

GLI SPECIALI DI AVVENIRE AUTO & MOTORI

Pagine a cura di **Alberto Caprotti**

le prime in arrivo



CHEVROLET VOLT
Una scommessa per il futuro

Per la nuova General Motors, rinata dalla bancarotta, la Volt è uno dei punti saldi. Si tratta di un'elettrica "extended range", vale a dire dotata di un motore termico supplementare che funziona come un generatore per ricaricare le batterie e allungare l'autonomia in modalità puramente elettrica, che è di circa 70 km. Il lancio dei primi esemplari è previsto per la fine dell'anno negli Usa.



TOYOTA PRIUS PLUG IN
Arriva a gennaio, anche in Europa

Al Salone di Francoforte la casa giapponese ha presentato l'attesissima Prius Plug-in, un'ibrida più orientata verso l'elettrica poiché si ricarica anche utilizzando l'elettricità domestica. Da gennaio 2010 Toyota intende distribuire circa 500 veicoli Plug-in: 200 in Giappone, 150 negli Usa e 150 in Europa, indirizzandosi prevalentemente alla clientela di flotta, per diffonderne la diffusione sul mercato.



RENAULT FLUENCE Z.E.
I francesi si fanno in quattro

La prima a debuttare su strada (si partirà da Israele nei primi mesi del 2011) sarà la Fluence Z.E, berlina di segmento medio-superiore (nella foto) con un'autonomia di 160 km. Pochi mesi dopo toccherà alla Kangoo Z.E., per gli operatori professionali e alla city-car Twizy Z.E. Infine la Zoe Z.E., versatile e compatta lunga 4,10 m, chiuderà il poker di elettriche su cui Renault punta molto del suo futuro.



NISSAN LEAF
Cinque posti ad emissioni zero

Lo slogan che l'accompagna è: «Una nuova era della mobilità: l'era delle emissioni zero», ed è già prenotabile in Giappone. Le prime 1.000 Nissan Leaf elettriche saranno consegnate a fine 2010, mentre la commercializzazione su larga scala è prevista per il 2012. La Leaf è una compatta da 5 posti, totalmente elettrica: per la ricarica delle batterie agli ioni di litio occorreranno circa 8 ore da una presa a 220V.

dalle parole ai fatti

Sul sito www.e-mobilityitaly.it il progetto studiato con Enel e le selezioni dei primi 100 automobilisti che a Roma, Pisa e Milano viaggeranno in elettrico a partire da marzo. Ma a 480 euro al mese...

DI ALBERTO CAPROTTI

Sembra un'illusione, e al momento lo è ancora. Ma qualcosa di concreto si muove oltre il fiume di parole speso sull'auto elettrica. La prima a tagliare il traguardo è la piccola Smart del Gruppo Daimler, che insieme ad Enel è passata ai fatti. Basta un "klik" sul sito www.e-mobilityitaly.it e il sogno della mobilità pulita e silenziosa diventa realtà. Anche se a prezzi ancora elevati.

Attivo dallo scorso 24 novembre, già 750 italiani hanno prenotato l'adesione alle vetture elettriche del progetto e-mobility Italy: 100 di loro sigleranno il contratto e potranno guidare la loro Smart Electric drive da marzo 2010, ricaricando la batteria dalle colonnine Enel.

Le 100 Smart elettriche sono ripartite tra le città di Roma, Milano e Pisa, dove ha sede il Centro ricerche Enel. Un sistema di controllo centrale, con oltre 400 punti di ricarica dedicati all'e-mobilityitaly è in via di attivazione nelle tre città scelte per la sperimentazione. All'Enel sarà anche affidata l'installazione degli "smart box", i distributori di corrente che serviranno al collegamento e alla ricarica della vettura nei garage privati, nei parcheggi dei posti di lavoro e in altre aree attrezzate. Le Smart Fortwo Electric drive sono spinte da un motore elettrico a zero emissioni da 41 cavalli (30 kW) di potenza ed equipaggiate con batterie agli ioni di litio capaci di garantire un'autonomia di almeno 135 km. La velocità massima delle vetture, pensate soprattutto per l'utilizzo urbano, è di oltre 100 km/h.



