



Rivista Volkswagen

Svizzera Edizione 2/2022



Un duo elettrizzante

pagina 4

Debutto offroad per Yann Sommer

pagina 14

Divertimento al volante sulla Polo GTI

pagina 38



Notizie sulla famiglia ID.

Moltissimi appassionati della famiglia ID. provenienti da tutta Europa si sono dati appuntamento in Ticino dal 6 al 10 settembre. La sede dell'incontro è stata la grande Rotonda di Locarno, dove i partecipanti si sono radunati con i loro modelli ID. Volkswagen ha colto l'occasione per presentare due anteprime mondiali completamente elettriche (si veda riquadro) e ha portato i due ID. Buzz dello spot di «Star Wars» sul lago Maggiore. Ma il momento clou dell'incontro organizzato dallo svizzero Daniel Ott è stato lo scambio di esperienze sulla mobilità elettrica.



ID. Xtreme

Doppia sorpresa

Volkswagen ha presentato due nuove show car all'incontro targato ID.: la ID. Xtreme, basata sulla ID.4 GTX, ha una potenza di 285 kilowatt e, con il suo telaio da rally rialzato e i parafranghi più larghi, sfoggia autentiche doti da fuoristrada. La ID.5 GTX Xcite, realizzata da 14 apprendisti dello stabilimento Volkswagen Sachsen, sfoggia interni in pelle vegana, un impianto audio da 2000 watt con 10 altoparlanti e perfino uno skateboard elettrico nel bagagliaio.



ID.5 GTX Xcite

La Rivista
Volkswagen
è disponibile
anche in
formato
digitale



Newsticker

Gli ID. Buzz in funzione come autobus

Insieme al governo greco, Volkswagen sta convertendo l'isola egea di Astypalea alla mobilità elettrica. Prossimamente si provvederà a introdurre il servizio di ridesharing ASTYBUS facendo affidamento su cinque ID. Buzz.



Seconda ID.4 con 4MOTION Il portafoglio della ID.4 viene arricchito da una versione a trazione integrale: la ID.4 Pro 4MOTION. Come il modello di punta sportivo ID.4 GTX, il modello, basato sulla ID.4 Pro Performance, è dotato di trazione integrale a doppio motore.

Al via la costruzione della prima gigafactory

La prima pietra della prima gigafactory del Gruppo Volkswagen è stata posata a Salzgitter. L'inizio della produzione di celle è previsto per il 2025. La prossima fabbrica di batterie è prevista a Valencia, mentre è in corso la ricerca di sedi per altri tre stabilimenti in Europa.



L'auto più connessa Volkswagen è il gruppo automobilistico più innovativo nel campo delle auto connesse, come dimostra lo studio di settore «Connected Car Innovation (CCI) 2022» del Center of Automotive Management.

Plasmata dal vento

Pur trattandosi solo di uno studio, la ID. Aero offre un'idea concreta della prima berlina completamente elettrica di Volkswagen. Come rivela già il nome stesso, il design è votato all'aerodinamica: con la sezione frontale aerodinamica e il tetto spiovente in stile coupé, la ID. Aero raggiunge un coefficiente Cx di 0,23. Il risultato? La batteria da 77 chilowattora netti garantisce un'autonomia di oltre 600 chilometri. Grazie agli sbalzi corti tipici dello SME, questa berlina di quasi cinque metri offre una spaziosità straordinaria nell'abitacolo. La versione di serie della ID. Aero verrà lanciata sul mercato presumibilmente nel 2023.

Due tipi elettrizzanti

Pat Burgener è uno dei migliori snowboarder della Svizzera e un musicista di successo... e presto si recherà a gare e concerti a bordo del suo nuovo ID. Buzz. Lo abbiamo accompagnato nel suo primo giro di prova sul van completamente elettrico di Volkswagen.

Testo **Reto Neyerlin** Foto **Christof René Schmidt**





Il sole si abbassa all'orizzonte sopra al lago Lemano tingendo le viti della regione del Lavaux dei caldi colori della sera. Accanto a uno degli innumerevoli terrazzamenti in pietra è parcheggiato un ID. Buzz giallo e bianco e davanti Pat Burgener è seduto su una sedia da campeggio intento a suonare la chitarra: la conclusione perfetta di una giornata molto speciale.

La giornata è iniziata di primo mattino con un lieve ronzio, quando il van completamente elettrico ha imboccato la via d'ingresso di casa Burgener. Il veicolo elettrico non è ancora ufficialmente sul mercato. In questa giornata di inizio luglio Pat ha però l'opportunità esclusiva di testare il modello prima di ricevere il primissimo ID. Buzz della Svizzera a fine anno. La giornata di prova segna al contempo l'inizio di una nuova collaborazione tra Volkswagen Veicoli Commerciali e

Che si tratti di ricaricare il veicolo o di collegare il cellulare, Pat Burgener non ha problemi con l'ID. Buzz. Ed ecco che durante il viaggio compare sul display la cover del suo CD.



Il van elettrico

L'ID. Buzz è già ordinabile e arriverà negli showroom svizzeri alla fine dell'anno. In versione monovolume (ID. Buzz) offre spazio per cinque persone e fino a 2200 litri di bagagli. Il furgone (ID. Buzz Cargo) è dotato di due o tre posti a sedere e di un vano di carico da 3,9 metri cubi. I primi modelli sono lunghi 4,71 metri; seguirà poi una versione XL sulla quale saranno disponibili anche sei o sette posti a sedere. Al suo debutto, l'ID. Buzz sarà equipaggiato con motore posteriore da 150 kW e batteria da 77 kWh ricaricabile con una potenza massima di 170 kW. Per il futuro sono in programma una batteria più piccola e una più grande e un doppio motore a trazione integrale.

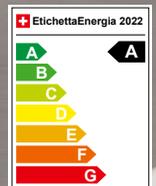
lo snowboarder professionista, membro della nazionale svizzera dal 2011.

Ma quando si parla di Pat Burgener, definirlo uno snowboarder professionista è decisamente riduttivo. L'abile 28enne è un personaggio dai molteplici talenti: oltre a vantare anche una carriera musicale di successo, dirige un'agenzia di contenuti insieme al fratello e manager Marc-Antoine, produce video musicali e cortometraggi e, in tutto questo, trova anche il tempo per coltivare i suoi hobby, come lo skateboard e il surf.

«Per fortuna ho energia da vendere», afferma ridendo. Ma non gli piace essere etichettato come un multitaleto. «Non credo nel talento; dietro ai miei successi c'è soprattutto tanto duro lavoro. Per il resto non mi pongo limiti, faccio semplicemente ciò che mi va».



I valori dell'ID. Buzz Pro:
motore elettrico da 150 kW (204 CV),
consumi 24,6 kWh/100 km,
emissioni di CO₂ 0 g/km.





**Vigneti a perdita d'occhio:
l'ID. Buzz parcheggiato su
un terrazzamento in pietra
nella regione del Lavaux.**

E oggi il nostro snowboarder di Losanna ha voglia di visitare i suoi angoli preferiti della Romandia a bordo del veicolo di prova. Stipa quindi un'incredibile quantità di cose nel gigantesco bagagliaio: tavola da surf, snowboard e skateboard e varie chitarre. Lo spazio non è certo un problema con l'ID. Buzz. Il merito è anche del motore elettrico: l'assenza del motore a combustione (quello elettrico da 150 kW trova posto sopra all'asse posteriore occupando pochissimo spazio) permette di ricorrere a sbalzi cortissimi. L'ID. Buzz offre così lo stesso passo ruote di un tradizionale van Volkswagen nonostante misuri solo 4,71 metri, ben 20 centimetri in meno.

Una camera da letto su ruote

Quando Pat Burgener riceverà il suo van elettrico, la dotazione fissa comprenderà senz'altro un materasso. «Ho un appartamento a Losanna e mi fermo spesso nello chalet di famiglia a Crans-Montana, ma in realtà vivo praticamente in auto». Gran parte dell'anno, infatti, Pat la trascorre viaggiando per esibirsi nei locali e ai festival, per raggiungere le piste da snowboard in montagna



o per andare a fare surf sulla costa atlantica. Gli capita quindi regolarmente di trascorrere la notte in auto.

Sulla strada verso Blonay, nel Canton Vaud, scopre mano a mano le caratteristiche di guida dell'ID. Buzz, che lo convincono fin dalla partenza: come una tipica auto elettrica, il van accelera con grinta e senza interruzioni nel cambio, mentre in città si dimostra inaspettatamente maneggevole, con un raggio di sterzata di soli 11 metri. «Per non parlare del silenzio: è davvero rilassante», commenta entusiasta Pat. «Non rimpiangerò mai più il motore a combustione».

A Blonay si dirige verso lo skatepark, parcheggia lì accanto e si lancia con lo skate su e giù per rampe e discese, poi scompare nella buca di cemento e rispunta dall'altro lato con un incredibile salto. Alcuni ragazzi osservano a bocca aperta il versatile atleta mentre si esibisce in un numero dopo l'altro.

Il duo non manca di attirare l'attenzione nemmeno nella seconda tappa sul lungolago a Lutry. Con il suo mix di elementi rétro e design futuristico, il van elettrico cattura come per magia gli sguardi dei passanti. Pat Burgener non ne è affatto stupito: «L'ID. Buzz è deci-

**Un asso con le tavole:
il professionista dello
snowboard è bravissimo
anche sullo skate.**



samente il veicolo elettrico con il look più forte». Ma nemmeno il conducente passa inosservato, con i classici occhiali da sole colorati che sono ormai diventati il suo marchio di fabbrica e i capelli biondi lunghi fino alle spalle. Durante le ultime Olimpiadi invernali di Pechino è diventato ancora più famoso postando sui social media brevi filmati divertenti dal villaggio olimpico durante le pause tra le gare.

