di prova e sperimentate
le autentiche prestazioni JAGUAR.**



TARCISIO PASTA SA

Via Monte Ceneri 1
6593 Cadenazzo

T: +41 (0)91 850 20 10 | F: +41 (0)91 850 20 11
jaguar@tpasta.ch | www.tpasta.ch

F-PACE 20d PURE, manuale a 6 marce, trazione posteriore, 180 CV, consumo normalizzato combinato: 4.9 l/100 km, 129 g CO₂/km (media di tutti i veicoli commercializzati in Svizzera: 139 g/km), equivalente benzina: 5.5 l/100 km, categoria d'efficienza energetica: B. Modello raffigurato: JAGUAR F-PACE FIRST EDITION S AWD, 380 CV, prezzo di vendita netto raccomandato CHF 97'600.-, consumi totali 8.9 l/100 km, CO₂ 209 g/km. Categoria di efficienza energetica G. Tutti gli importi indicati sono IVA incl. Free Service: 4 anni o 100'000 km. Vale la condizione raggiunta per prima.

La tecnologia.

Strada sicura. I tre colossi tedeschi delle auto di lusso hanno unito le forze per utilizzare sui loro servizi di assistenza alla guida le mappe interattive create da Here



Navigatori

Le nuove rotte verso il futuro

L'AUTO INFORMA
I navigatori satellitari possono integrare nelle loro funzioni, oltre alla posizione dell'auto, anche informazioni sul flusso del traffico, consigli per percorsi alternativi per evitare ingorghi, posteggi disponibili

I PRODOTTI/1

TOMTOM PER CAMION
Con "Pto 7250 Truck" la ditta TomTom offre un servizio di percorsi specifici che si adatta alla singola portata di camion in tutta Europa, connesso via internet con Webfleet per il controllo remoto



SATELLITARE GARMIN PER LE MOTO

Il navigatore Zumo della Garmin per moto avvisa il conducente in prossimità di curve strette, di cambi del limite di velocità, presenza di scuole, indica nuovi percorsi tortuosi e con tanti pendii

LA CAPOSTIPITE BLAUPUNKT
La tedesca Blaupunkt, leader nella produzione di autoradio e dispositivi audio per le auto, nel 1989 fu la prima a mettere in vendita un navigatore satellitare destinato agli automobilisti comuni



IL PIONEER CHE VIENE DALL'ORIENTE

La Pioneer Corporation, azienda giapponese specializzata in prodotti di intrattenimento digitale, commercializza navigatori satellitari ricchi di funzioni con un ampio display touchscreen

Fate inversione di marcia, quando potete". Il navigatore satellitare, pressoché di serie su tutti i modelli di autoveicoli, ha ormai mandato in pensione le cartine stradali. Nessuno chiede più ai passanti indicazioni, nessuno si sporge dal finestrino con il classico "scusi, per andare a...", nessuno si ferma compulsando cartine e mappe stradali, impreca contro i cambiamenti della viabilità.

Ormai ci si affida alla voce anonima, femminile e gentile del navigatore satellitare, che quando si sbaglia strada non vi manda al diavolo ma vi ripete che sta... "ricalcolando il percorso". Costa poco, il più delle volte è già predisposto sulle auto, è quasi sempre efficace, segnala il tempo di percorrenza. Permette agli automobilisti di raggiungere una qualsiasi destinazione preimpostata partendo da casa, senza troppi problemi e patemi d'animo. Basta ricordarsi di aggiornare le carte stradali, però per evitare sgradite sorprese e perdersi come un tempo, quando si usavano e si spiegavano le carte sul cofano dell'auto cercando di individuare un nuovo tragitto.

Perché ad andare in pensione sono solo loro, le vecchie mappe cartacee, ormai diventate obsolete. Sono state sostituite da quelle digitali, precise fino al dettaglio. Sono loro, le nuove mappe interattive a spopolare: permettono agli automobilisti di conoscere esattamente la situazione del traffico nelle zone circostanti come l'evolversi del traffico lungo tutto il percorso. I migliori navigatori hanno anche sistemi di informazione del traffico in tempo reale. I preferiti sono quelli con comandi vocali, una funzione che permette di cercare nuovi indirizzi, cambiare e impostare nuove destinazioni senza distrarsi dalla guida, senza abbandonare il volante con operazioni pericolose. Un servizio di assistenza che si sta facendo sempre più "performante" ed economicamente interessante. Tanto che i tre colossi tedeschi dell'auto Mercedes, Audi e Bmw hanno rilevato quest'anno "Here", l'azienda che ha prodotto le mappe digitali ad alta definizione e che copre l'80% del

mercato, per sviluppare le nuove mappe per le prossime auto. Un'acquisizione miliardaria, di 2,5 miliardi anche in funzione anti-Google che ha mappato tutto il mondo. Un progetto ambizioso visto che a partire dall'anno prossimo queste mappe digitali che rappresentano una delle chiavi del futuro delle automobili, saranno connesse e condizionate in tempo reale le informazioni. Una tecnologia che sfrutterà i sensori a bordo delle singole auto per ricevere e fornire ai

conducenti tutte le informazioni in tempo reale sulle condizioni del traffico, a partire dai potenziali rischi stradali, come lavori in corso sulla carreggiata, i banchi di nebbia, segnalando i limiti di velocità, ma anche la disponibilità di parcheggi. Oltre al classico Gps utilizzerà anche una fotocamera frontale. Il tutto per monitorare direzione e posizione di ogni veicolo, frenate strade chiuse, code e condizioni climatiche comprese e rendere ogni viaggio più sicuro. **c.m.**

LA STORIA

Quell'aiutante intelligente figlio della guerra spaziale



IL LEADER TOMTOM
L'olandese TomTom leader nella produzione dei navigatori satellitari stima che oggi oltre 800 milioni di persone utilizzano ogni giorno un suo prodotto dell'azienda per spostarsi

Datemi 24 punti e vi dirò dove siete. Altro che Archimede e il suo punto d'appoggio per sollevare la terra. Con 24 satelliti l'umanità ora sa dove sta andando... almeno quando è in auto. Tutto il sistema Gps (Global Positioning System) si regge su 24 satelliti che girano attorno alla terra notte-giorno a 20mila chilometri d'altezza. Il modello della loro orbita è tale che un ricevitore Gps in qualsiasi punto si trovi è sempre "visibile" da almeno 4 satelliti. Poi basta una semplice triangolazione...

Un progetto pensato a fini militari (il famoso scudo stellare americano) trasformato in un servizio utile per gli automobilisti da Ronald Reagan. Successe dopo il 1 settembre 1983 a seguito dell'abbattimento di un aereo di linea coreano fuori rotta che era entrato senza accorgersi nello spazio aereo dell'Urss: tutti i 269 passeggeri e l'equipaggio morirono sul colpo. Fu allora che il presidente degli Stati Uniti Reagan propose di rendere disponibile il Gps, che era costato circa 12 milioni di dollari a fini militari, per scopi civili, così da evitare in futuro errori di navigazione che provocano simili catastrofi.

L'uso "automobilistico" del navigatore satellitare risale però al decennio precedente. E non sulla terra, ma sulla luna. Nell'estate del 1971 permise agli astronauti di Apollo 15 a bordo di un "Luna rover vehicle" equipaggiato con un rilevatore satellitare di non perdersi sulla superficie lunare. Funzionò sulla luna e funzionò da oltre trent'anni sulla terra. Ma fu solo nel 1989, che, grazie all'azienda tedesca Blaupunkt, fu messo a punto il primo navigatore satellitare per le auto: un'innovazione che, cambiò radicalmente le abitudini degli automobilisti. Attualmente è la società olandese TomTom, leader mondiale di prodotti e servizi per la localizzazione con le mappe Tele Atlas, in concorrenza con la Garmin svizzera.

I PRODOTTI/2

CONSORZIO FRA LE TRE CASE

L'azienda Here in complicità delle case automobilistiche tedesche Audi, Bmw e Daimler fornisce servizi e tecnologie di dati di tipo geografico e di mappatura per il settore automobilistico



GLOBAL POSITIONING SYSTEM

Il Gps (Global positioning system) è il primo sistema di navigazione satellitare al mondo. È stato sviluppato dagli Stati Uniti. Fu il Dipartimento della Difesa a dare al Gps il suo nome ufficiale

I 24 SATELLITI

Il Gps si basa su 24 satelliti che ruotano attorno alla Terra lungo sei orbite, inviando segnali radio dalla loro posizione nell'orbita, all'altezza di 20.300 chilometri sopra le nostre teste



I 4 SATELLITI DI RIFERIMENTO

L'orbita dei 24 satelliti è impostata di modo che un ricevitore Gps in qualsiasi punto della superficie terrestre possa ricevere segnali da almeno 4 satelliti che determinano la sua posizione

La tecnologia.