Scossa Smart L'elettrica vera

Partecipare al progetto e-mobilityitaly con una Smart elettrica costa 480 euro al mese (Iva compresa), per un periodo di 48 mesi. Il canone comprende il noleggio, la manutenzione ordinaria e la garanzia, oltre all'installazione dello "smart box" in garage o vicino al posto di lavoro. Fare il pieno di elettricità pulita senza li-

Quasi pronta anche Renault: «Investiti 4 miliardi di euro: fare il pieno costerà fino all'80% in meno»

mite da tutti i punti di ricarica Enel, pubblici, a casa propria o nelle strutture attrezzate costa 25 euro al mese. Al di là di questo primo tentativo, pare chiaro che la tecnologia permetterà all'automobile di vivere ancora per molto tempo grazie soprattutto alle nuove batterie al litio che finalmente consentono alle auto elettriche un'autonomia non più ristretta a pochi chilometri. Ciò porterà già dal prossimo anno all'arrivo dei primi modelli sulle strade, e dal 2011 a discrete produzioni di serie. Non altrettanto può dirsi della politica energetica a sostegno di queste scelte. L'Italia è ancora indietro con le vetture elettriche a zero emissioni trattate allo stesso modo di quelle a Gpl, metano e ibride. In Canada, tanto per fare un esempio, il governo offre 10 mila dollari di incentivo a chi compra l'elettrica. In Gran Bretagna stanno facendo altrettanto, e in Spagna è stato varato un piano di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici per 8 milioni di euro con sovvenzioni dirette che potranno arrivare fino al 20% del valore del veicolo. Quello dei costi d'acquisto iniziale resta infatti il nodo cru-

ciale, ma chi guarda avanti è ottimista: «Se con un motore diesel oggi 100 chilometri costano in media 10 euro, con una Renault elettrica costano 2 euro: per questo siamo convinti di poter puntare al grande pubblico, non solo a un'élite di ambientalisti», ha spiegato recentemente Jacques Bousquet, direttore generale di Renault Italia. Il marchio francese presenterà a listino tra un anno una gamma di quattro modelli sospinti solo da batterie, di cui due progettati appositamente per la propulsione elettrica. «Renault ha investito 4 miliardi di euro nell'auto elettrica nell'ambito di un programma iniziato anni fa», ha precisato

Bousquet, che ha anche stimato a 6mila euro gli incentivi che dovrebbero essere previsti per l'acquisto di una vettura elettrica considerando le minori emissioni di Co2. Secondo Bousquet il mercato si aspetta una svolta e l'auto elettrica rappresenta la rottura più credibile con il passato: «Certo, all'inizio servono incentivi, così com'è stato per tutte le nuove tecnologie, ma questa è una necessità tattica, mentre il nostro è un disegno di lungo respiro, che guarda al 2020, quando solo i modelli a emissioni zero potranno consentire ai costruttori europei di centrare i target fissati dalla Ue, ovvero 95 grammi di Co2 per chilometro di emissioni come media per l'intera gamma».

«Silenzio prego: sto guidando la i-MiEV»

DI MILANO GIAN PIERO PIAZZA

Più scattante di un'utilitaria equipaggiata con un tradizionale motore a benzina, muso affusolato e forma ovoidale come le city car di ultima generazione, 130 km/h di velocità massima, silenziosità di marcia sepolcrale e soprattutto impatto ambientale a emissioni zero. La MiEV, acronimo che sta per Mitsubishi Innovative Electric Vehicle, è la prima automobile ad alimentazione esclusivamente elettrica fabbricata in serie e già circolante in Giappone in oltre 1.000 unità. In una giornata piovosa abbiamo provato nel caos del traffico milanese una MiEV direttamente sbarcata dal Giappone. Nonostante l'impaccio iniziale della guida all'uso nipponico, con il volante sulla destra, la vettura si è dimostrata subito estremamente facile da condurre. Sterzo leggero e preciso, ingombro da city car ma con cinque porte, un bagagliaio più che decoroso e quattro posti veri, la MiEV si districa nell'affollato dedalo cittadino con grande agilità. La guida, estremamente fluida, è resa ancora più agevole dal vantaggio di non dover effettuare estenuanti cambi di marcia, visto che la vettura ha un'impostazione simile a quelle dotate di cambio automatico.

Da noi la MiEV (o più esattamente la i-MiEV, con l'aggiunta del suffisso "i" per sottolineare che la vettura deriva dall'attuale minicar "i" turbo benzina da 1000 cc) arriverà verso la fine del 2010 e sarà leggermente diversa dalla versione "asiatica", cioè appena un po' più lunga (3,475 metri contro gli attuali 3,395), e fornita di una dotazione di serie completa che include climatizzatore, ABS e sistema di controllo della stabilità ESP. La i-MiEV è mossa da un motore e-