Sognando le Olimpiadi

Un legame particolare unisce Pat Burgener ai Giochi: da bambino ha visitato il Museo Olimpico di Losanna sognando di essere un giorno tra gli atleti in gara. E oggi proprio qui è esposta una delle sue tavole da snowboard. Uno dei suoi più grandi successi sportivi lo ha conseguito nel 2018 in Corea del Sud, posizionandosi al 5° posto nell'halfpipe. Lo svizzero non ha dubbi: vuole assolutamente partecipare anche alla prossima edizione dei Giochi olimpici invernali di Milano Cortina nel 2026. «E ci potrò anche andare con il mio ID. Buzz», afferma con un gran sorriso.

Ora però non siamo tra le montagne innevate, bensì nel caldo clima estivo del lago di Ginevra. Le condizioni sono perfette per lanciarsi in una delle sue ultime passioni, il foil pumping, sport che consente di praticare surf ovunque, anche senza onde. Con la tecnica del



Surf senza onde: con il foilboard, tranquillamente stipato nel retro dell'ID. Buzz, l'atleta scivola sulle acque calme del lago.

Link al
video con
Pat Burgener:



Di casa al lago di Ginevra:
Pat Burgener viaggia in
giro per tutto il mondo, ma
torna sempre volentieri
nella sua terra d'origine.

pumping si mantiene sopra l'acqua la speciale tavola, che sotto dispone di un'ala aggiuntiva. Suona complicato, e in effetti lo è. Ma non per il nostro campione, che tiene perfettamente sotto controllo anche questo attrezzo sportivo.

Alla fine Pat Burgener prova la procedura di ricarica dell'ID. Buzz. Sempre a Lutry individua il punto di ricarica più vicino. Qui avvicina alla stazione la carta di ricarica, collega la presa ed ecco che subito la batteria da 77 chilowattora inizia a ricaricarsi di energia elettrica. «Ma è facilissimo», afferma stupito. In realtà non sarebbe nemmeno stato necessario ricaricare il veicolo: con un'autonomia di oltre 400 chilometri, Pat ha consumato solo una piccola parte dell'energia a disposizione.

Mentre la giornata volge al termine raggiungiamo il Lavaux. Il sole sta tramontando e per Pat Burgener è giunta l'ora di separarsi dall'ID. Buzz, ma solo per un po', visto che riceverà il suo veicolo già alla fine di quest'anno. «E poi inizieranno nuove avventure su strada», afferma entusiasta. «Non vedo l'ora!»



I consigli di Pat per scoprire **Losanna e dintorni**

I vigneti terrazzati

Lavaux, patrimonio dell'Unesco dal 2007, è per Pat Burgener «la regione più bella in assoluto». Chi passeggia tra i ripidi vigneti terrazzati, con davanti a sé la vista del lago di Ginevra e le Alpi tutt'intorno, può certamente comprendere l'entusiasmo per questo paesaggio davvero unico. Frutto del duro lavoro manuale condotto sotto la guida dei monaci nel XII secolo, all'incirca 400 chilometri di muretti in pietra formano oltre 10 000 terrazze sui ripidi pendii. Oggi i viticoltori gestiscono gli 800 ettari di superficie viticola tra Lutry e Vevey prediligendo la coltivazione dello Chasselas o del Pinot Nero. Il modo migliore per visitare i vigneti terrazzati e i paesini di viticoltori è a piedi, lungo itinerari ad anello. Vengono offerte anche delle visite guidate, mentre da aprile a ottobre è possibile salire a bordo del trenino turistico «Lavaux Express».





Bagno al lago

Chi è alla ricerca di un lido sul lago Lemano, in genere non deve cercare a lungo. Una delle zone balneari più popolari tra le persone del posto è lo stabilimento a Lutry. Con prati su cui sdraiarsi, piattaforme da cui tuffarsi, parchi giochi, buvette e spogliatoi offre tutte le comodità, atmosfera familiare inclusa.

Bowl salutari

Una cucina fresca e salutare con ingredienti svizzeri di stagione: le Poké Bowl preparate nel locale preferito di Pat Burgener «Le Spot» a Losanna sembrano pensate apposta per gli sportivi professionisti. Proprio secondo la tradizione hawaiana, il cliente sceglie un ingrediente di base, una proteina, diversi contorni e una salsa: la bowl (fredda) è servita.

Le Spot, Rue du Midi 12, Losanna
www.le-spot.ch



Storia dei giochi olimpici

Losanna è la capitale olimpica, in quanto è sede del Comitato Olimpico e anche del Museo Olimpico. Quest'ultimo è stato fondato nel 1993 ed è stato completamente rimodernato nel 2013. Attraverso un percorso interattivo allestito su tre piani, i visitatori possono scoprire la storia e lo spirito dei Giochi olimpici. Il cuore dell'esposizione permanente è rappresentato dai 1500 oggetti originali degli atleti olimpici, tra cui figura uno snowboard di Pat Burgener.

Museo Olimpico, Quai d'Ouchy 1, Losanna
www.olympics.com/museum



A man with long brown hair, wearing a dark green t-shirt, is leaning on a large, light-colored rock in a quarry. He is looking towards the left with a slight smile. The background shows a vast quarry with large rock blocks, a dirt road, and several yellow excavators. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Link al
video con
Yann Sommer:



Debutto offroad per il portiere

Yann Sommer è abituato all'adrenalina. Ma di solito è un'emozione che prova sul campo da calcio e non su una strada sterrata, dove il portiere svizzero mette alla prova la trazione integrale della ID.4 GTX completamente elettrica.

Testo e video **Dominique Zahnd** Foto **Christof René Schmidt**





L'auto sarebbe nera, ma ben presto il colore non si vede più. Dopo pochi metri sulla strada accidentata che conduce alla cava di pietra di Lindlar (Germania), la ID.4 GTX è completamente avvolta da una nube di polvere. Al volante c'è Yann Sommer, portiere della nazionale svizzera e del Borussia Mönchengladbach. Anche se è passato all'elettrico già da un anno, non ha ancora provato la trazione integrale della sua vettura lontano dalle strade asfaltate. Oggi scoprirà dunque un lato del tutto inedito della sua Volkswagen.

Ad aspettarlo alla cava c'è il suo omonimo Jörg Sommer. Il fondatore dell'azienda di eventi «Offroadwerk» conosce ogni angolo dell'area di 83 ettari in cui organizza gran parte dei suoi speciali corsi di guida. Per dargli un'idea di cosa lo aspetta, l'istruttore fornisce subito qualche dritta al campione: il terreno dal fondo roccioso e dalle collinette ripide nasconde infatti diverse insidie.

Avventura fuoristrada tutta buche e polvere: dopo la breve introduzione dell'istruttore Jörg Sommer, il portiere della Nati si mette al volante della ID.4 GTX.



La 4×4 elettrica

Su tutte le Volkswagen, la trazione integrale è chiamata 4MOTION. Ma quella dei modelli elettrici ha una tecnologia completamente diversa rispetto alle vetture tradizionali. Mentre sulle auto a benzina o diesel è il differenziale o la frizione multidisco a collegare l'asse anteriore e quello posteriore, le elettriche si avvalgono del sistema dual motor, montando un propulsore elettrico su ogni asse. Nella maggior parte delle situazioni di guida, è il motore sincrono a eccitazione permanente dell'asse posteriore a garantire la trazione. Ma quando le ruote posteriori arrivano al limite, in un attimo si attiva anche il motore asincrono compatto dell'asse anteriore. I due propulsori elettrici sono collegati da un cambio a una marcia e quindi la trazione integrale non ha bisogno di frizione o albero cardanico e reagisce con grande velocità: bastano pochi millisecondi per attivare il motore dell'asse anteriore.

Anche la ID.4 GTX viene preparata alla guida fuoristrada. Per farlo a Yann Sommer basta selezionare la modalità «Traction» dal menu. Dopodiché si mette alla guida della sua auto per un giro di prova in compagnia dell'istruttore. Una cosa è subito chiara: affrontare terreni scoscesi ha ben poco a che fare con le rocambolesche scene d'azione che si vedono nei film di Hollywood. La prima regola sugli sterrati è guidare piano e con prudenza.

Fondamentale è poi la posizione delle mani. «Tieni saldamente il volante nelle insenature delle razze a ore 3 e ore 9», raccomanda l'istruttore a Yann Sommer. In questo modo, le mani restano illese se il volante scatta all'improvviso per via di un ostacolo. Un consiglio essenziale per un portiere, che altrimenti potrebbe rischiare di rompersi un dito.

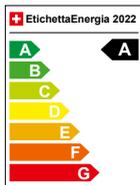
Ora la macchina sta affrontando un ripido pendio e sembra letteralmente incollata al terreno roccioso. A parte lo stridio degli pneumatici, l'elettrica a trazione integrale passa quasi in silenzio accanto a enormi scavatrici. E bisogna fare attenzione, perché la cava di pietra nella regione della Renania Settentrionale-Vestfalia è ancora attiva: qui dal 1633 si estrae la grovacca, una pietra sedimentaria tipica delle aree montane.

Trazione assicurata da due motori elettrici

Si vede proprio che il portiere della nazionale svizzera si sta divertendo un sacco tra salti e scossoni. «Quest'auto è davvero inarrestabile. Non me lo aspettavo», afferma. Tutto merito dei due propulsori elettrici anteriore e posteriore, che in caso di necessità uniscono le forze in men che non si dica (si veda riquadro).