Il futuro delle auto "a batteria" sarà nelle piccole



Dopo aver coinvolto soprattutto il segmento medio-superiore, l'energia elettrica "contagia" ora anche un numero crescente di Citycar, ossia vetture dalle piccole dimensioni, che sembrano adattarsi alla perfezione alle caratteristiche tipo di un veicolo spinto soltanto attraverso le batterie. Mentre le automobili di dimensioni e peso maggiori hanno finito col prediligere - per ora - soluzioni ibride, per le "piccole" la soluzione elettrica rappresenta certamente una strada molto interessante. Anche perché l'ambiente urbano rappresenta "l'habitat" ideale per questo genere di vettura, sia per la capacità di muoversi ad emissioni zero, sia per una maggior facilità nel reperire eventuali punti di ricarica rispetto, ad esempio, alle zone periferiche. Oggi in Svizzera il mercato dei veicoli completamente elettrici rappresenta ancora meno del 2% del totale, soprattutto a causa di condizioni quadro ancora perfettibili nel Paese, mentre a registrare percentuali sempre più elevati sono i veicoli ibridi con motore a benzina quale propulsione di tipo tradizionale.

Nei prossimi anni, comunque, la via aperta da vetture come l'avveniristica Bmw i3 sarà ulteriormente arricchita di modelli e nuove soluzioni tecniche da parte di molte case e anche il mercato delle Citycar elettriche godrà di una scelta maggiore rispetto a quella attuale. Oggi, infatti, chi vuole acquistare un'au-

Le scelte. In Svizzera il segmento delle vetture "full electric" non supera ancora il 2% del totale con una crescita frenata dalle abitudini e dai prezzi

Citycar fuori ma dal cuore elettrico

tomobile completamente elettrica non gode di un catalogo molto vasto. Accanto alla leader assoluta del segmento, ossia la Nissan Leaf, sono comunque emersi negli ultimi due anni anche altri modelli capaci di stuzzicare il mercato. Come ad esempio la Zoe di casa Renault, prodotta dall'azienda francese quale "risposta" all'offensiva di Citycar ad emissioni zero del gruppo Psa, quello che comprende Peugeot e Citroën. Grazie ad una collaborazione con la giapponese Mitsubishi, infatti, sono da qualche tempo in vendita anche le piccole

Peugeot iON e la "sorella" Citroën C-Zero. Non si è fatta attendere neppure la risposta tedesca, con la Volkswagen a presentare quasi contemporaneamente la versione "elettrificata" della Up,

Rimane aperto il dibattito sul "bilancio" totale dei veicoli spinti solo da energie alternative con fonti "discutibili"

ossia la e-Up, e anche la Smart - regina delle Citycar - ha sviluppato un modello totalmente a batteria. Più timido, invece, lo sbarco sul mercato di modelli come la Fiat 500e e la Kia Soul Ev.

Dal profilo delle prestazioni, al centro dell'attenzione c'è sempre l'autonomia. La spinta innovativa "generata" dalla rivoluzionaria Tesla, sta pian piano toccando tutti i modelli. In generale, la soglia dei 200 km senza doversi recare ad una stazione di ricarica è sempre più la normalità con le nuove batterie agli ioni di litio, mentre la rapidità di ricarica è ancora un



Autonomia da "grande" e listini concorrenziali possono essere due atout rivoluzionari

Publicità

DILLO AL CAFFÈ

BASTA INGIUSTIZIE

Errori medici, scandali finanziari, multe... Segnalateci quello che non va, fate sentire la vostra voce, mandate la vostra segnalazione in questo database



Invia la tua "denuncia" dal sito caffè.ch o scrivi a "Dillo al CAFFÈ", via Luini 19, 6600 Locarno



LE NOVITÀ

Ora anche il Suv diventa "green" e sceglie l'ibrido

Il miglioramento delle tecnologie ibride per i motori è tale, che anche i tanto vituperati Suv si scoprono improvvisamente "green" e scelgono le unità motrici miste per guardare al futuro e convincere una fetta crescente di clienti. Basta dare un'occhiata ai modelli presentati ultimamente per rendersi conto di come il cambiamento d'orizzonte sia molto avanzato. Al recente salone di Parigi, ad esempio, accanto ai molti veicoli elettrici a dare spettacolo per gli appassionati sono stati proprio i nuovi Suv ibridi. Se il Rav 4 di Toyota ha aperto la strada, è altrettanto innegabile che ormai tutte le principali case produttrici hanno seguito il gigante giapponese.

Naturalmente iniziando da Lexus - che non a caso è strettamente imparentata proprio con Toyota -, che ha lanciato sul mercato il suo Suv compatto Nx Hybrid, veicolo con consumi ed emissioni molto limitati nonostante le dimensioni (5,1 litri per 100 chilometri nel percorso combinato, secondo la casa), ed evidentemente disponibile anche nella versione a trazione integrale. Addirittura tripla

la tecnologia che equipaggia il crossover Outlander della Mitsubishi, capace anche di muoversi solo ad energia elettrica, mentre la modalità ibrida abbinata un motore benzina, con consumi ed emissioni a livelli davvero bassi. Scelta simile anche per un altro modello di Suv molto fortunato, ossia la Tiguan di casa Volkswagen, che con il modello Gte Plug-In Hybrid annuncia consumi sotto i 2 litri per 100 chilometri con tanto di pannello solare sul tetto per garantire un ulteriore aumento dell'autonomia complessiva del veicolo. Ovviamente, quando si dice Suv, nella categoria sono inseriti anche gli autentici "colossi" del genere dal profilo delle dimensioni. Ma anche in questo particolare segmento - quello degli "extra-large" - la tendenza verso l'ibrido non cambia. Anzi. Audi per il suo Q7 ha presentato la versione e-tron, tecnologia ormai diffusa su diversi modelli della casa di Ingolstadt. Il possente Suv nella sua versione ibrida sviluppa addirittura un totale di 373 cavalli, grazie ai 6 cilindri diesel abbinato ad un propulsore elettrico. Stessa strada anche per l'X5 della Bmw, con un sistema che sviluppa 313 cavalli e mantiene tutte le caratteristiche del modello tradizionale. Per gli appassionati del genere, insomma, la scelta non manca.



Per i possenti fuoristrada è iniziata l'evoluzione "ecologica" senza rinunciare a potenza e lusso

punto su cui le differenti case stanno un po' inseguendo Tesla (vedi articolo a lato). La situazione sta però migliorando e anche i clienti si stanno sempre più convincendo dell'efficacia e dell'efficienza di questi veicoli, che si adattano alla perfezione al tragitto casa-lavoro senza incidere sull'inquinamento atmosferico.

Pur ammettendo che il "bilancio energetico" complessivo di una vettura elettrica è ancora al centro di parecchie discussioni - ad esempio a proposito dell'impatto ambientale della produzione e dello smaltimento delle batterie -, il prezzo rimane ancora un freno piuttosto notevole allo sviluppo sul mercato di questo segmento. Anche per un modello di Citycar, se si sceglie la propulsione completamente elettrica si superano facilmente i 30mila franchi. La tendenza appare comunque al ribasso e presto le vendite potrebbero davvero esplodere.

m.s.

I MODELLI ALTERNATIVI

Dal basso in alto: la Renault Zoe in due versioni che confermano l'evoluzione del progetto a energia elettrica creato in collaborazione con Nissan; la Citroen C Zero, realizzata in partnership con Peugeot e Mitsubishi; la Volkswagen E-Up e la Bmw i3 che ha accettato la sfida delle citycar elettriche con un modello molto ambizioso

L'INNOVAZIONE

Tesla riparte da Model 3 e invade la classe media

Elon Musk, patron di Tesla, non pensa soltanto a colonizzare Marte - l'imprenditore americano è tra i promotori di una futura missione umana sul pianeta rosso -, ma è pronto ad "invadere" anche il segmento medio con un'auto elettrica che, ancora una volta, si annuncia rivoluzionaria. Dopo la Supercar Model S, capace di stupire il mondo con prestazioni da grande sportiva, ma ad emissioni zero, dopo qualche tentennamento tecnico, ecco che la casa californiana è sbarcata in grande stile sul mercato con la nuova Model 3, un'auto che potrebbe segnare una svolta epocale partendo dagli Stati Uniti, Paese sempre più attento al mercato delle "eco-car".