lettrico alloggiato nella parte posteriore che sviluppa una potenza di 47 KW (64 cv) a 330 volts ed è alimentato da un gruppo di batterie da 22 moduli a 88 celle di ioni di litio (garantite 10 anni) collocate sotto il pianale. La leva selettiva del "fittizio" cambio automatico (in realtà la trasmissione è a marcia unica con riduttore), oltre alle usuali posizioni (Parcheggio, Folle, Drive e Retromarcia) ha anche la modalità Eco che consente un risparmio di energia a velocità costante e la posizione B che aumenta la capacità di frenata del motore in discesa. Con le batterie a carica piena, si possono percorrere circa 110/120 km e in 7 ore la ricarica può essere effettuata con l'allacciamento a una normale presa di corrente da 220 volts. Ultimo ma non meno importante, la i-MiEV consuma 1,4 euro di energia elettrica per 100 km contro i 6,4 euro di carburante di un motore di utilitaria. Peccato che costi 35.000 euro (ma per la commercializzazione europea si sta studiando l'eventualità di cessione in leasing con esborsi mensili di 300-400 euro).

Provata in anteprima la city car elettrica di Mitsubishi: si ricarica in 7 ore da una normale presa di corrente

la svolta

Apri oggi a Bologna un'edizione dimessa dell'unico Salone dell'auto italiano che nel 2010 potrebbe approdare a Milano

DA BOLOGNA
PAOLO CICCARONE

C'era una volta il Motor Show. Potrebbe cominciare così la presentazione dell'edizione 2009 che apre i battenti oggi nel quartiere fieristico di Bologna. In effetti, rispetto al passato, quella che va in scena fino all'8 dicembre è tutt'altra cosa. Niente saloni pieni di belle auto e modelli, niente novità del settore e nes-

Poco Motor e molto show: è tempo di addii

suna conferenza stampa per presentare iniziative, dati di mercato, tendenze del futuro. Chi andrà a Bologna, credendo di vedere la solita rassegna di novità, resterà deluso. A meno che non sia un appassionato vero di motori, che si diverte a guardare le esibizioni sul piazzale (dalla Ferrari F1 al Memorial Bettegga di rally), non troverà niente rispetto al passato. Da un lato forse è un bene, perché la formula andava rinnovata e quando c'è crisi bisogna mettere a fuoco le idee. Se però si analizza nel dettaglio il perché l'unico salone italiano dell'auto sia praticamente saltato, vincono i dubbi. Alcune Case estere avevano dato il loro assenso all'edizione 2009: avrebbero portato modelli e novità,

cercato di ammalare il visitatore con vetture che poi avrebbe rivisto, con calma, dal concessionario. Secondo queste Case, che avevano già stabilito budget e risorse, la "colpa" è del gruppo Fiat, che avrebbe rinunciato al Motor Show. Non si può partecipare a un salone dell'auto, come in effetti è quello di Bologna, senza il primo costruttore nazionale. Da qui il fuggi fuggi verso nuovi lidi e la rivoluzione del Motor Show 2009, con una formula che sa di ritorno all'antico. Eppure il mercato dell'auto è florido: appena il 3% in meno di auto vendute rispetto al 2008, come dice il secondo dato di sempre nell'economia italiana. Qualcosa non torna... Secondo le voci che circolano, alla base ci sarebbe un interesse ver-

so nuovi organizzatori, ovvero si dice che il Motor Show, o qualcosa di simile, dal prossimo anno possa sbarcare a Milano nei saloni della Fiera di Rho, che ha già ospitato con successo l'Eicma, il Salone del ciclo e motociclo. A Milano sarebbero in grado di gestire perfettamente un evento di questa portata, solo che Bologna ha dalla sua una tradizione e una consolidata autonomia per affrontare le situazioni più disparate. Per saperne di più, basterà aspettare qualche mese. Di certo la diserzione del gruppo Fiat, che ha causato l'abbandono a catena degli altri, è stato determinato anche dal fatto che non aveva modelli nuovi da presentare: 500 Cabrio, Alfa Mito Multiair, Lancia Delta 200CV, troppo poco per spen-

dere soldi in allestimenti ed esposizioni che, alla fine, non è detto aiutino a vendere di più. Eccoci quindi alle porte del nuovo Motor Show: certa la presenza di Valentino Rossi che correrà il memorial Bettegga, gara di rally nella serata conclusiva. Dimezzati i prezzi del biglietto (15 euro contro i 24 del 2008). Agevolazioni, dal carburante alle polizze assicurative ai telexpass autostradali, per i visitatori. Casting del "Grande Fratello", perché tutto fa brodo, convegni sulla sicurezza stradale e sull'immanicabile ecologia. Funzionerà? O meglio, basterà? La risposta la potrà dare solo il pubblico. Che farà capire se è arrivato il capolinea per Bologna e l'inizio di una nuova era per Milano.