E grazie alla trazione integrale dual motor, anche le prestazioni sportive della ID.4 GTX convincono su tutta la linea. Insieme, i due propulsori elettrici erogano fino a 220 kW di potenza (299 CV). Anche questa viene naturalmente messa alla prova: in un tratto della cava





La ID.4 GTX in cifre:
doppio motore elettrico con
una potenza massima di
220 kW (299 CV),
consumo 23,2 kWh/100 km,
emissioni di CO₂ 0 g/km.



che non presenta rischi, dopo l'assenso dell'istruttore, Yann Sommer accelera al massimo e sgomma in curva. E mentre va a tavoletta sulla sua elettrica a trazione integrale, il portiere sprizza gioia da tutti i pori, come se avesse appena vinto un campionato.

Nella vita di tutti i giorni per il calciatore, padre di due bambini, la ID.4 GTX di Volkswagen è in primo luogo un'auto familiare. Quello che apprezza di più sono l'ottima accelerazione, il Travel Assist, che consente la guida semi-autonoma in autostrada e rende ogni viaggio più confortevole, e la spaziosità. Valigie, attrezzature sportive e passeggino: nel bagagliaio il posto non manca di certo. Ma l'ha scelta soprattutto per la propulsione elettrica a zero emissioni, perché Yann Sommer tiene molto alla sostenibilità.

Per la giornata di guida fuoristrada l'istruttore ha preparato un bellissimo finale a sorpresa: una conca piena di pozzanghere formatesi con l'ultimo temporale, dove il portiere può scatenarsi al volante. E la sua Volkswagen non si tira di certo indietro. Tra schizzi di fango a destra e a sinistra, Yann Sommer non riesce a trattenere un grido di gioia. «Nella vita di tutti i giorni avventure così non capitano di certo. Ecco perché mi godo al massimo questa guida offroad», spiega il calciatore ridendo. «Ma adesso devo assolutamente portare la mia ID.4 GTX all'autolavaggio...».

Tra pozzanghere piene di
fango e sgommate in curva,
Yann Sommer si diverte a
più non posso.



«Diamo slancio alla Svizzera calcistica»

Un allenamento con le stelle del calcio? Portare la palla in uno stadio gremito prima del fischio d'inizio? L'impegno di Volkswagen nel calcio non solo garantisce la mobilità dei giocatori della nazionale svizzera, ma realizza anche i sogni dei tifosi.

Gli Europei di calcio 2022 in Inghilterra ne sono stati la prova lampante: gli appassionati di calcio svizzeri stravedono per la nazionale femminile senior. E quando l'Under 21 lotterà, si spera, per il titolo ai Campionati Europei del prossimo anno contro le grandi squadre d'Europa, si farà il tifo per loro anche in casa. Per non parlare poi della Nati, che dal 24 novembre sarà impegnata nella Coppa del Mondo. Ma il calcio non coinvolge solo i professionisti. In tutto il Paese vi sono oltre 270 000 calciatori tesserati, tra cui 25 000 donne e diverse migliaia di sportivi juniores e seniores.

L'impegno nel calcio

Da anni Volkswagen sostiene lo sport più amato con lo slogan «Diamo slancio alla Svizzera calcistica». Oltre alle squadre maschili e femminili maggiori, l'impegno si estende anche alle squadre giovanili, dalla U-15 alla U-21. Ma anche i fan possono vivere esperienze uniche. In fatto di sponsorizzazione, protagonista assoluta è la famiglia ID, completamente elettrica.



In palio: portare la palla in una partita della nazionale

Accompagnare sul campo i giocatori della Nati allo stadio è un'esperienza unica. Per un bambino o una bambina questo sogno può diventare realtà: Volkswagen cerca un bambino o una bambina di età compresa tra i sei e gli undici anni che porti la palla in campo in occasione di una partita ufficiale della nazionale maschile di calcio a marzo 2023. Il premio include anche una divisa da calcio completa e tre biglietti per la partita in questione. Ecco come partecipare e le condizioni: blog.volkswagen.ch/it/match-ball-carrier

Diamo slancio ai sogni dei bambini

Nil è uno dei sei bambini che ha avuto l'onore di allenarsi con i portieri in occasione dell'ultimo ritiro della nazionale, un allenamento reso possibile grazie all'impegno di sponsorizzazione.



«Per me è un sogno che si avvera! Grazie a Volkswagen mi sono potuto allenare con i portieri della nazionale e ho conosciuto i miei idoli.»

Nil, 9 anni,
gioca nell'FC Gurmels

Mobilità assicurata con il numero uno



Volkswagen è partner ufficiale dell'Associazione Svizzera di Football dal 2014. La cooperazione è stata una scelta azzeccata: il calcio è lo sport nazionale numero uno e Volkswagen da tempo è il marchio automobilistico più amato del Paese.

«Guido l'auto con logo Volkswagen più grande del Paese. E mi assicuro che i giocatori della nazionale arrivino sempre puntuali e in tutta sicurezza allo stadio.»

Raphael Hertach,
autista di autobus
per la squadra nazionale maschile

Viaggiare in modo sostenibile

Nell'ambito delle sponsorizzazioni calcistiche, Volkswagen punta soprattutto sui modelli ID, completamente elettrici, sinonimo di dinamismo e divertimento al volante oltre che di sostenibilità, dal momento che il bilancio climatico della loro produzione è neutrale. Anche Yann Sommer, portiere della nazionale svizzera e ambasciatore Volkswagen, attribuisce grande importanza alla sostenibilità: non a caso guida una ID.4 GTX completamente elettrica con emissioni zero a livello locale.



Come in un'astronave

Figli, lavoro, tempo libero: per la famiglia Stähli, residente nel Canton Obvaldo, una vita senz'auto è difficile da immaginare. Tuttavia, finora il passaggio all'elettrico non è mai stato oggetto di discussione. E se tutto cambiasse dopo il fine settimana di prova con la ID.5 GTX sulle montagne dei Grigioni?

Testo e foto **Dominique Zahnd**



La famiglia Stähli si gode il fine settimana in compagnia della ID.5 GTX: Emily, Claudia, Urs e Tom (da sinistra) con la cagnolina Nala.



I valori dell'ID.5 GTX:
doppio motore elettrico con una
potenza massima di 220 kW (299 CV),
consumo 22,2 kWh/100 km,
emissioni di CO₂ 0 g/km.

«Abbiamo vinto un fine settimana di vacanza con Volkswagen», rivela Claudia Stähli alla sua famiglia durante il pranzo. Tutti sono molto emozionati, soprattutto Tom (8 anni) ed Emily (5 anni). Il motivo? Per la prima volta saliranno a bordo di un'auto elettrica per testarla nel tragitto dal Canton Obvaldo a Lenzerheide.

La ID.5 GTX li aspetta già presso il concessionario Volkswagen, dove i genitori ricevono spiegazioni su tutti i sistemi di assistenza. «I comandi sono molto intuitivi. Appena saliti a bordo ci si sente subito a proprio agio», afferma Claudia Stähli, che guiderà l'auto questo fine settimana. Anche programmare il navigatore e collegare lo smartphone è un gioco da ragazzi. I bagagli e la cagnolina vengono sistemati nello spazioso bagagliaio.

Accelerazione tipica dell'elettrico

Alla partenza, la madre si meraviglia per la prima volta: «Non ci sono interruzioni nell'accelerazione, l'auto avanza in modo uniforme». E non dimentichiamo il silenzio. «Scivoliamo come un'astronave», aggiunge il figlio entusiasta. Il tempomat con regolazione automatica della distanza e l'assistente per il mantenimento della corsia assicurano un viaggio sicuro e rilassante. A metà tragitto il cielo s'incupisce. La pioggia batte sull'enorme tettuccio panoramico. I bambini guardano affascinati le gocce che scivolano sopra le loro teste.

Una volta arrivati all'hotel Schweizerhof di Lenzerheide, l'auto elettrica viene subito collegata alla wallbox presente nel garage sotterraneo, anche se, con l'autonomia della ID.5 GTX fino a 496 chilometri, il viaggio di ritorno sarebbe possibile anche senza ricaricare. Mentre papà Urs porta i bambini nella piscina dell'hotel, sua moglie si concede una pausa di relax nell'hammam.

Il mattino successivo Claudia Stähli conduce l'auto elettrica, a trazione integrale, fino all'hotel di montagna Tgantien, situato a un'altitudine di 1796 metri. «La trazione integrale per noi è imprescindibile», afferma. «In inverno andiamo spesso a sciare». Il divertimento al volante sulle strade tortuose è percepibile.

Successivamente si scende verso il sentiero di Globi e il bacino turchese di Valos. Qui, la spavalda cagnolina Nala sfida i bambini in una corsa. La famiglia conclude la giornata nel parco di giochi acquatici presso l'Heidsee. Il verdetto: «Autonomia, trazione integrale, spaziosità, comandi: la ID.5 GTX ci ha stupiti sotto ogni aspetto».

Un livello **superiore**

Con la versione 3.0 del software, i modelli ID. completamente elettrici di Volkswagen guadagnano nuove funzioni, finalizzate specialmente a facilitarne la ricarica e ottimizzarne l'utilizzo. Di seguito illustriamo tutte le novità più importanti nel dettaglio.

Comando vocale intelligente



Con questo aggiornamento, il comando vocale nei modelli ID. compie un impressionante balzo in avanti. Per attivare il comando basta premere un pulsante sul volante oppure pronunciare «Ehi ID.». L'assistente vocale comprende ora circa il 95% delle frasi, pone domande in caso di dubbi e può essere interrotto mentre parla. Le risposte provengono da due fonti: offline dai dati memorizzati nell'auto e online dal cloud.