Alcune caratteristiche di questo modello permettono di capire tutto il potenziale di questo progetto. Iniziando dal prezzo. La Model 3 sarà sul mercato a 35mila dollari, il che rappresenta un cambiamento di rotta quasi epocale, se si considera come anche per le "piccole" - il prezzo base è normalmente attorno ai 30mila franchi (vedi articolo principale). La nuova Tesla "popolare" offre infatti prestazioni di qualità superiore. A partire da un'autonomia di 345 chilometri, praticamente il doppio di gran parte delle concorrenti nel medesimo segmento di mercato. A questo si aggiunge una capacità di scattare da 0 a 100 chilometri orari in meno di 6 secondi. Uno



"spirito sportivo" già ben noto e molto apprezzato a bordo della Model S. Progettata per ottenere le 5 stelle dal profilo della sicurezza (almeno nelle intenzioni del produttore), la Model 3 è anche compatibile con il sistema "Supercharging" che - connettendo la vettura ad una delle 4.543 colonnine Tesla in giro per il mondo, una sola, per ora, in Ticino, in cima al Monte Ceneri - permette di ricaricare le batterie in pochi minuti fino all'80% della loro capacità. Un atout finora vincente per la casa californiana.

Ma veniamo ai "limiti", perché qualche "limite" è pur emerso nella fase d'avvicinamento all'avvio della produzione della Model 3. Il primo è legato alla tecnologia. Il pilota automatico montato a bordo ha causato qualche incidente, anche mortale, sui modelli precedenti sui quali era stato sperimentato. Rimane poi da capire la reale capacità dell'azienda di produrre un modello "di massa". L'obiettivo di Tesla è infatti quello di raggiungere quota 500.000 veicoli, ma - anche tra i "fan" della casa - si temono tempi d'attesa molto lunghi. Non a caso, l'inizio della produzione vera e propria è stato più volte posticipato e, dalle ultime indicazioni fornite dall'entourage dello stesso Elon Musk, sembra che lo "start" alla fabbricazione sia definitivamente fissato per l'inizio del 2017. Date più precise, però, non sono disponibili.

ticino ^{we}ino

LA RIVISTA DI CHI AMA I SAPORI DELLA TAVOLA



Produttori e aziende, itinerari tra i vigneti e le cantine, ricette e interviste, rubriche sui prodotti del territorio, una selezione di news dal settore

IDEALE PER LA SVIZZERA: TRE MODELLI PIZ SULAI® 4x4 CON VANTAGGI PER I CLIENTI

NEW: MOTORE TURBO
A INIEZIONE DIRETTA

NEW: MOTORE TURBO
A INIEZIONE DIRETTA



Foto: NEW SX4 S-CROSS BOOSTERJET PIZ SULAI® TOP 4x4

Foto: NEW VITARA BOOSTERJET PIZ SULAI® TOP 4x4

NEW SX4 S-CROSS BOOSTERJET PIZ SULAI® 4x4: IL CROSSOVER COMPATTO GIÀ A Fr. 25 990.-

La versione BOOSTERJET PIZ SULAI® Top 4x4 entusiasma soprattutto per il rivoluzionario sistema di trazione ALLGRIP 4x4 a 4 modalità, l'innovativo sistema Radar Brake Support, la regolazione attiva della velocità, uno stop/start automatico, ABS/ESP, 7 airbag, il climatizzatore automatico bizona, il tempomat, gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, i sedili anteriori riscaldati, la funzione Keyless Entry & Start, il Bluetooth incl. vivavoce, il fissaggio ISOFIX per il seggiolino, i sensori di parcheggio anteriori e posteriori, il sistema multimediale e di navigazione con DAB+ e telecamera di retromarcia, compresi l'imperdibile pacchetto extra PIZ SULAI® e Fr. 3 000.- di bonus anniversario.

Il vostro vantaggio PIZ SULAI®: Fr. 5 680.-

NEW VITARA BOOSTERJET PIZ SULAI® 4x4: IL SUV LIFESTYLE GIÀ A Fr. 29 990.-

È la Vitara più sportiva di tutti i tempi ed entusiasma soprattutto per il rivoluzionario sistema di trazione ALLGRIP 4x4 a 4 modalità, l'innovativo sistema Radar Brake Support, la regolazione attiva della velocità, sensori di parcheggio anteriori e posteriori, il Bluetooth incl. telecamera di retromarcia, sistema di monitoraggio di parcheggio, numerose possibilità di personalizzazione, fari LED franginebbia, il climatizzatore automatico bizona, il tempomat, il Bluetooth incl. vivavoce, il fissaggio ISOFIX per il seggiolino, i sensori di parcheggio anteriori e posteriori, il sistema multimediale e di navigazione con DAB+ e telecamera di retromarcia, compresi l'imperdibile pacchetto extra PIZ SULAI® e Fr. 3 000.- di bonus anniversario.

Il vostro vantaggio PIZ SULAI®: Fr. 5 680.-

PIZ SULAI®

IL VOSTRO PACCHETTO EXTRA PIZ SULAI®

Assicuratevi anche voi il vostro imperdibile pacchetto extra PIZ SULAI®: beneficerete di vantaggi per i clienti fino a Fr. 5 680.-. Con ogni modello speciale riceverete inoltre quattro pneumatici invernali di marca su cerchi in lega Two-Tone, un moderno ombrello LED con torcia integrata e luce di posizione¹, pratiche racchette da neve con robusti bastoncini telescopici da trekking in alluminio¹, un set di tappetini di pregio, un portachiavi esclusivo ed elementi decorativi sportivi.

¹Tutti i veicoli tranne la Swift PIZ SULAI® 4x4



SUZUKI
3.5%
HIT-LEASING

Il vostro concessionario Suzuki sarà lieto di sottoporvi un'offerta Suzuki Hit-Leasing studiata appositamente per le vostre esigenze con un imperdibile 3.5%. **Condizioni di leasing:** durata 48 mesi, 10000 km all'anno, interesse annuo effettivo variabile e possono essere adattati ai vostri desideri e alle vostre esigenze. Finanziamento e leasing: www.multilease.ch. **Tutti i prezzi indicati sono consigliati e non vincolanti, IVA inclusa (bonus anniversario già detratto).** Serie limitata. Consumo normalizzato in ciclo misto: 4.8l/100km, categoria di efficienza energetica: D, emissioni CO₂: 111g/km; New SX4 S-CROSS BOOSTERJET 1.4 PIZ SULAI® 4x4, 5 porte, Fr. 25 990.-, consumo normalizzato in ciclo misto: 5.6l/100km, categoria di efficienza energetica: D, emissioni CO₂: 127g/km; valore medio di tutti i nuovi marchi e modelli in Svizzera: 139g/km.

ALI SPECIALI ESCLUSIVI SUZUKI CLIENTI FINO A Fr. 5 680.-

ANTEPRIMA SVIZZERA

METZGER ROTTMANN BURGE

**MOTORE TURBO
INIEZIONE DIRETTA**

**NEW: TECNOLOGIA
EFFICIENTE
DUAL JET**



BOOSTERJET PIZ SULAI® TOP 4x4

Foto: NEW SWIFT PIZ SULAI® TOP 4x4

NEW SWIFT PIZ SULAI® TOP 4x4:

con highlight eccellenti come il rivoluzionario
innovativo sistema Radar Brake Support, regolazione
e posteriori, sistema multimediale e di navigazione,
regolazione della pressione pneumatici TPMS, valori CO₂ contenuti,
cerchi decorati di rosso, retrovisori color argento
e decorativi Boosterjet spoiler anteriore, compresi
di bonus anniversario.

NEW SWIFT PIZ SULAI® 4x4:

LO «SCALATORE» COMPATTO GIÀ A Fr. 17 490.-

La Swift Top 4x4 entusiasma con tutti i suoi accessori: ABS/ESP, 7 airbag, tempomat, Start/Stop automatico, fissaggio ISOFIX per il seggiolino, alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, chiusura centralizzata con telecomando, radio e lettore CD con 6 altoparlanti incl. connessione USB, sedili anteriori riscaldati, climatizzatore automatico con filtro antipolline, Keyless Entry/Start, vetri oscurati, compresi l'imperdibile pacchetto extra PIZ SULAI® e Fr. 2 000.- di bonus anniversario.

Il vostro vantaggio PIZ SULAI®: fino al Fr. 4 260.-



ALLGRIP consente, grazie a quattro modalità attivabili dal conducente, un controllo ottimale in tutte le condizioni stradali e di guida.



