



L'ingegnere francese Guy Nègre con due esemplari dell'AirPod

Funziona ad aria Eppur si muove

Si chiama AirPod e non ha bisogno di carburante. Illusione? Forse no

DAL NOSTRO INVIATO AD AMSTERDAM
ALBERTO CAPROTTI

Sembra un uovo. Con gli obli e tre ruote sotto. Non gli serve la benzina, nè il gasolio. E nemmeno il Gpl, il metano, le batterie o l'idrogeno. Funziona solo con l'aria, eppur si muove. Si chiama AirPod, era il sogno impossibile dell'auto, e probabilmente lo è ancora. Ma è un'illusione che tocca i 45 chilometri all'ora, e quando gli vedi fare lo slalom tra i boeing parcheggiati all'aeroporto di Schiphol (Amsterdam) viene il dubbio che l'improbabile stia per diventare realtà. La storia dell'auto ad aria compressa è una delle più discusse degli ultimi anni. Il suo inventore, Guy Nègre, ingegnere con un passato in Formula 1, ne parla dagli anni Novanta, alimentando in tanti la speranza di poter viaggiare, un giorno, a bordo di veicoli a carburante dal costo nullo e davvero con emissioni zero. Ancora oggi circola la leggenda metropolitana secondo la quale sarebbe solo a cau-

sa delle lobby del petrolio che la famosa Eolo, il primo tentativo di auto di questo genere, non è mai arrivata su strada. L'ipotesi resta verosimile, ma la realtà pare molto più complessa. Il progetto dell'auto ad aria è zeppo di ostacoli tecnologici, forse non economicamente sostenibili e condotto da Guy Nègre con un budget certamente non paragonabile a quello di cui dispongono le grandi case automobilistiche. Ora però pare che la Motor Development International (MDI), l'azienda di Nègre, sia arrivata a una svolta. L'AirPod inventato dall'ingegnere francese è lungo due metri e sette centimetri, largo 1,60 e alto 1,74. Ha tre posti veri (i due passeggeri sono seduti contro marcia), più un altro d'emergenza per un bambino, pesa 220 kg e si guida con un joystick. Secondo Nègre, circolare con un veicolo di questo tipo costerebbe solo 50 centesimi di euro ogni 100 km. Spinto da un motore bicilindrico alimentato da aria compressa a 350 bar, l'AirPod dovrebbe avere 220 km di autonomia e raggiungere i 45 km/h. L'auto ad aria, quindi, non sa-

rebbe una vera alternativa a quella con motore a scoppio, bensì alle elettriche. L'Air France-Klm ne ha da poco iniziato la sperimentazione per il trasporto a terra in ambiente aeroportuale. Obiettivo della compagnia aerea è valutarne i vantaggi rispetto agli attuali mezzi elettrici per il trasporto di materiali di servizio fino a 300 kg. I primi risultati sembrano incoraggianti: i tempi di ricarica delle vetture sono molto più rapidi (90 secondi circa) rispetto a quelli dei veicoli elettrici (svariate ore), gli spazi per i mezzi in fase di ricarica si riducono drasticamente, e si evitano i costi di sostituzione degli accumulatori. Lo stesso sta facendo in Francia il comune di Nizza, che ha adottato l'AirPod costituendo una flotta di veicoli utilizzabile con card magnetica attraverso il "car-sharing". Ora resta da capire come, se e quando un veicolo del genere possa essere commercializzato. E qui iniziano a riaffiorare i dubbi, perché nessuno alla MDI è ancora in grado nemmeno di fissare un possibile prezzo dell'AirPod.

Del resto anche la mitica Eolo, ebbe grossi problemi legati ai costi di sviluppo dei prototipi: già nel 2002 la società di Guy Nègre aveva speso circa 15 milioni di euro per produrre qualche esemplare-laboratorio e alcuni particolari di ricambio. Il numero di "Quattroruote" dell'aprile 2002 ospita la prima e unica prova su strada della Eolo: il risultato fu un breve tragitto su un'auto che, non ancora messa a punto, si fermò dopo qualche minuto a causa della formazione di ghiaccio nel motore. Ma il visionario francese non molla. E nonostante le filiali europee finite in bancarotta nel tentativo di produrre le sue auto pur avendo ricevuto finanziamenti per milioni di euro dall'Unione Europea, Nègre rilancia la sua idea dell'aria compressa, senza precisare se siano stati risolti i problemi legati al raffreddamento (anzi al congelamento) dei tubi di scarico del motore. Proprio su questo i tecnici della Tata Motors - che nel 2007 ha acquistato il diritto di vendere in India questo tipo di vettura - sono al lavoro con gli ingegneri francesi.