Ricarica fino a un massimo di 135 kW

Con il software 3.0, tutti i modelli ID. con batteria da 77 kWh si ricaricano presso una stazione di ricarica rapida con 135 kW invece di 125 kW. Per la ID.5, la prima ad avere a bordo il nuovo software di serie, ciò consente di risparmiare fino a nove minuti per una ricarica dal 5 all'80%. Per chi desidera proteggere la batteria è ora possibile attivare il nuovo «Battery Care Mode», che limita automaticamente il livello di ricarica all'80% e permette così di prolungare significativamente la durata di vita della batteria.



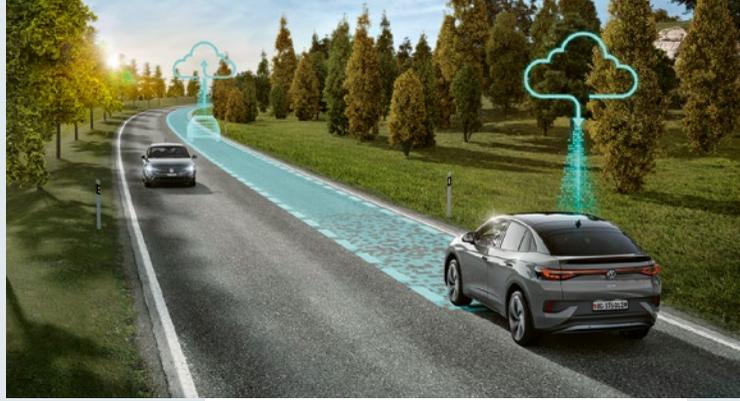
L'e-route planner propone le soste per la ricarica

Con il nuovo e-route planner, programmare le tratte più lunghe diventa ora un gioco da ragazzi. Tramite il sistema di navigazione viene predisposta una pianificazione del percorso intelligente per i tragitti più lunghi, in modo che l'auto arrivi a destinazione più rapidamente possibile. Il route planner tiene in considerazione non soltanto i dati del traffico online, bensì anche la potenza massima delle colonnine di ricarica lungo il percorso. Il conducente potrà decidere in anticipo quanta autonomia desidera avere all'arrivo e presso quali fornitori effettuare le ricariche.



Aggiornamento per tutta la famiglia ID.

I nuovi modelli ID, come la ID.5 o l'ID. Buzz vengono forniti con il software 3.0 di serie. Ma anche tutte le altre ID, otterranno il nuovo software perfezionato: entro la fine dell'anno, l'aggiornamento sarà disponibile per tutti i membri della famiglia completamente elettrica di Volkswagen. Determinate funzioni, come ad esempio il «Travel Assist con dati di traffico» e il «Park Assist Plus con funzione Memory», sono tuttavia riservate ai veicoli con il software 3.0 installato di serie e non possono essere ottenute tramite aggiornamenti Over The Air.



Dati di traffico per i sistemi di assistenza

Questo aggiornamento del software prevede anche un'altra novità: il «Travel Assist con dati di traffico», che costituisce un ulteriore passo avanti per la guida autonoma in casa Volkswagen. Il sistema di assistenza ora è in grado di mantenere la corsia anche in assenza della linea di mezz'ora, purché un numero sufficiente di altre Volkswagen abbia già percorso lo stesso tragitto e condiviso anonimamente i dati relativi alla guida. Lo stesso sistema consente inoltre il cambio di corsia assistito in autostrada.

Parcheggiare automaticamente

Con il software 3.0, a bordo dei modelli ID, fanno il loro debutto anche nuovi sistemi di assistenza. Si tratta del «Park Assist Plus con funzione Memory». Questo sistema memorizza fino a cinque manovre di parcheggio per una lunghezza di massimo 50 metri. Il conducente deve eseguirla una volta sola e memorizzarla. La volta successiva l'auto ripeterà la manovra automaticamente, a condizione che il conducente si trovi al volante per monitorarla.







La forza degli elementi

Grazie al contributo dell'idroelettrico, la Svizzera produce già buona parte della sua energia elettrica da fonti rinnovabili. La strategia energetica 2050 prevede tuttavia un notevole incremento della quota di elettricità verde, generata sfruttando principalmente l'energia solare, ma anche quella eolica. Vi presentiamo due progetti pionieristici.

Testo **Reto Neyerlin** Foto **Christof René Schmidt**



Durante il periodo estivo il passo del San Gottardo è un percorso molto gettonato tra gli automobilisti e i motociclisti che, anche in assenza di traffico e code, lo preferiscono alla galleria stradale. Anche noi lasciamo l'autostrada all'uscita di Göschenen a bordo della nostra ID.5 GTX completamente elettrica. E non lo facciamo né per percorrere le strade tortuose che caratterizzano questo itinerario né per fare una sosta al rifugio. La verità è che siamo curiosi di vedere la nuovissima attrazione situata in cima al passo, a 2106 metri sul livello del mare.

Nell'ottobre 2020, infatti, sono entrati in funzione i rotori di cinque imponenti pale eoliche di ben 144 metri di altezza. Le pale generano una potenza complessiva di 11,75 MW e producono circa 16 GWh di corrente all'anno, sufficienti per tutte le 4000 economie domestiche presenti nella Leventina. «Il passo del San Gottardo possedeva tutti i requisiti necessari per la realizzazione di un parco eolico: molto vento, strade adatte al trasporto delle grandi turbine eoliche e una rete ad alta tensione», afferma Pietro Jolli, Responsabile della Comunicazione dell'Azienda Elettrica Ticinese AET, principale azionista e gestore del parco eolico del San Gottardo.

Prima della messa in funzione, però, le sfide non sono di certo mancate. Il passo infatti non è ricoperto dalla neve solo tra la fine di maggio e ottobre, motivo per cui i lavori di costruzione si sono svolti nell'arco di due anni. Inoltre, per garantirne il corretto funzionamento anche in presenza di temperature gelide, i rotori sono stati dotati di un sistema di riscaldamento. La procedura di approvazione si è trascinata per oltre 16 anni, soprattutto a causa delle numerose obiezioni.

Due terzi da fonti rinnovabili

Con una percentuale del 67,2%, nel 2021 più dei due terzi della produzione di energia in Svizzera è stata generata da fonti rinnovabili. L'energia idroelettrica contribuisce al mix energetico per il 58,9%, mentre le cosiddette «nuove rinnovabili» si attestano all'8,3%. Tra queste, la quota di energia solare (4,7%) rappresenta la percentuale maggiore. Attualmente l'energia eolica con il suo 0,2% riveste un ruolo marginale, delineando una tendenza in netto contrasto con l'Europa, dove il 16% dell'elettricità è ricavato dal vento.



Oggi il parco eolico del San Gottardo è il secondo più grande della Svizzera e dimostra che l'energia eolica ha molto potenziale sul territorio nazionale, sebbene rappresenti ancora una percentuale modesta nel mix elettrico del Paese (v. riquadro). Il vantaggio è che gran parte della produzione avviene in inverno, stagione in cui la Svizzera tende a rimanere a corto di energia elettrica. L'energia eolica rappresenta quindi un pilastro essenziale nella strategia energetica 2050 promossa dalla Confederazione, che prevede un notevole potenziamento delle rinnovabili.

Energia pulita per auto sostenibili

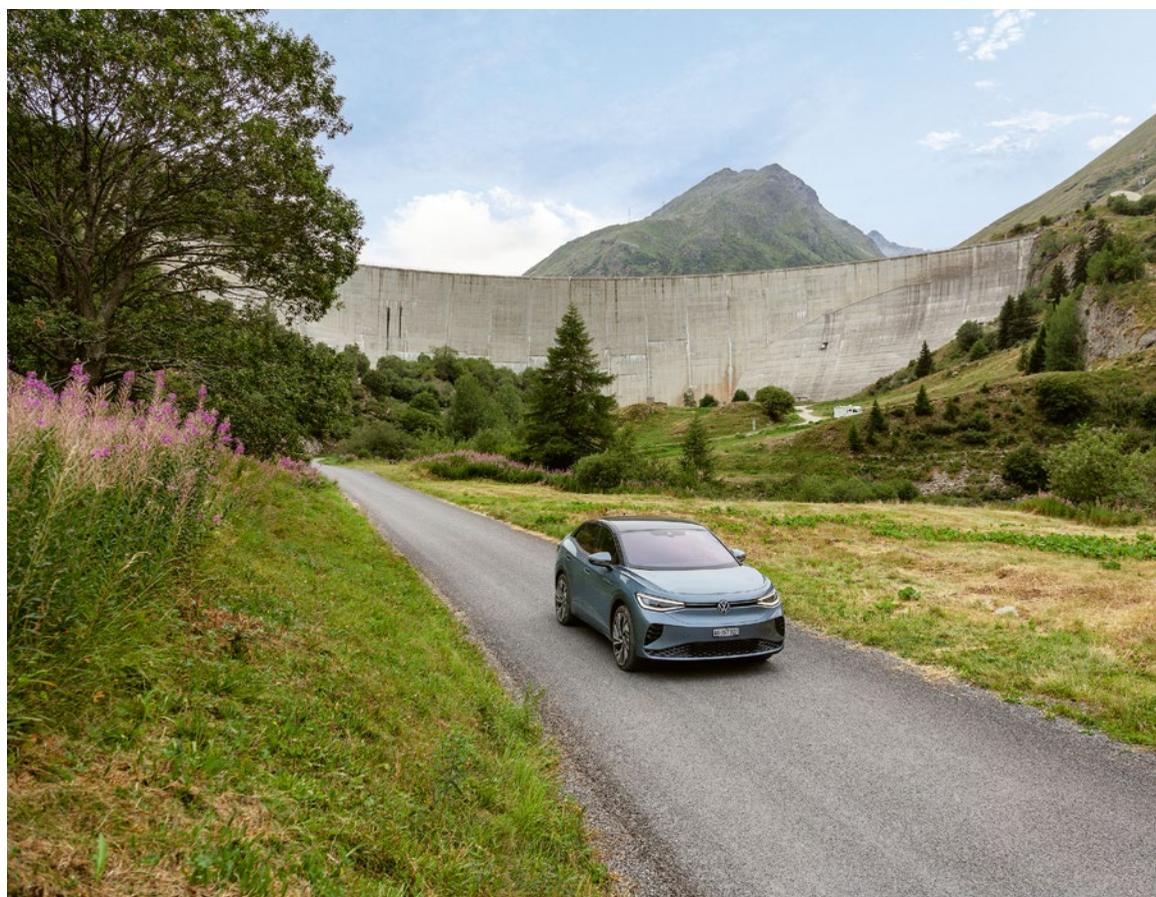
L'abbandono dei combustibili fossili costituisce un ulteriore punto essenziale della strategia energetica, specialmente nel settore dei trasporti, che nel 2020 è stato responsabile del 39% delle emissioni di CO₂ in Svizzera. La soluzione in questo comparto ha un nome: elettromobilità. E l'ID.5 GTX, su cui proseguiamo il nostro viaggio dal San Gottardo fino al Vallese attraversando il passo della Furka, ne è una chiara dimostrazione. Proprio come tutti gli altri membri della famiglia ID. di Volkswagen, questo modello è prodotto con un bilancio neutrale in termini di CO₂. E se ricaricato esclusivamente con energia pulita, l'impatto sul clima rimarrà neutrale per tutto il ciclo di vita del veicolo.