La compatta N. 1



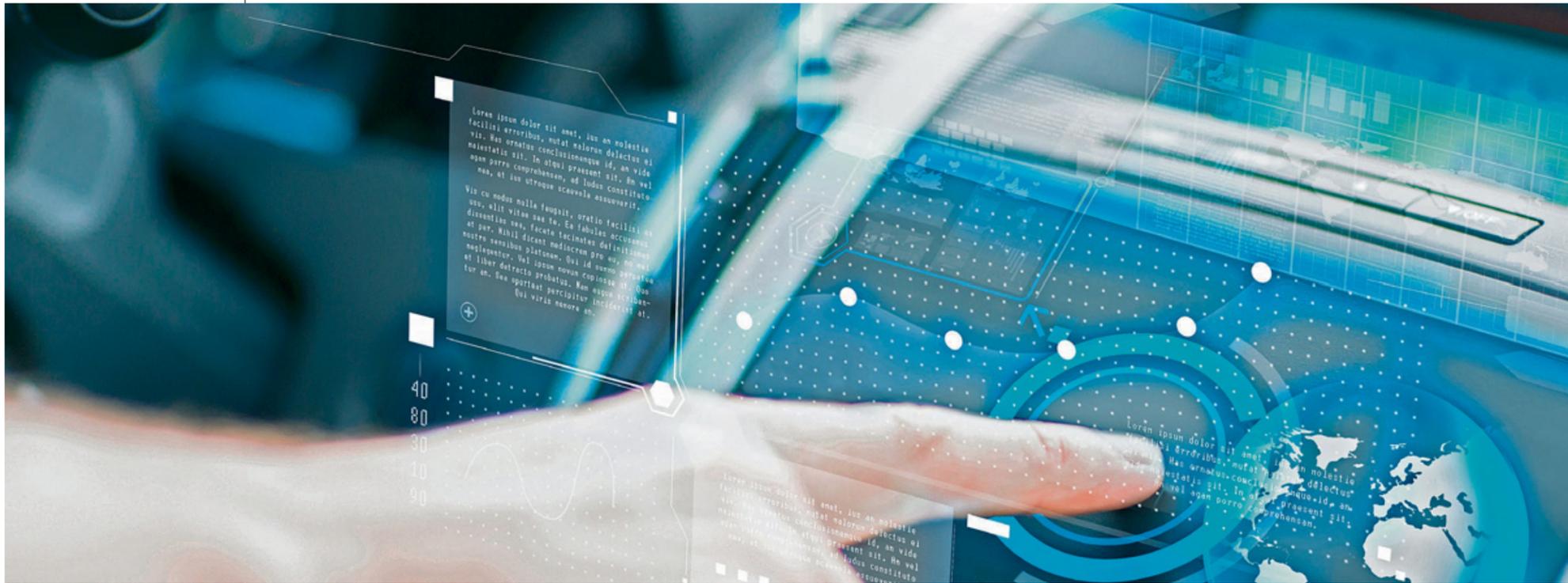
Way of Life!

www.suzuki.ch

3.56%, casco totale obbligatoria, anticipo straordinario: 15% del prezzo netto di acquisto, cauzione: 5% del prezzo netto di vendita, almeno Fr. 1000.-. La durata e il chilometraggio sono limitati. Solo fino ad esaurimento scorte. Acquistatela subito e approfittatene. Valido per immatricolazioni al 31.12.2016 o fino a revoca. New Swift PIZ SULAI® 4x4, 5 porte, Fr. 17 490.-, categoria di efficienza energetica: E, emissioni CO₂: 127g/km; New Vitarra BOOSTERJET 1.4 PIZ SULAI® Top 4x4, 5 porte, Fr. 29 990.-, consumo normalizzato in ciclo misto: 5.4l/100km.

La sicurezza.

L'innovazione. La svolta tecnologica permetterà di avere in dotazione radar e telecamere, prima riservate alla categoria lusso, pure sulle utilitarie di serie



LEURONCAP

Il "Safety Pack" ha una pagella tutta stellata



La valutazione si basa su quattro parametri: l'impatto frontale, quello laterale contro un'altra auto, quello sempre laterale, ma contro un palo, e il test del colpo di frusta. La risposta dimostra quanto può essere considerata sicura l'auto scelta. E sono sempre di più i guidatori che, prima di acquistare un'auto nuova (ma anche usata), controllano quante "stelle" s'è guadagnata dall'Euro Ncap. Sì, perché l'European New Car Assessment Programme, programma europeo di valutazione, come agli chef assegna ai nuovi modelli di auto le ambite stelle. E basta inserire marca e modello prescelto nell'apposito spazio del sito www.euroncap.com per vedere la "pagella".

Proprio per non correre il rischio che le auto sottoposte ai test corrispondano solo ai "migliori piatti" della casa, cioè i modelli super accessoriati, da quest'anno la valutazione in stelle è doppia. Una prima valutazione è riferita all'equipaggiamento di sicurezza di serie su tutte le versioni disponibili sul mercato auto europeo (cosa che riflette il livello minimo di sicurezza che ci si aspetta da qualsiasi veicolo venduto), la seconda invece è riferita al "Safety Pack", l'equipaggiamento avanzato offerto in opzione, attestando il livello di sicurezza che il veicolo può raggiungere. La valutazione complessiva, comunque, non si limita alla sicurezza di guidatore e passeggeri, ma è estesa agli occupanti bambini e anche ai pedoni. E tutte le nuove tecnologie, dall'Aeb all'eCall (vedi articolo in pagina) sono già stati testati da EuroNcap.

Più che sul pedale dell'acceleratore si spinge sul tasto della sicurezza

La tua auto non è ancora dotata di Aeb, Lls e Attention assist? Non hai neanche eCall e MyKey? Ci dispiace, ma non stai guidando in condizione di sicurezza. O almeno di sicurezza totale, visto che stiamo parlando di sigle e dispositivi (vedi articolo in pagina) non esattamente di serie che, appunto, dovranno permetterci una svolta tecnologica "democratica", non riservando alle sole vetture extra lusso quegli optional (a pagamento) che potrebbero salvarci la vita.

Poi è vero che le auto sono sempre più "intelligenti" e, alla fin fine, nella stragrande maggioranza degli incidenti stradali è più probabile vedere il guidatore e i suoi errori sul banco degli imputati, e non un errore della "macchina", ma è altrettanto vero che se le nuove tecnologie ci danno un "aiutino" a essere meno distratti e dannosi non possiamo che ringraziare. Probabilmente ci vorranno anni prima di sedere su un'auto senza pilota, che si guida da sé (e in questo caso le colpe saranno tutte sue?), ma le tappe verso l'automobile del futuro, a sicurezza totale, sono sempre più veloci. Comunque molto più veloci rispetto a qualche decina di anni fa, quando già l'auto non era più un lusso concesso a pochi, ma un mezzo di mobilità di massa.

Le cinture erano in commercio già negli anni '60, ma ci vollero decenni prima d'imporle con una legge

sembra incredibile pensarci ora, ma i "veterani" del volante ricordano bene, ad esempio, che a consentire la nostra possibilità di visione dell'ambiente circostante, oltre al parabrezza e ai finestrini, era previsto solo lo specchietto retrovisore. Lo specchietto laterale era un optional, averlo anche sul lato destro, poi, quasi un'esagerazione.

E che dire delle cinture di sicurezza? Erano in commercio già nel 1960, ma prima di ottenere una reazione a catena servì una legge che le impose in Francia nel 1973 (tredici anni dopo!), mentre gli ultramoderni Stati Uniti aspet-

tarono il 1975, e neanche in tutti gli Stati.

Oggi è impossibile trovare anche la più economica delle utilitarie senza gli air-bag, ma forse dovrebbe far riflettere il fatto che il loro brevetto fu depositato nel 1953 e ci vollero vent'anni di perfezionamento per vederle montate sulla prima auto prodotta in serie: la Oldsmobile Toronado nel 1973. Per la cronaca è bene ricordare che il dispositivo venne definitivamente adottato (a pagamento, s'intende) solamente nella prima metà degli anni Ottanta.

Ora ci sembra banale avere a disposizione sistemi di frenata assistita, telecamere perimetrali, segnalatori acustici e tutti i margini possibili e immaginabili a protezione e aiuto durante la guida. E nella nostra scelta dell'auto da acquistare difficilmente rinunciamo a dare un'occhiata alle "pagelle" periodicamente aggiornate dei test Euro Ncap. Perché tanto noi clienti quanto le case automobilistiche abbiamo finalmente capito che la sicurezza non vale meno dei cavalli, della cilindrata, del design e del comfort dell'auto. E meno che meno dei gadget digitali di cui viene costantemente imbottita.