La Peugeot 3008, prima crossover nella gamma della Casa francese. Nel 2011 verrà prodotta anche in versione ibrida

Con il "Grip control" contro fango e neve Ecco 3008, la Peugeot per tutte le stagioni

DA DUBROVNIK (CROAZIA) FERDINANDO SARNO

Dopo il debutto nel mondo dei Suv con la 4007, ecco che la Casa del Leone cerca di conquistarsi un posto anche in quel che, a suon di numeri, sta diventando un... segmento nel segmento: quello dei crossover. E lo fa con la nuova 3008, nella quale appaiono evidenti tutti quegli elementi stilistici che contraddistinguono le vetture Peugeot degli ultimi anni, a partire dall'inconfondibile frontale. Piaceranno sicuramente la doppia apertura del portellone posteriore (che può essere utilizzato anche come base di appoggio), e il pavimento del bagagliaio la cui caratteristica è quella di poter essere diviso in tre comodi compartimenti. La vera sorpresa è l'abitacolo: spazioso, comodo (le poltrone sono da pri-

ma della classe) e molto luminoso, specie nella versione con il tetto panoramico. Al posto di guida state dedicate moltissime attenzioni: gli uomini Peugeot infatti amano precisare che, per molti dettagli, esso ricorda la cabina di pilotaggio di un aereo dove tutti i comandi sono a portata di mano e tutti gli strumenti sono ben leggibili. Di certo è molto originale la consolle centrale che separa completamente le due sedute anteriori, allungandosi fino all'altezza dei sedili.

A proposito di tecnologie, sentiremo parlare parecchio di Grip Control. Si tratta di un sistema, in opzione (si parte da 200 euro) realizzato in collaborazione con la Bosch, che di fatto sostituisce la trazione integrale. Il conducente, attraverso l'apposito comando, decide quale modalità utilizzare fra le cinque disponibili (ESP standard, Neve, Fango, Sabbia e ESP off). Restando in tema di tecnologie, per la nuova 3008, Peugeot ha previsto quasi tutto: a seconda dell'allestimento scelto (Premium, Tecno e Outdoor), sono disponibili infatti il Dynamic Rolling Control (sistema che controlla il rollio soprattutto in curva e nei cambi di direzione improvvisi); il Distant Alert (aiuta a rispettare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede in funzione della velocità); l'Head Up Display (sistema che proietta le informazioni essenziali alla guida sul parabrezza attraverso una lama traslucida in policarbonato) e il WIP (World in Peugeot) che raggruppa tutti i sistemi di comunicazione di bordo (audio, navigazione e telefono). I prezzi, non ancora ufficiali, partiranno da 22.000 euro circa.



La Jaguar XF ora è disponibile anche con il motore V6 3000 diesel da 275 cv e in versione XFR con il V8 sovralimentato da 510 cv

Jaguar torna agli splendori del passato Più stile, fascino e cavalli per XF e XK

DA VIESTE (FOGGIA) GIAN PIERO PIAZZA

Era una Jaguar la "scoperta" a due posti che nel 1948 si aggiudicò il primato di vettura di serie più veloce del mondo. L'appellativo, XK120, derivava dalla sigla del nuovo motore a sei cilindri da 3442 cc cui era stato aggiunto il valore annunciato della velocità massima, 120 miglia orarie. In un periodo difficile per il mercato dell'auto come quello dell'immediato dopoguerra, il fondatore della Jaguar, William Lyons, aveva deciso di produrre una versione sportiva animata da un duplice scopo: rilanciare la Mark V, la berlina di lusso la cui produzione era stata interrotta dai venti di guerra, e vincere qualche competizione agonistica. Per convincere gli scettici delle effettive potenzialità del nuovo prodotto, subito dopo il debutto ufficiale della XK120 al Motor Show di Londra, casa Jaguar ottenne l'autorizzazione di utilizzare un tratto di rettilineo a doppia carreggiata a Jabbeke, in Belgio, per una dimostrazione pratica. Di fronte ad un assembramento di giornalisti una Jaguar XK120 rigorosamente di serie toccò le 126 miglia all'ora (oltre 200 km/h), e in un secondo passaggio con il parabrezza abbassato superò addirittura il muro delle 133 miglia. Va da sé che dopo quell'exploit piovvero ordini a valanga e la XK120 fu prodotta dal 1948 al 1954 in oltre 12 mila esemplari. Oggi la XK120 e la Jaguar XFR rappresenta-