Energia elettrica per 4000 economie domestiche: le cinque pale eoliche sul San Gottardo forniscono energia a tutta la Leventina.

Grazie alla sua autonomia fino a 496 km raggiungiamo la nostra prossima destinazione a bordo dell'ID.5 GTX senza bisogno di una sosta per la ricarica. Ed eccoci arrivati al Lac des Toules, situato a 1800 metri di quota proprio di fronte al tunnel stradale del Gran San Bernardo. In questa località sono presenti le due tipologie di energie rinnovabili più significative in Svizzera: l'energia idroelettrica, che dal 1963 viene generata dal bacino artificiale per produrre elettricità, e quella solare, ricavata dai 1400 collettori che galleggiano sulla superficie del lago e che convertono i raggi del sole in energia.

Nelle località alpine gli impianti fotovoltaici sono particolarmente produttivi, poiché l'atmosfera più sottile garantisce una maggiore esposizione ai raggi solari e le temperature medie ridotte aumentano l'efficienza. Inoltre, sul Lac des Toules vengono utilizzati pannelli bifacciali per catturare anche i riflessi dell'acqua, della neve e del ghiaccio. «In questo modo il nostro parco solare produce fino al 50% di energia elettrica in più rispetto a un impianto analogo situato in pianura», spiega Maxime Ramstein, Responsabile dei progetti di energia rinnovabile di Romande Energie.





Un progetto pilota all'insegna dell'efficienza: sul Lac des Toules è in funzione il primo parco solare galleggiante delle Alpi.

Anche le condizioni del Gran San Bernardo hanno posto gli ingegneri davanti a sfide di carattere tecnico. L'impianto, infatti, deve essere in grado di resistere a velocità del vento fino a 120 km/h, a un metro e mezzo di neve, a 60 centimetri di ghiaccio e a sbalzi di temperatura da -30 a +25 °C. Il problema è stato risolto anche grazie all'impiego di galleggianti fissati sul fondale del lago, che si alzano e si abbassano seguendo il livello dell'acqua.

Un terzo della superficie del lago

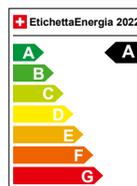
Il primo parco solare galleggiante in ambiente alpino è un progetto pilota responsabile ogni anno della produzione di 800 000 kWh, che corrispondono al consumo annuale di energia elettrica di circa 230 economie domestiche. Le valutazioni dell'impianto, in funzione dal 2019, dimostrano che il suo potenziale è elevato. Ecco perché Romande Energie ha già in programma un massiccio potenziamento: il parco solare sarà ampliato fino a coprire un terzo della superficie del lago e sarà così in grado di fornire 22 milioni di kWh di elettricità per 6100 economie domestiche. Al contempo, la compagnia energetica della Svizzera occidentale sta valutando la possibilità di installare questa tecnologia in altri bacini artificiali.

Prima di riprendere la strada del ritorno una sosta di ristoro è d'obbligo, sia per l'uomo che per l'auto. E mentre ci gustiamo un'ottima raclette al caseificio «Laiterie d'Orsières», ci chiediamo se l'energia a 135 kW generata dalla stazione di ricarica rapida per l'ID.5 GTX provenga proprio dai pannelli solari del lago. Una domanda a cui non avremo mai risposta; ma siamo comunque sollevati dal fatto che, grazie a progetti innovativi come questo, in Svizzera una quantità sempre maggiore di energia elettrica provenga da fonti rinnovabili.



Way to Zero

Volkswagen si impegna a rispettare l'accordo sul clima di Parigi e mira ad azzerare l'impatto climatico dell'azienda entro il 2050 attraverso la sua strategia «Way to Zero». Per raggiungere questo obiettivo, il gruppo investe nella mobilità elettrica con il lancio di 70 modelli puramente elettrici entro il 2030. Gli stabilimenti produttivi vengono convertiti per l'alimentazione tramite fonti di energia pulite, mentre le restanti emissioni sono soggette a compensazione. Inoltre, Volkswagen è la prima casa automobilistica a sostenere il potenziamento delle energie rinnovabili su larga scala con la costruzione di nuovi parchi eolici e solari in varie regioni d'Europa entro il 2025.



I valori dell'ID.5 GTX:
doppio motore elettrico con una potenza massima di 220 kW (299 CV), consumo 22,2 kWh/100 km, emissioni di CO₂ 0 g/km.

«Per proteggere il clima non servono rinunce»

Non crede tanto nelle tasse d'incentivazione, quanto piuttosto nel progresso tecnologico: nell'intervista Anthony Patt, professore all'ETH di Zurigo, ci spiega perché solo con la transizione energetica sarà possibile fermare i cambiamenti climatici e ci illustra l'importanza delle auto elettriche in questa svolta.

Testo **Reto Neyerlin** Foto **Dominique Zahnd**

Signor Patt, sino a oggi come strumento per arrestare il cambiamento climatico si è sempre parlato di rinunce e più incentivi...

... E io invece dico che non servono né le une né gli altri.

Così però è una voce fuori dal coro.

Dieci anni fa credevamo di poter arrestare o, perlomeno, rallentare i cambiamenti climatici riducendo le emissioni di CO₂. Si è quindi consigliato alla popolazione di evitare di prendere l'auto, di consumare meno carne e di limitare i viaggi in aereo. Una strategia di rinuncia che, in una certa misura, è possibile stimolare anche attraverso gli incentivi. Ma ora abbiamo capito che non basta ridurre le emissioni: dobbiamo azzerarle. Ciò significa che dobbiamo smettere di consumare energia fossile.

Cosa vuol dire tutto ciò per la mobilità?

Non servono auto più piccole, ma auto diverse. In altre parole, servono auto elettriche. E, a tale riguardo, dobbiamo anche riconvertire in toto la produzione di elet-

tricità puntando completamente sulle rinnovabili. Le auto elettriche, infatti, sono sostenibili solo se vengono prodotte e ricaricate con energia verde. E, dal momento che tutto ciò necessita di una nuova infrastruttura, gli sforzi richiesti all'inizio sono davvero enormi. È per questo che dico sempre che la tutela dell'ambiente non è altro che un gigantesco progetto edile (ride). Ma se adeguiamo con coerenza l'intero sistema non saranno necessari sacrifici e rinunce.

Ma siamo in grado di produrre una quantità sufficiente di energia rinnovabile per supportare un passaggio repentino di tutta la popolazione alle auto elettriche?

In Svizzera, per alimentare per un anno un'auto elettrica media è necessaria l'energia prodotta da dieci metri quadri di pannelli solari, un'area grande all'incirca quanto un parcheggio. Vero è che tale quantità di energia elettrica è disponibile solo di giorno e prevalentemente in estate e pertanto sono necessarie nuove soluzioni. Per garantire la stabilità della nostra

«Gran parte delle persone prende in considerazione l'acquisto di un'auto elettrica nel momento in cui ha la possibilità di ricaricarla a casa.»

rete abbiamo comunque bisogno di un mix di energia idroelettrica, solare ed eolica. Quel che è certo è che dobbiamo potenziare le energie rinnovabili il più rapidamente possibile.

Uno dei problemi della transizione energetica è la difficoltà di immagazzinare l'elettricità rinnovabile. Ora stanno facendo la loro comparsa le prime auto elettriche con ricarica bidirezionale, ossia in grado di restituire la sera l'energia solare immagazzinata durante il giorno. È questa la soluzione di cui abbiamo bisogno?

Come mostrano le nostre simulazioni computerizzate, le auto elettriche sono oggettivamente la soluzione ideale in un'ottica di compensazione tra notte e giorno, anche senza ricarica bidirezionale. L'importante è che si possa ricaricare ovunque, quindi non solo a casa, ma

anche durante il giorno presso il posto di lavoro. Così l'intero sistema funziona senza batterie supplementari. Le auto infatti sono utenze di consumo elettrico così grandi da poter mantenere stabile l'intera rete semplicemente ricaricandole in momenti flessibili. Se poi vi si aggiunge anche il sistema di ricarica bidirezionale, il tutto diventa ancora più semplice.