Così i tempi per arricchire la nostra dotazione di tecnologie salvavita sono diventati sempre più rapidi. Anche se la stessa Bosch ricorda come per la diffusione del sistema antibloccaggio (Abs) ai freni - oggi praticamente obbligatorio in tutto il mondo - servì un quarto di secolo. È andata meglio, invece, all'Electronic Stability Control (Esp), il controllo elettronico della stabilità, che ne richiese poco più di dieci di anni. Insomma, è vero che il progresso tecnologico ha subito una brusca accelerazione, ma quello che maggiormente ha contribuito è la maturazione di coscienza collettiva che ha "spinto sul pedale" - e questo è il caso di dirlo - non dell'acceleratore, ma quello più importante della sicurezza.

Aspetteremo anni prima di sedere sull'auto che si guida da sé, ma le tappe per arrivare al rischio zero sono più rapide



LE NOVITÀ SUL CRUSCOTTO

Dall'attention assist alla chiave MyKey, passando per l'eCall gli assistenti alla guida sicura sono sempre più presenti nel quadro comandi delle vetture di ultima generazione, anche se finora buona parte di queste novità sono opzionali



I dispositivi.

Gli assistenti che salvano la vita

Tutti i congegni che ritroveremo sulla nostra vettura

Forse metteremmo in imbarazzo il nostro garagista di fiducia chiedendo se la nostra auto prevede i nuovi dispositivi, ma visto che si tratta della nostra (e altrui) sicurezza è comunque il caso di conoscere gli ultimi ritrovati di assistenza tecnologica. A partire dalla frenata autonoma, l'Autonomous emergency braking meglio noto come "Aeb", utilissimo in caso di distrazione alla guida perché entra in azione in situazione percepite come critiche, limitando almeno l'impatto in caso di velocità elevata. Oppure l'Attention assist, che non solo s'accorge di un calo di concentrazione di chi è al volante, ma si permette anche di consigliargli una sosta prima che subentri il classico colpo di sonno. E non sono congegni fantascientifici, visto che non poche auto le prevedono già nel listino.

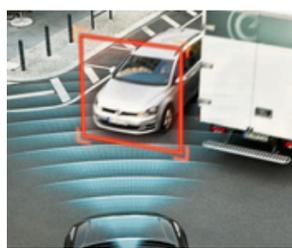
Non è poi così lontana la data che farà apparire sul nostro cruscotto, compreso nel prezzo, la spia del dell'Intelligent speed assist che impedisce di superare una velocità, da noi stessi stabilita, e che ci permetterà di evitare le distrazioni che, immancabilmente, ci colgono in vicinanza dei soliti radar. Avremo in dotazione anche la "MyKey", la chiave elettronica che permette di preimpostare alcune funzioni alla guida quando consegnamo la nostra auto a un altro guidatore. Diventerà anche più tranquillizzante rispondere sì alla domanda del figlio neo patentato: "Mi presti la macchina?". Sarà invece già obbligatorio, nel 2018, su tutte le nuove auto l'"eCall"; il sistema che trasmette autonomamente una serie di dati all'apposito

centro servizi in caso di incidente, e chiamare i soccorsi.

Anche il Lane support system, detto "Lls", si sta facendo le ossa sui modelli esclusivi, ma questi accorgimenti che oltre correggere la traiettoria dell'auto mal impostata ti segnalano quando inavvertitamente oltrepassi la linea della tua corsia farebbero comodo un po' a tutti i veicoli a quattro ruote. Anche i congegni che esaltano la nostra visuale non vanno sottovalutati. Soprattutto di notte, ad esempio, diventano più che utili i fari a Led, i sensori luci, i proiettori allo Xenon - già proposti da varie case automobilistiche -, e persino, anche se in rari casi, anche usando la tecnologia laser.

Non sono disprezzabili anche i cosiddetti "fari adattivi", che possono ruotare il fascio di luce intorno alle curve rendendo visibili parti di carreggiata altrimenti al buio. E non c'è niente di più buio, invisibile, che l'insopportabile "angolo cieco", quello che ci impedisce di accorgerci per tempo di un veicolo che ci sta sorpassando ed è sfuggito all'inquadratura dei nostri specchietti. Un segnale luminoso o sonoro, coi riflessi digitali più immediati dei nostri, ci potrà avvisare in tempo reale.

Ma il futuro ci riserva molte altre sorprese in queste tappe verso la sicurezza totale al volante. Prematuro parlarne, ma le "macchine intelligenti" se non in cantiere, sono già in fase di studio o di test. Come ad esempio le auto "car2car", i veicoli interconnessi ad altri veicoli che si trasmettono simultaneamente tra loro, e anche alle infrastrutture apposite sulle strade, tutti i dati utili a rendere ancora più efficace la prevenzione degli incidenti.



La frenata autonoma Aeb entra in azione in situazioni percepite come critiche limitando i danni dell'impatto

IL FUTURO
Già in fase di test le auto "car 2 car", macchine intelligenti che trasmettono i dati fra le vetture stesse



LA COSCIENZA COLLETTIVA
Tra assistenti digitali e accessori salvavita il progresso tecnologico ha visto un'accelerazione, ma ha maggiormente contribuito la maturazione della coscienza collettiva

LA TECNOLOGIA A BORDO

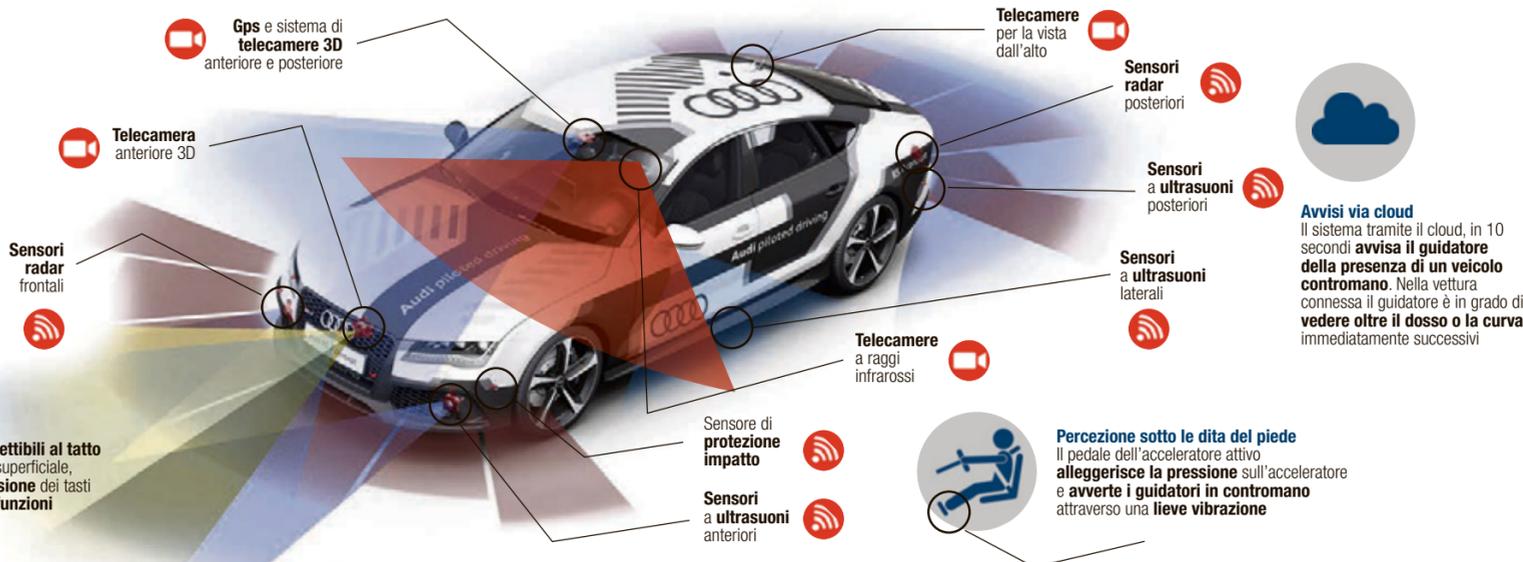


La diagnosi preventiva
L'auto connessa registra anche i dati d'esercizio dei singoli componenti. Algoritmi intelligenti consentono una diagnosi preventiva

Officine connesse
Grazie ai dati del veicolo trasmessi è possibile individuare più rapidamente i ricambi e calcolare meglio i tempi di lavoro richiesti



Touch screen
I tasti sul touch screen sono percettibili al tatto grazie a variazioni della struttura superficiale, a seconda dell'intensità di pressione dei tasti si possono richiamare diverse funzioni



Avvisi via cloud
Il sistema tramite il cloud, in 10 secondi avvisa il guidatore della presenza di un veicolo contromano. Nella vettura connessa il guidatore è in grado di vedere oltre il dosso o la curva immediatamente successivi



Percezione sotto le dita del piede
Il pedale dell'acceleratore attivo alleggerisce la pressione sull'acceleratore e avverte i guidatori in contromano attraverso una lieve vibrazione

Il decalogo.