Nel suo libro «Transforming Energy», che ha pubblicato nel 2014, stimava che guidare auto elettriche sarebbe potuto diventare conveniente entro il 2019.

Ci sono andato vicino (ride). Oggi i costi della guida elettrica sono effettivamente inferiori rispetto a quelli delle auto con motore a combustione. Al momento il prezzo d'acquisto delle vetture di categoria inferiore risulta ancora più elevato, ma la questione cambia già per le categorie superiori. Tuttavia, se si considerano tutti i costi e quindi anche le spese di ricarica e di manutenzione, tutte le auto elettriche risultano più convenienti.

Il professore dell'ETH Anthony Patt si impegna con passione per contrastare i cambiamenti climatici.





Profilo

Anthony Patt (57) è professore di politiche climatiche presso l'Institute for Environmental Decisions dell'ETH di Zurigo. Lo statunitense ha conseguito un dottorato in diritto civile e un dottorato in public policy all'Università di Harvard ed è uno dei principali autori delle relazioni sullo stato di avanzamento dei lavori del Comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici. Patt vive con la sua famiglia nell'Oberland zurighese.

Diversamente da altri Paesi, come la Germania, la Svizzera non offre incentivi sostanziosi per le auto elettriche. È sbagliato?

In Svizzera non servono incentivi, ma piuttosto soluzioni infrastrutturali per locatari e proprietari di condomini: come abbiamo ormai compreso, infatti, gran parte delle persone prende in considerazione l'acquisto di un'auto elettrica nel momento in cui ha la possibilità di ricaricarla a casa. Chi abita in città e parcheggia l'auto in strada al momento non dispone di alcuna possibilità di ricarica. E anche per gran parte delle case plurifamiliari con garage sotterraneo non è affatto chiaro se i locatari abbiano o meno il diritto di installare una stazione di ricarica.

Lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica in città è sostenibile dal punto di vista finanziario?

Al riguardo abbiamo preso in esame la città di Zurigo per valutare cosa risulti più dispendioso per la popolazione: i costi sanitari dovuti all'inquinamento ambientale causato dai motori a combustione o l'installazione capillare di stazioni di ricarica pubbliche? I risultati mostrano che di fatto le conseguenze dell'inquinamento atmosferico costano di più di tutte le stazioni di ricarica necessarie affinché ogni cittadino possa passare all'elettrico.

Gli scettici sostengono che le auto elettriche non abbiano affatto un bilancio più ecologico se si considera anche la produzione, comprese le batterie.

È importante tenere debito conto di tutti gli aspetti e conseguenze ambientali a livello locale. È senz'altro vero che la produzione delle batterie richiede ingenti quantità di energia elettrica e che se a tal fine viene impiegata energia fossile il bilancio energetico ne risulta compromesso. Ma è una situazione che non si verifica quasi più; soprattutto in Europa la transizione verso le energie rinnovabili avanza a pieno ritmo. Inoltre, per i motori a combustione occorre includere nel calcolo anche l'approvvigionamento del carburante e l'inquinamento provocato dai gas di scarico. Nel computo generale, quindi, le auto elettriche si posizionano molto meglio.

«Per alimentare un'auto elettrica media per un anno è necessaria l'energia prodotta da dieci metri quadri di pannelli solari, un'area grande all'incirca quanto un parcheggio.»

E lei come viaggia?

I 20 chilometri che mi separano dalla sede di lavoro li percorro in bici, così mi mantengo in forma. Dal 2015 uso anche un'auto elettrica, anzi oggi ne abbiamo addirittura due in famiglia. Oltre alla sostenibilità, l'aspetto che più mi entusiasma è che le auto elettriche sono infinitamente più comode di quelle tradizionali. Non devo più recarmi alla stazione di rifornimento, mi basta arrivare a casa e collegare la spina. E ora che le auto elettriche raggiungono autonomie di 400 chilometri e che esistono possibilità di ricarica rapida, anche quelle poche volte all'anno che affronto viaggi più lunghi non ho problemi.

Lei è membro del Comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici ed è uno dei principali autori dei report sull'emergenza climatica. Nell'ultima versione, presentata in primavera, intravede per la prima volta alcune tendenze positive. Cosa è successo?

Dall'ultimo report del 2014 abbiamo conseguito incredibili progressi tecnologici. Mobilità elettrica, energia solare ed energia eolica: tutti fattori che negli ultimi anni sono diventati soluzioni competitive. Per la prima volta tutelare l'ambiente non è più sinonimo di prezzi più elevati per l'energia. Di conseguenza possiamo constatare che pressoché tutti i Paesi intendono ridurre le proprie emissioni, e in alcune nazioni questo è già una realtà. Si tratta di un traguardo che non avevamo previsto dieci anni fa. Anche se per azzerare le emissioni di CO₂ entro il 2050 ci aspetta ancora moltissimo lavoro, perlomeno sembra che ora ci stiamo muovendo nella direzione giusta.

Da Trauffer a zero emissioni

È famoso come produttore di mucche di legno e musicista dialettale. Da giugno, tuttavia, Marc Trauffer è anche albergatore e ristoratore. Insieme a sua moglie Brigitte, ha progettato e realizzato il «Trauffer Erlebniswelt» nel suo paese d'origine Hofstetten con centro visitatori, shop, ristorante e hotel sul lago di Brienz. Nella stesura del progetto, la sostenibilità ha rivestito un ruolo centrale. Ecco perché per la navetta dell'hotel la scelta è ricaduta sul Multivan eHybrid di Volkswagen Veicoli Commerciali. La monovolume a sei posti può percorrere fino a 50 chilometri in modalità puramente elettrica, il che la rende perfetta per andare a prendere gli ospiti alla stazione ferroviaria a zero emissioni.



Pronti per l'inverno

Quando le temperature si abbassano, le nostre auto sono messe a dura prova. Per essere sicuri di affrontare al meglio la stagione fredda, vi consigliamo di effettuare un Check Invernale Plus presso un partner Volkswagen, comprensivo di controlli dell'abitacolo e del vano motore, della parte inferiore del veicolo, degli pneumatici e della carrozzeria. Inoltre, viene testata anche la batteria di avviamento, che rappresenta la causa più frequente di guasti in inverno. Se la batteria non dovesse avviarsi nonostante il Check Invernale Plus, il partner Volkswagen ve ne fornirà una nuova. La promozione è valida dal 1° ottobre 2022 al 28 febbraio 2023.





Albergatori orgogliosi: Marc e Brigitte Trauffer con il Multivan eHybrid davanti al loro Erlebniswelt.

La nazionale svizzera ai Mondiali di calcio

Dopo il successo della qualificazione diretta, in cui si sono piazzati davanti all'Italia nel girone, il torneo è ormai alle porte: dal 20 novembre, 32 squadre si contenderanno il titolo di campioni del mondo in Qatar.

Le partite della Svizzera:

Gio. 24.11 alle 11.00 Svizzera – Camerun

Lun. 27.11 alle 17.00 Brasile – Svizzera

Ven. 2.12 alle 20.00 Serbia – Svizzera

Volkswagen, in qualità di partner dell'Associazione Svizzera di Football (si veda anche pagina 20), fa il tifo per la squadra dell'allenatore Murat Yakin.

Newsticker

20 anni di Golf R In occasione del 20° anniversario della Golf R viene lanciato il modello speciale «20 Years». Grazie a un equipaggiamento di serie esclusivo, a una dinamica di guida ottimizzata e a un aumento delle performance, la Golf R «20 Years» migliora notevolmente le proprie prestazioni e ha già stabilito un nuovo record al Nürburgring.



245 nuovi apprendisti Ad agosto, 245 apprendisti hanno mosso i primi passi nel mondo del lavoro in AMAG. Con oltre 760 apprendisti (circa il 12% di tutti i collaboratori), il gruppo AMAG è una delle maggiori aziende formatrici in Svizzera e offre ben 13 indirizzi di formazione.

Motori di nuova generazione Parallelamente alla mobilità elettrica, Volkswagen sta anche portando avanti lo sviluppo dei motori a combustione. L'esempio più recente è il TSI 1.5 evo2 da 150 CV, con disattivazione dei cilindri ACTplus e depurazione dei gas di scarico vicino al motore.

Dieci anni di MQB Dal 2012, in tutto il gruppo sono stati prodotti oltre 32 milioni di veicoli basati sulla piattaforma modulare trasversale (MQB). Quelli del marchio Volkswagen superano quota 20 milioni e spaziano dalla Polo alla Tiguan, passando per il nuovo Multivan.



Pacchetto divertimento completo

La Polo GTI, potenziata a 207 CV, assicura il divertimento al volante di una volta dimostrandosi però al passo coi tempi. L'utilitaria sportiva è infatti più tecnologica e smart che mai.

Testo **Nina Tremi** Foto **Tim Meyer**

«**P**rima andava tutto meglio», borbottano gli appassionati di motori. Eppure in passato le auto non erano né più sicure e confortevoli né tantomeno più ecologiche. Per non parlare poi dei mangianastri che distruggevano le nostre cassette preferite, degli indicatori del carburante poco affidabili e dei viaggi interminabili cercando di decifrare cartine stradali incomprensibili. Tuttavia è impossibile non essere colti da un moto di nostalgia quando si scorge il leggendario simbolo GTI sul volante sportivo ribassato.

Come è noto, la rivoluzionaria sigla GTI sta per Gran Turismo Injection, una serie nata da alcuni ingegneri di Volkswagen un po' sovversivi, che all'inizio degli anni '70 si incontravano in segreto dopo il lavoro per mettere a punto una versione sportiva della Golf. Nel 1976 il team riuscì finalmente a convincere i piani alti a produrre il modello in edizione limitata. In origine erano previste solo 5000 unità, ma la compatta di soli 810 kg per 110 CV si rivelò un successo immediato.