Software, test e design nella vettura "pensante"

Le tappe di una rivoluzione che è già partita

1

LA GRANDE SFIDA

Realizzare vetture a guida autonoma, cioè senza l'intervento diretto dell'uomo, è una delle sfide più interessanti degli ultimi anni. E coinvolge i colossi dell'industria dell'auto che da tempo si stanno confrontando con le nuove tecnologie e la loro capacità di mutare molto rapidamente

2

IL DEBUTTO

Secondo diversi analisti, soprattutto di scuola americana, il debutto della vettura autonoma, senza guidatore, potrebbe arrivare nel 2020. Ma si tratta unicamente di una stima. L'esordio potrebbe avvenire negli Stati Uniti, a patto tuttavia che l'ente americano per la sicurezza alla data di partenza dia il proprio via libera

3

IL TRAFFICO

Uno degli elementi che potrebbe portare a una svolta è la capacità di dialogare tra vetture e sistemi differenti. Cioè la possibilità di fare rete, in pratica di scambiare informazioni in tempo reale sulla viabilità e gli ostacoli che l'auto senza guidatore incontra durante i suoi percorsi

4

I CONSUMI

Un algoritmo, secondo le previsioni degli studiosi, dovrebbe portare a un equilibrio ideale fra velocità di marcia e consumo, in modo da ottenere un risparmio energetico attorno al 24 per cento. Sarebbe un grande passo avanti anche sul fronte della lotta all'inquinamento e delle emissioni nocive

5

LA GUIDA E IL DESIGN

Progettare l'auto del futuro non vuol dire soltanto mettere a punto sistemi di guida che consentano all'autista di non tenere le mani sul volante. Ma progettare anche interni confortevoli, tecnologici, in modo che chi sta nell'abitacolo possa leggere o rilassarsi in un ambiente di design. È una sfida

6

LE TECNOLOGIE

Molte tecnologie sono già pronte, diversi programmi sono stati messi a punto dai team di ricerca delle industrie. Ora bisognerà tuttavia integrare questi sistemi l'uno con l'altro e "fonderli" in un unico software. Ogni casa automobilistica proverà poi a personalizzare i propri programmi

7

LA CONDIVISIONE

Il rischio è quello di avere troppi programmi e troppe sigle, differenti non solo per casa automobilistica, anche per aree geografiche. Per questo si pensa a protocolli comuni tra industrie, soprattutto sui livelli di sicurezza, dove si lascerebbe spazio appunto alla personalizzazione

8

L'INTELLIGENZA

Il cuore della "guida senza autista" sta nello sviluppo di una intelligenza artificiale, in modo da arrivare a produrre una macchina "pensante". Ma non solo. L'auto dovrebbe anche poter apprendere progressivamente immagazzinando dati. Dati da sfruttare durante i percorsi, attraverso segnali del cellulare

9

I TEST

Un'altra grande sfida è sottoporre l'intelligenza artificiale sviluppata per l'auto a una serie di test, virtuali ma anche fisici, di lunga durata. Occorre mettere a confronto l'auto con situazioni che si possono incontrare durante un tragitto. Il problema è che spesso in strada si creano situazioni non immaginabili

10

IL QUADRO LEGALE

Per far partire le sperimentazioni, come ultima tappa, serve un quadro legale. Norme sul comportamento stradale. Gli esperti fanno notare poi che occorrono regole etiche in modo che i programmi dell'auto senza autista possano subito scegliere, in caso di pericolo, come salvare le persone prima delle cose

L'innovazione.

La linea. Un settore inedito monopolizzato finora dalle migliori marche tedesche, ma la tendenza che ridisegna il look anche dei modelli più grintosi è destinata ad espandersi

Dopo i motori anche il design diventa ibrido

Un Suv è un Suv e una coupé è una coupé. Un concetto che sembrava incontestabile, anche perché a caratterizzare le due categorie di modelli bastavano le qualità grintose, con ambizioni da fuoristrada della prima, e la sportività elegantemente corsaiola della seconda. Niente di più sbagliato, visto che il mercato ha premiato quella tendenza all'ibridazione che, evidentemente, non si ferma ai motori, ma si estende al design. Detto fatto, il Suv coupé è già un must.



Anche il Suv riscopre il fascino e la sportività del coupé

Una caratteristica unisce tutti i più importanti saloni automobilistici del mondo. In America come in Europa, in Cina come in Australia il Suv si restringe, si rifà il look e si trasforma in coupé. Audi, Bmw, Mercedes, infatti, non esitano a farsi una spietata concorrenza e fanno a gara nel presentare modelli in una finora inedita categoria: quella dei "suv-coupé". Un segmento di mercato, non proprio accessibile a tutti, che è diventato subito un trend modaiolo.

L'avvicinamento all'ibridazione stilistica del design ha richiesto anni, e ha preso consistenza soprattutto grazie all'innovazione tecnologica che ha permesso di concretizzare uno stile. E i primi segnali li aveva già dati, già nel 2008, proprio Bmw con il modello X6, dotato di dimensioni massicce ma con un tettuccio spiovente, da auto sportiva. Lo stesso marchio bavarese che oggi rilancia la puntata con la X4. Stesso concetto - anzi "concept" come amano dire gli esperti -, forme simili, dimensioni ancor più compatte e la stessa provenienza: entrambe, infatti, sono prodotte negli Stati Uniti, negli impianti di Spartanburg, Sud Carolina.

Il quanto della sfida è stato subito raccolto

da Audi e Mercedes che, a differenza dell'antagonista, che predilige il mercato nordamericano, hanno scelto come mercato di riferimento la Cina. Ed effettivamente il mercato orientale sembra avere un debole per griffe prestigiose e prodotti di lusso; terreno fertile per vetture pensate soprattutto per le fasce medio-alte degli automobilisti. Le due case teutoniche si sono addirittura spinte a presentare due "concept car", modelli destinati al mercato futuro: l'Audi TT Offroad Concept e la Mercedes Concept Coupé Suv.

Il primo modello è un'ulteriore evoluzione del concetto TT, la sportiva lanciata dai "quattro cerchi" nel 1998. Dopo l'ultima versione, lanciata un paio di anni or sono, la più sportiva delle Audi ora diventa una specie di laboratorio-tecnologico e, in un certo senso, anche stilistico del marchio tedesco. Non a caso queste ultime novità arrivano dopo il "concept allroad Shooting Brake", visto al salone di Ginevra, ma con l'aggiunta di nuovi

atout. Ad esempio sarà un'ibrida con ricarica wireless, visto che basterà parcheggiarla su un'apposita "piastra" per fare il pieno alle batterie. Interni ovviamente all'ultimo stadio dell'hi-tech e fari Led Matrix, per assicurare la migliore visione possibile in ogni condizione di oscurità e di maltempo. E queste sono solo alcune delle tecno-novità presentate da Audi all'appuntamento di Las Vegas...

Chi ha scommesso senza indugi nel segmento dei Suv Coupé è invece Mercedes. La Glc Coupé, come la "sorella" Gle, infatti, sintetizza pienamente le caratteristiche fondamentali di queste tipologie di automobili. Più lunga di 7 cm, con i suoi 4,73 metri, e più bassa di 4 cm 1,60 metri, rispetto al modello da cui è stata preceduta, la nuova proposta della casa dalla stella, è caratterizzata da linee che sono poi riprese anche nella più robusta Gle.

Il risultato dà vita ad una linea muscolosa e filante, e a tutto a vantaggio di chi - magari un po' più alto della media - fa di solito fatica ad accomodarsi sui sedili posteriori. Nella Glc "normale", giusto per non farsi mancare niente, il sistema d'infotainment con navigatore comprende pure un tablet da 8" sopra la parte centrale della plancia.