Oggi, a distanza di 46 anni e dopo oltre due milioni di GTI vendute, l'idea di una compatta sportiva alla





La storia di successo continua: anche la nuova Polo GTI dimostra di essere una sportiva compatta alla portata di tutti.

portata di tutti è ormai più che collaudata. Anche la nuova Polo GTI prosegue sulla stessa scia di successo, soprattutto per quanto riguarda il divertimento al volante. Sulla strada del valico del Sattellegg nella Svizzera centrale le labbra disegnano un sorriso, il diaframma fa il solletico e curva dopo curva diventa sempre più difficile trattenere la gioia.

Tutto il fascino della GTI originale

In modalità Sport, attivabile tramite un pulsante magico nella console centrale, la Polo super potente fa vedere di che pasta è fatta. Sbuffa, romba e con il suo motore turbo da 2 litri potenziato a 207 CV, 7 in più della generazione precedente, sembra essere indomabile. Ma nonostante la sua scattante agilità resta sempre ben incollata all'asfalto grazie all'assetto sportivo ribassato di 15 millimetri e al bloccaggio del differenziale dell'asse anteriore. Rispetto alla Golf GTI, che col passare degli anni è diventata una sportiva a tutti gli effetti, con solo 1372 kg la sorella minore ha saputo conservare ancora di più il fascino sbarazzino della GTI originale.

Ma la Polo GTI ha ben poco in comune con i bolidi rétro di una volta. Se già la generazione precedente si



Nina Tremel, giornalista specializzata in automobilismo, promuove a pieni voti la nuova Polo.



Tipico stile GTI: cuciture decorative rosse, volante appiattito e pinze dei freni rosse.



presentava come una compatta moderna dando sfoggio delle sue ambizioni da sportiva senza mai scendere nel kitsch, ora Volkswagen ha affinato ancora di più il modello. Come? Con paraurti di nuova concezione che la fanno sembrare più ampia. Fanali posteriori a LED bipartiti che sporgono dal portellone, con luci di frenata e indicatori di direzione dinamici. Una plancia trasversale della calandra illuminata. E fari anteriori dotati di serie di proiettori a LED Matrix IQ.Light per una luce omogenea che non abbaglia.

Digitale sì, ma anche classica

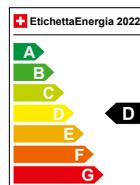
L'abitacolo nei caratteristici colori nero, rosso e grigio è fedele allo stile della GTI. Nuovo è il Digital Cockpit Pro configurabile a piacere, dotato di display da 10,25 pollici e di ulteriori superfici touch, ad esempio per i comandi del climatizzatore. Ed ecco una bella notizia per tutti coloro che sono ben felici di avere a disposizione un impianto audio da 300 watt di Beats anziché un'autoradio gracchiante, ma che sentono comunque la mancanza dei cari vecchi pulsanti: per alcune funzioni importanti come la regolazione del volume, la Polo GTI punta ancora sulle classiche manopole.

I progressi tecnologici maggiori riguardano l'introduzione di moderni sistemi di assistenza e comfort di classe superiore, tra cui il Travel Assist per la guida

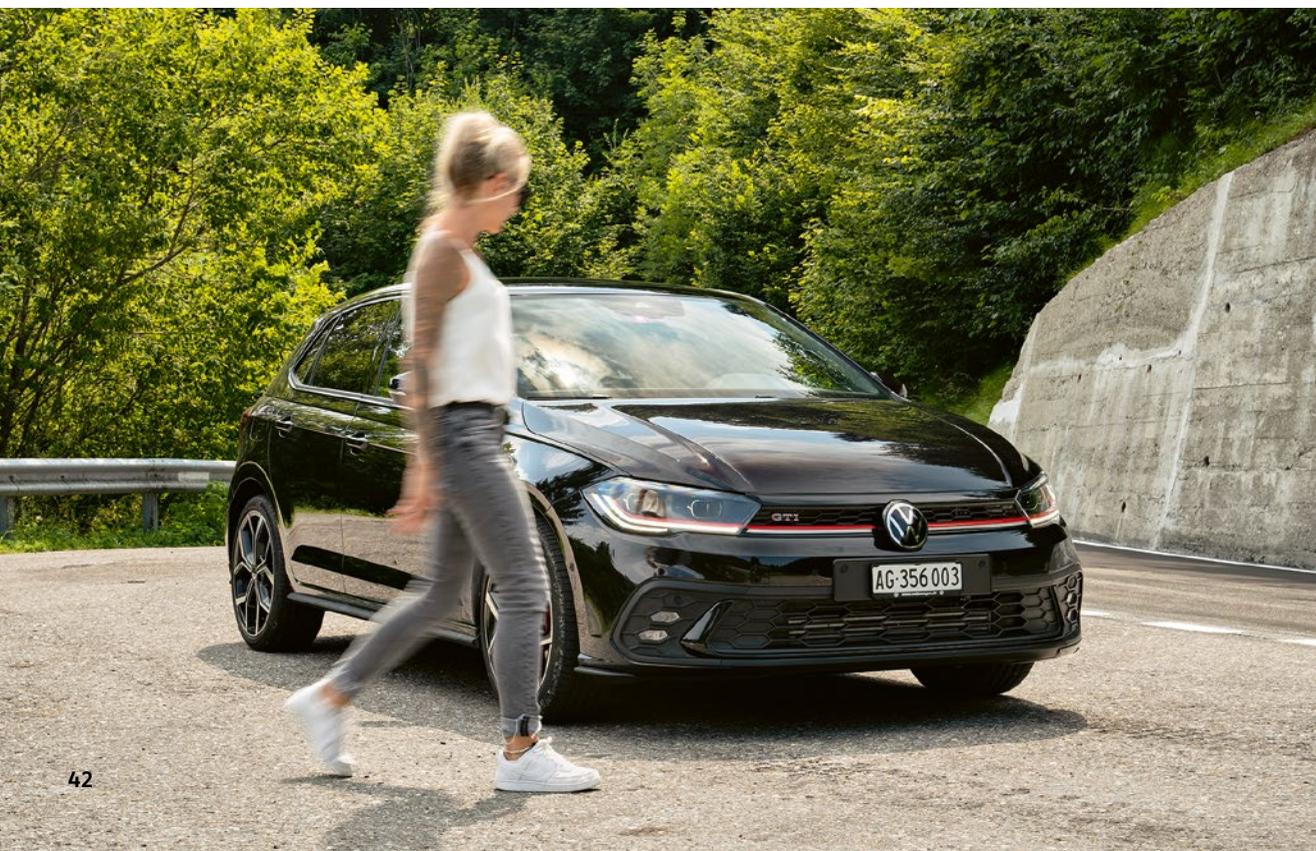


semi-autonoma, che debutta per la prima volta a bordo di una Polo. Può sembrare superfluo su una sportiva compatta, ma teniamo presente che anche le GTI di una volta non badavano a spese quando si trattava di regalare un divertimento insuperabile al volante, che fosse nella vita di tutti i giorni o inseguendo curve e tornanti; e proprio questo è stato l'ingrediente che ne ha decretato il successo. E il modello odierno entusiasma non solo per gli interni spaziosi, i comandi intuitivi e il comfort delle sospensioni, ma anche per i pratici assistenti al mantenimento della corsia, della distanza e della velocità. Basta premere un tasto sul volante per trasformare la Polo GTI in una compagna perfetta per guidare in autostrada in totale relax.

Non c'è davvero nulla in cui le GTI di una volta erano superiori? I patiti di motori diranno che in passato c'era il cambio manuale. Ma a parte il fatto che il nuovo cambio DSG polverizza le versioni precedenti facendo scattare la compatta da 0 a 100 km/h in soli 6,5 secondi e riducendo così anche i consumi, diciamoci la verità: affrontare un passo come il Sattellegg è più divertente quando non bisogna preoccuparsi della marcia da inserire. È tutto meglio di prima, promesso!



La Polo GTI in cifre:
motore benzina 2.0 TSI da 207 CV,
consumo 6,9 l/100 km,
emissioni di CO₂ 157 g/km.



Continental 
The Future in Motion



**Sembrerebbe
solo gomma nera.
Finché le strade non
diventano bianche.**

Scoprite il Continental WinterContact™ TS 870.

Con l'invenzione del primo pneumatico con un disegno del battistrada nel 1904, abbiamo creato le basi per lo sviluppo tecnologico degli pneumatici di oggi. Da allora abbiamo sempre continuato a migliorare la prestazione dei nostri pneumatici. E anche se probabilmente non vedrete la differenza, siamo certi che scoprirete ciò che rende il Continental WinterContact™ TS 870 così eccezionale.

continental-reifen.ch



Pronto per qualsiasi evenienza

La seconda generazione di Amarok offre di più sotto tutti gli aspetti: il pick-up cresce in lunghezza e offre più spazio interno, ha una maggiore capacità di carico, garantisce più sicurezza e dispone di interni di qualità superiore.



Discrezione? È una cosa che non fa per il nuovo Amarok. E non ne ha neppure bisogno. Dopotutto, la prima generazione del pick-up di Volkswagen Veicoli Commerciali ha registrato più di 830 000 veicoli venduti in dodici anni. La seconda generazione, in cui ogni parte dell'auto è rinnovata, appare ancora più sicura di sé, potente e carismatica.

Il nuovo frontale garantisce un aspetto davvero sorprendente, grazie al cofano verticale, alle barre della griglia del radiatore allineate orizzontalmente e ai caratteristici fari a LED di serie. Nella vista laterale si notano i passaruota semicircolari. Le luci posteriori a forma di C e la scritta Amarok impressa su quasi tutta la larghezza del portellone di carico costituiscono il giusto tocco finale.

Il tuttofare è stato progettato e ideato in Germania e Australia, viene prodotto in Sudafrica e sarà lanciato sul mercato svizzero già all'inizio del 2023. Il veicolo conserva nella seconda generazione ciò che lo ha sempre contraddistinto: è il pick-up per il lavoro e l'avventura, per il tempo libero e la famiglia. Un vero Amarok.



Cinque linee d'equipaggiamento

Il pick-up parte dalla versione base «Amarok», seguita dalle versioni «Life» e «Style». Le versioni top di gamma «PanAmericana» e «Aventura» sono davvero lussuose e soddisfano le esigenze premium: tra le altre cose, dispongono di serie di fari a LED Matrix, di sedili in pelle di alta qualità e di un sistema audio Harman-Kardon.

Spazio per un pallet

Dietro la cabina doppia, la cosiddetta Cargo Box offre spazio per un europallet caricato trasversalmente. Il carico utile massimo passa da 1 a 1,16 tonnellate. E se non basta: l'Amarok può trainare fino a 3,5 tonnellate, come avveniva già in precedenza. Per la Cargo Box è ora disponibile una copertura elettrica che può essere azionata anche a distanza. È di nuovo disponibile anche un hardtop.

Più lungo e più adatto al fuoristrada

Con i suoi 5,35 metri il nuovo Amarok è dieci centimetri più lungo del suo predecessore. Gli sbalzi della carrozzeria risultano comunque più corti, mentre il passo si allunga di oltre 17 centimetri. Il risultato: una migliore capacità fuoristrada grazie agli angoli di attacco più inclinati. Il passo lungo favorisce anche i passeggeri dei sedili posteriori, che ora hanno a disposizione molto più spazio per le gambe.



Tre motori diesel, fino a dieci marce

In Svizzera, è possibile ordinare l'Amarok con tre motori diesel: due motori 2.0 TDI da 170 e 205 CV e un V6 da tre litri con 240 CV (i dati sul consumo di carburante non sono ancora stati omologati). Entrambi i motori più potenti sono dotati di serie di un cambio automatico a 10 marce. Anche la trazione integrale 4MOTION è di serie, con distribuzione della potenza a tutte e quattro le ruote inseribile o permanente a seconda del motore.

Per più comfort e più sicurezza

Ora a bordo sono presenti oltre venti sistemi di assistenza, come la regolazione automatica della distanza «ACC+» con riconoscimento dei segnali stradali o l'assistente automatico al parcheggio «Park Assist». Fino a sei diverse modalità di guida fanno sì che l'Amarok sia uno dei pick-up più confortevoli e sicuri sul mercato.

Un mix di digitale e analogico

A destra del Digital Cockpit, un touchscreen in formato tablet costituisce il centro di controllo. A questo si aggiungono pulsanti o manopole dal design ergonomico, ad esempio per il volume.



Maggiolino, Bulli & Co.

I proprietari e gli appassionati delle auto d'epoca Volkswagen dotate di raffreddamento ad aria si sono riuniti a fine agosto a Château-d'Oex, Murten e Rolle. Centinaia di Maggiolini e Bulli, ma anche alcune Karmann-Ghia, Kübelwagen (o auto-tinozza) e Buggy sono arrivati da tutta Europa.

Testo **Reto Neyerlin** Foto **Christof René Schmidt, Vintage VW Meeting Murten**

Tre raduni con Volkswagen storiche, tutti nell'arco di dieci giorni e a meno di cento chilometri di distanza in linea d'aria. Un'esagerazione? No, perché ognuno di essi ha saputo conquistare i partecipanti con il suo fascino e l'ambientazione unica. E ovunque le auto d'epoca sono riuscite a strappare un sorriso sui volti dei visitatori.

International Vintage Volkswagen Meeting a Murten

Tutto ha avuto inizio il fine settimana del 20 e 21 agosto con l'«International Vintage Volkswagen Meeting» a Murten. In questa occasione, alle Volkswagen partecipanti sono stati applicati i criteri più rigorosi: venivano ammessi i Maggiolini fino al 1957 e i van Volkswagen fino al 1967, ovviamente solo nelle loro condizioni originali. Di conseguenza, il raduno di 99 auto d'epoca è stato il più ristretto dei tre incontri, aspetto che ha reso ogni singolo modello ancora più straordinario. Il rappresentante più antico è stato un veicolo KdF del 1943 proveniente dalla Germania.





Meeting International Cox & Co. a Château-d'Oex

Esattamente trent'anni fa, il «Lémania Coccinelle Club» tenne il suo primo raduno internazionale di Volkswagen a Château-d'Oex. Nel fine settimana dal 26 al 28 agosto si è svolta la 22ª edizione dell'incontro, questa volta all'insegna del motto «California Dream». Oltre 1400 Volkswagen storiche e circa 8000 visitatori si sono riuniti nelle Alpi vodesi, in un'ampia area suddivisa in tre settori: l'angolo vintage con Maggiolini, Bulli e Karmann-Ghia fino all'anno di produzione 1967, la sezione «Show and Shine» con altre auto d'epoca raffreddate ad aria ma non sempre restaurate in modo fedele alle originali, e infine il settore per van di gruppo e da campeggio.



Meeting Cox & Dérivés a Rolle

A rendere il raduno ancora più affascinante è stata la sua ambientazione: il castello medievale sul lago di Ginevra ha fatto da sfondo all'evento per la decima volta. Hanno completato lo straordinario quadro circa 300 Volkswagen d'epoca, tra cui figuravano ex Maggiolini della posta e della polizia e van Volkswagen provenienti persino dalla Finlandia. I modelli più antichi sono stati esposti nel cortile del castello; ospite d'onore una cabriolet Hebmüller Volkswagen del 1950.



La carovana **dell'anniversario**

Il prossimo aprile, 75 van Volkswagen e 75 Maggiolini viaggeranno insieme alla volta del Museo Svizzero dei Trasporti di Lucerna. Il motivo: nel 2023 ricorrerà il 75° anniversario dall'inizio dell'importazione del marchio Volkswagen in Svizzera.

Cercasi partecipanti per la carovana

Chiunque desideri partecipare alla carovana del 29 aprile 2023 con la propria auto d'epoca può registrarsi da subito tramite il modulo sottostante. Cerchiamo 75 van T1 e T2 nonché 75 maggiolini Volkswagen. Una giuria selezionerà i partecipanti. Le condizioni e il modulo di partecipazione sono disponibili su <https://blog.volkswagen.ch/it/carovana>



Il 29 aprile 1948 segna l'inizio di una storia di successo senza precedenti. In questa data, il fondatore di AMAG Walter Haefner firma il contratto di rappresentanza generale per Volkswagen e già dopo qualche giorno sulle strade della Svizzera fanno la loro comparsa i primi Maggiolini Volkswagen.

Esattamente 75 anni dopo, Volkswagen organizzerà due carovane con i primi modelli che hanno fatto seguito all'inizio delle importazioni: il 29 aprile 2023,

75 van T1 e T2 partiranno da Schinznach-Bad (AG), mentre 75 Maggiolini partiranno da Aarberg (BE) per raggiungere insieme il Museo Svizzero dei Trasporti di Lucerna. Ad accompagnare la carovana ci saranno i loro moderni successori, i modelli completamente elettrici della famiglia ID.

In serata si assisterà a un altro momento saliente, quando durante la festa saranno premiate le più belle rappresentanti di ciascun modello.

Impressum

Editore: AMAG Import SA, Comunicazione VW, 6330 Cham **Cambio di indirizzo/servizio di abbonamento:** AMAG Import SA, centro di assistenza, Nordringstrasse 9, 4702 Oensingen, telefono 062 391 26 65, info@arcoma.ch **Redazione/annunci:** BRO AG, redazione Rivista Volkswagen, Tramstrasse 49, 4142 Münchenstein, volkswagenmagazin@bro.ch **Direzione della redazione:** Reto Neyerlin **Layout:** Helen Schuster **Produzione:** Maria Bonina **Traduzione:** Supertext AG **Prestampa:** Timo Orubolo **Stampa:** Swissprinters AG, 4800 Zofingen **Tiratura:** 120.000 es. **Autori di questo numero:** Reto Neyerlin/Nina Tremel/Dominique Zahnd **Immagini di questo numero:** ASF/Tim Meyer/Christof René Schmidt/Volkswagen AG/Volkswagen Veicoli Commerciali/Dominique Zahnd. Non ci assumiamo alcuna responsabilità e non forniamo alcuna garanzia di restituzione in merito a testi e immagini inviati senza esplicita richiesta. Le opinioni espresse dagli autori possono divergere da quelle dell'editore. **Tutti i dati relativi a prezzi, colori, fornitori ecc. contenuti in questa rivista si riferiscono alla data di pubblicazione della stessa e sono senza garanzia.**

www.volkswagen.ch/magazin

SCORPION™

WINTER 2



THE

WINTER GENIUS

DESIGNED FOR SUV ABILITIES.

**OUTSTANDING WET AND
SNOW PERFORMANCE**

HIGH COMFORT

EXCELLENT MILEAGE



LeasingPLUS

Il leasing tutto incluso che fa addirittura risparmiare.

Approfitti con LeasingPLUS – i pacchetti di servizi
con servizio, pneumatici e mobilità.

Anche per i
veicoli
elettrici



Starter

Servizio
PLUS



Comfort

Pneumatico
PLUS

Servizio
PLUS



Go

Mobilità
PLUS

Pneumatico
PLUS

Servizio
PLUS