Insomma, il segmento Suv Coupé finora è un affare tutto tedesco, e non sarà facile per i competitor recuperare il gap ottenuto sul mercato dalla case teutoniche. **e.r.b.**

LE PRIME DELLA CLASSE

Nel ristretto listino dei nuovi Suv Coupé i posti d'onore spettano, dall'alto a sinistra in senso orario, alla Mercedes Glc, alla Bmw X4, alla oversize Audi Q7 e ancora alla Mercedes Gle



IL CONCEPT

L'Audi TT offroad concept diventerà realtà nel 2017. Il Suv coupé, inserito nella famiglia crossover, dovrebbe essere commercializzato con il nome "TTQ"

Audi, Mercedes e Bmw si danno battaglia da qualche anno, sviluppando originali ed eleganti crossover di grande successo

I fuoristrada acquistano un'identità grazie agli "stilisti" della carrozzeria

Non solo coupé, ma anche cabriolet e persino in versione "compact". Forse solo il più classico e tradizionale dei modelli d'auto, la berlina, ha conosciuto tante rivisitazioni dei designer come il Suv. Nessuno, però, come il Suv ha stuzzicato così tanto la fantasia dei progettisti in così poco tempo.

È difficile ricordare i tempi in cui il termine Suv, acronimo di Sport Utility Vehicle, cioè "veicolo utilitario sportivo", identificava semplicemente una particolare categoria di autoveicoli dall'assetto rialzato e con trazione integrale. Più semplicemente dei "fuoristrada", e fino agli anni Ottanta l'unico rappresentante europeo della categoria era praticamente la Range Rover. È solo all'inizio di questo terzo millennio che gruppo dei Suv si è diversificato in più fasce di mercato, in tutte le cilindrate, dimensioni e tasche. Il paradosso è dato dal fatto che una vettura, inizialmente grezza e potente per affrontare gli sterrati più impervi, si è trasformata in una delle auto più "intonate" alla guida cittadina: bella, elegante, alla moda.

E il termine "moda" è proprio il più adatto, perché proprio come uno stilista fa con un abito, carrozzieri e design hanno fatto a gara per "cucire addosso" al nostro Suv una nuova identità, confezionata su misura. E che questi "sarti" delle quattro ruote abbiano intuito il potenziale dell'estetica rispetto alle funzionalità originarie (ed effettiva-

mente utilizzate da ben pochi) del Suv, è dimostrato proprio dal fatto che il papà del primo Suv di lusso compatto con la capote, la Evoque Convertible, sia lo stesso Gerry McGovern, già capo designer del Land Rover Freelander, un Suv storico, che è stato più venduto in Europa per diversi anni. Per non parlare della tendenza glamour del fuoristrada convertito alla passerella urbana, che non avrebbe dovuto sfuggire un lustro fa, quando debuttò l'Evoque "by Victoria Beckham", che si distingueva soprattutto per il set di borse e valigie firmate in prima persona dall'ex Spice Girl. E quando un Suv finisce per essere una "Posh car" è evidente che parliamo di auto nel senso più trendy del termine...

Parlando di designer, infine, una nota la merita il danese Remco Meulendijk che, dopo aver messo la matita sulla Porsche Panamera, la Bmw serie 5 Touring e la nuova Volvo 60, ha griffato anche la più compatta dei nuovi Suv: la Polo. Anche la Volkswagen, quindi, entra in un mercato - quello delle "crossoverine" - che ha mietuto fasce di clienti a tutto spiano negli ultimi anni. Si prevede che sarà sul mercato solo nel 2018, ma a confermare la tendenza della Suv da design il fatto che della nuova Polo (ancora in cerca di un nome) non si disquisisce su pianale e motore, ma di linea, allure, forme, fiancate scolpite... Insomma è tutta questione di estetica, di design.



LA POLO COMPACT

Uscirà nel 2018 il più minuscolo dei crossover, l'inedito Suv Polo, il più piccolo della Volkswagen che entra così in un segmento di mercato di grande successo

La curiosità.

Il dizionario. Altro che bielle e pistoni. Ecco come cambia il linguaggio tra gli amanti delle quattro ruote



App, software, Suv... è il nuovo dizionario per mettersi al volante

APP

O applicazione. Ormai anche le automobili non possono fare a meno dello smartphone o delle tecnologie ad esso collegate. Basti pensare alle innumerevoli possibili applicazioni di Google. Dalle mappe alla ricerca di indirizzi, dalle informazioni sul traffico alle indicazioni su alberghi o luoghi da visitare. Se l'auto è sempre più smart, la colpa, o il merito, è anche delle applicazioni, che ormai consentono anche di gestire il veicolo a distanza. Dall'accensione del riscaldamento quando l'auto è ancora in garage fino ai sistemi di allarme e di geolocalizzazione.

AUTONOMIA

Lo sviluppo sempre più rapido del segmento delle auto elettriche ha inserito il nuovo concetto. La domanda "Sì, ma quanti chilometri faccio?" non è più legata al pieno di benzina (o diesel), ma alla capacità delle modernissime batterie agli ioni di litio di supportare le esigenze e lo stile di guida di chi sta al volante.

CONDIVISIONE

Il semplice fatto che le automobili hanno - di solito - più di un sedile, dovrebbe essere sinonimo di condivisione. E, anzi, l'avvento delle sette posti dovrebbe incentivare ulteriormente l'utilizzo dei veicoli in compagnia. E, invece, soprattutto nel tragitto casa-lavoro è necessario inventarsi iniziative per il "car sharing", che altro non è, se non la buona e vecchia condivisione dell'automobile (nel caso, con i colleghi).

CONNETTIVITÀ

È diventato quasi un mantra per le case automobilistiche. Anche l'auto (come già visto alla voce App) ha necessità di essere sempre connessa. Nel senso che l'accesso ad internet non solo è un "benefit", ma sta diventando un "must have" per evitare di ritrovarsi sì al volante del mezzo un tempo considerato sinonimo di libertà, ma tagliati fuori dal mondo... virtuale.

ELETTRICITÀ

Sarà davvero l'energia che permetterà al mondo di muoversi in futuro. Qualche segnale in questo senso, c'è, eppure non mancano i dubbi. Come quello che impone di capire da che fonte attingere per evitare di ricadere nel circolo vizioso dell'inquinamento. Oppure comprendere appieno quanta energia sia necessaria per produrre e smaltire le moderne batterie. Se il santo, insomma, vale la candela.

IBRIDO

L'era ibrida è cominciata. Ormai tutte le classi di veicoli hanno un modello ibrido. Dalle micro car cittadine come la Smart, fino all'auto da sogno, sia essa la supersportiva con tecnologia derivata direttamente dalla Formula 1 (che non a caso utilizza unità motrici ibride), oppure un imponente Suv. Sì, perché ora anche i Suv sono sempre più ibridi.

ROBOT

Qualche incidente di troppo nella fase sperimentale della guida automatizzata sta rallentando un tantino un processo che appare comunque inesorabile. Perché presto in auto saliremo solo come passeggeri e a guidare ci penserà il robot. Chiamatelo pure con il nome che preferite, ma sempre di robot si tratterà.

SICUREZZA

Come recita il detto, la sicurezza assoluta non può essere raggiunta. Eppure la strada imboccata dall'industria automobilistica è quella. I sistemi di gestione automatizzata della frenata, il controllo della corsia, gli avvisi sulla distanza tra i veicoli, l'aiuto alla guida in caso di maltempo, sono ormai una realtà consolidata anche su molti modelli a basso costo.

SOFTWARE

È forse la parola chiave per il futuro dell'automobile, perché solo un'intelligenza artificiale sarà in grado di gestire al 100% tutte le diavolerie tecnologiche montate a bordo del veicolo. Il libretto delle istruzioni rischia davvero di diventare un tomo in quattro volumi.

SUV

Che senso abbia il Suv senza la trazione integrale è ancora da capire. Fatto sta che questo segmento sembra non aver ancora toccato il suo apice. Si sperimentano nuove vie, dal Suv Coupé a quello ibrido, ma il concetto è sempre quello: se non mi compro un "bestione", che automobilista sono? **m.s.**

Le 10 parole

Pubblicità

Leggeteci a mezzanotte.

La versione digitale del Caffè nella notte tra sabato e domenica.

PROVALO, È GRATIS PER SEMPRE!



Scarica l'applicazione gratuita per smartphone e tablet, disponibile su Apple e Android, e sfoglia il tuo giornale in tempo reale prima ancora che venga stampato

Sul sito caffè.ch trovate anche lo sfogliatore e-paper



Piacere di guidare



PARTENZA DIREZIONE DIVERTIMENTO.

**BMW xDRIVE, IL SISTEMA DI TRAZIONE INTEGRALE INTELLIGENTE.
SU 111 MODELLI. ORA A CONDIZIONI VANTAGGIOSE.**

Rolando Agustoni SA

Via San Gottardo 6
6828 Balerna
Tel. 091 683 33 53
www.agustonisa.ch

Garage Torretta SA

Via San Gottardo 109
6500 Bellinzona
Tel. 091 829 35 49
www.bmw-torretta.ch

Pino Vescovi SA

Via Chiasso 16
6710 Biasca
Tel. 091 862 52 52
www.bmw-vescovi.ch

Emil Frey SA

Via Vedeggio
6814 Lamone presso Lugano
Tel. 091 961 63 63
www.bmw-efsa-lamone.ch

Garage Rivapiana SA

Via San Gottardo 139
6648 Minusio-Locarno
Tel. 091 735 89 31
www.rivapiana.ch

Il mercato.

La tendenza. L'auto diventa sempre più donna. Basta osservare i tanti spot pubblicitari "female oriented" per capire che lo scardinamento di tutti i pregiudizi è realtà

LE REGINE

Oltre alla Mini Countryman (dall'alto), Classe A Mercedes, 500X e Peugeot 108 tra le auto preferite dalle donne, anche la Toyota Yaris Blu, la nuova Lancia Ypsilon, la Citron C3 Vanity Fair, ma pure la più impegnativa Bmw X1 e il Maggiolino Volkswagen, soprattutto nella versione cabrio



L'auto è donna. E non ne aveva dubbi, già nel 1925, Gabriele D'Annunzio, che attribuendole una A maiuscola, sancì che "L'Automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità d'una seduttrice; ha, inoltre, una virtù ignota alle donne: la perfetta obbedienza. Ma, per contro, delle donne ha la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza". A scardinare il pregiudizio della tradizione popolare, che voleva il binomio donne e motori automaticamente mutuato in "gioie e dolori" hanno, in un primo tempo, contribuito le statistiche

delle agenzie di assicurazioni rivelando l'esatto contrario: percentualmente sono gli uomini a causare più sinistri! Ma la spallata definitiva l'hanno data le campagne pubblicitarie che hanno progressivamente abbandonato l'idea di raccontare un mondo automobilistico esclusivamente al maschile. Basta osservare gli spot tv delle major del volante per capire che, business is business, la capacità delle donne di scegliere e comprare un'auto da sole è ormai acquisita. Anzi, anche quando la vettura è per lui, meglio "tenerselo buone", perché è sempre

lei ad accompagnarlo dal garagista, e la sua "consulenza" può essere determinante. È vero che le donne continuano a non avere troppa dimestichezza con la meccanica e la manutenzione, ma - ammettiamolo - anche gran parte degli automobilisti ignora la materia. E in ogni caso queste lacune non comportano necessariamente l'incapacità di scegliere le caratteristiche fondamentali che deve avere la loro auto. Sempre più spesso, infatti, le donne rivendicano e sono in grado di decidere in completa autonomia il marchio, il modello, l'allestimento e il tipo di optional necessari. E senza i consigli di un uomo, anche perché, come è noto, il fatto che vi chiedano un parere non necessariamente significa che ne terranno conto. Anzi.

In ogni caso, stando all'identikit tracciato dagli esperti di marketing del settore, le auto preferite dalle donne generalmente non sono troppo ingombranti, sono scattanti e agili nel traffico per rispondere facilmente alle mille attività che fanno parte della routine quotidiana tra casa, figli e lavoro. Ma il fatto che preferiscano vetture più piccole e manovrabili, non le esime dal dare importanza al design, alla spaziosità, alla sicurezza, alla qualità dei materiali, ai colori e pure alla sostenibilità ambientale. E le case automobilistiche, infatti, non a caso cercano di proporre modelli sempre più "female oriented", analizzando tutte le scelte al femminile, soprattutto per quanto riguarda strumentazione e accessori di bordo. Tra gli optional, ad esempio, le automobiliste amano dispositivi come il park assist, l'apertura automatica dei bocchettoni per il rifornimento facilitato (e senza sporcarsi le mani), l'apertura delle porte senza chiavi e gli indispensabili sistemi integrati per gli smartphone. Solo su una cosa non si riuscirà mai a soddisfarle: il climatizzatore. Può essere manuale, automatico o persino bi o plurizona; non riuscirete mai a regolarlo come vuole lei... e.r.b

LO STUDIO

La guida in rosa e le sue abitudini irrinunciabili



Adesso che negli Stati Uniti, Canada e Regno Unito è avvenuto lo storico sorpasso, che ha visto la percentuale di patenti rilasciate a donne superare quella degli uomini, il peso e l'importanza femminile a livello decisionale ha costretto le case produttrici a impostare nuove strategie. Non solo di marketing e vendita, ma anche produttive. Perché una cosa è chiara: le donne alla guida non rinunciano all'eleganza. E nemmeno ai tacchi, anzi secondo una recente indagine la metà di loro (49%), indagine Direct Line, li indossa anche al volante, il 32% si porta nell'abitacolo il ricambio e il 36% delle neo-patentate guida con le sneakers. Particolari di poco conto? Tutt'altro, visto che le ricerche di mercato internazionali, come l'"Urban Mobility 3.0" dedicato al futuro della mobilità, non trascurano alcun dettaglio sulle irrinunciabili abitudini alla guida in rosa. E non disinteressatamente, visto che oggi, secondo gli esperti, le decisioni di acquisto sono influenzate all'80% dalle donne. Ecco le caratteristiche che, secondo tre donne su quattro, l'auto deve avere: abitacolo spazioso, accogliente e personalizzato, un'ottima visibilità, il tetto apribile, deve essere "green", avere comandi intuitivi sulla plancia, funzione di parcheggio assistito e apertura delle porte senza chiave.

Donne & motori

Quel binomio che non fa più rima con "gioie e dolori"

I modelli al femminile non devono essere troppo ingombranti, ma agili e scattanti per rispondere alle mille attività quotidiane tra casa, figli e impegni di lavoro

Partecipate anche voi: in palio premi per un valore complessivo di quasi 40 000 franchi!

L'Auto dell'anno della Svizzera 2017

SCHWEIZER ILLUSTRIERTE

Auto dell'Anno della Svizzera

powered by

AUTO

SCOUT 24

VOTATE SU:
www.auto-dell-anno-della-svizzera.ch

Il vostro voto conta: scegliete l'«Auto preferita della Svizzera» e partecipate all'estrazione di favolosi premi per un valore di quasi 40 000 franchi!

1° premio: OPEL ASTRA 1.4 TURBO



Una Opel Astra, auto dell'anno 2016, con motore turbo benzina da 150 CV del valore di 29 870 franchi! Siete voi a sceglierne, a seconda delle esigenze, colore ed equipaggiamento interno, optando ad es. per i sedili benessere o altre comode dotazioni tecniche quali i sistemi di assistenza alla guida o gli innovativi fari IntelliLux LED Matrix.

2° premio



Un rilassante **fine settimana** in Ticino per **due persone**. Per il viaggio all'Hotel Giardino Ascona (5 stelle) mettiamo a disposizione una Jaguar a scelta. Valore: 2500 franchi.

3° premio



Un **set di pneumatici Continental Premium** del valore massimo di 1000 franchi.

4°-5° premio

2x1 corsi di guida invernale in Engadina offerti da Nissan del valore di 670 franchi ciascuno. È incluso nel prezzo un pernottamento in camera doppia per il vincitore e l'accompagnatore.

6°-7° premio

2x2 biglietti in categoria 1 offerti da Nissan per la partita in casa di **Champions League** dell'FC Basilea contro l'Arsenal FC che si disputerà il 6 dicembre 2016 al Sankt Jakob-Park di Basilea. Valore 380 franchi per ciascuna coppia di biglietti.

8°-27° premio

20 carte Migrol Car Wash del valore di 100 franchi ciascuna. Utilizzabili presso tutti gli impianti Migrol Car Wash della Svizzera. Perché la vostra auto sia pulita e splendente!

Partner media

L'illustré

Termine di partecipazione: 20 novembre 2016. Sul sito web sono disponibili le immagini di tutte le 40 auto candidate.

Blick

Sonntags
Blick

ilcaffè

Condizioni di partecipazione: Termine ultimo di invio: 20.11.2016. I vincitori saranno estratti a sorte il 25.11.2016 e verranno informati per iscritto. Possono partecipare al concorso le persone domiciliate in Svizzera che abbiano compiuto il 18° anno di età. Con la vostra adesione al concorso accettate le condizioni di partecipazione consultabili al sito www.auto-dell-anno-della-svizzera.ch.