no i due poli d'attrazione di un percorso automobilistico costellato di vetture da sogno. La formula imposta dal patron imponeva che ogni Jaguar uscita dalla storica sede di Coventry evocasse grazia felina ed eleganza, avesse interni lussuosi nel più puro stile inglese, prestazioni di matrice corsaiole e fosse competitiva nel prezzo e sui circuiti più massacranti del mondo. Il leggendario cammino dell'auto è costellato di vetture Jaguar, dalla bellissima XK150 decappottabile del 1957, alla raffinata berlina sportiva MK2 del 1959, alla mitica E-Type del 1961, fino alle tre generazioni dell'imponente XJ, prodotta dal 1968 al 1986 anche con motori a 12 cilindri.

Rilevata dalla Ford il 16 ottobre 1989, la casa di Coventry ha progressivamente ampliato i suoi orizzonti con la produzione agli albori del terzo millennio di una nuova gamma di vetture Jaguar, compresa la discussa "piccola" X-Type. Il recente passaggio in India sotto l'egida del colosso Tata ha ridato alla Jaguar quella linfa vitale che le ha consentito di dare un impulso innovativo al prestigio del marchio. La nuova produzione Jaguar è un felice ritorno agli antichi splendori. Dopo la XF, ora disponibile anche con il motore V6 3000 diesel a doppia turbina da 275 cv e in versione XFR con il V8 sovralimentato da 510 cv, le sportive XK e XKR, la Jaguar si consolida con il prossimo arrivo della nuova ammiraglia XJ. Tanti buoni motivi in più per diventare amici del giaguaro.

Pagina a cura di Alberto Caprotti

Dal futuribile alla realtà: sul mercato tre novità per crossover, berline di lusso e monovolume



La nuova Renault Scenic a 7 posti parte da 20.500 euro

DA MEGÈVE (FRANCIA)

C'era una volta la Grand Scenic. Non che la monovolume familiare preferita dagli europei, in vita da due generazioni, sia andata in pensione, tutt'altro. Ma Renault ora presenta il M.Y. 2009 (dove M sta per Model e Y sta per Year)

Renault Scenic, ritratto di famiglia

che, per il nostro mercato, è proposto con moltissime novità, a partire dal nome. Fino ad oggi, infatti, c'era la versione a 5 posti denominata Scenic e quella a 7 posti (Grand Scenic). Da adesso in poi quella a cinque posti (che verrà presentata ufficialmente fra qualche mese) cambierà nome (X-Mode) mentre quella a 7 posti si chiamerà semplicemente... Scenic e debutta nelle concessionarie italiane nel prossimo week-end. Nonostante sparisca la parola Grand, la Nuova Scenic rimane "grande" in tutti i sensi. In 2, in 3, in 5 o in 7 (i 7 posti sono di serie, con gli ultimi due che spariscono nel pianale) si viaggia veramente comodi: buona l'imbottitura dei sedili,

ottima la scelta dei materiali, più di quaranta i vani porta-oggetti ben distribuiti in tutta la vettura, posizione di guida rialzata quanto basta per avere a disposizione una buona visibilità, ottimo il bagagliaio soprattutto quando si viaggia fino a 5 passeggeri, la tradizionale tenuta di strada, lo sterzo molto preciso, motorizzazioni affidabili e rispettose dell'ambiente (a disposizione tre dCi e due benzina tra cui il nuovo Tce 130). Insomma, proprio come suggerisce la sua discutibile pubblicità televisiva, la Nuova Scenic è la vettura ideale per la famiglia. Una famiglia che può sentirsi sicura grazie anche ai numerosi equipaggiamenti di serie, come l'accensione automatica dei proiettori e l'attivazione dei tergicristalli, il regolatore-limitatore di velocità, il sistema di controllo

della pressione dei pneumatici, la spia per cintura di sicurezza non allacciata anche per i posti posteriori, ABS con ripartitore elettronico della frenata, sistema di assistenza alla frenata di emergenza, ESC (Electronic Stability Control) con funzione aggiuntiva di controllo del sottosterzo (CSV) e una struttura a deformazione programmata che assorbe l'energia in caso d'urto. Tre i livelli di equipaggiamento disponibili (Confort, Dynamique e Luxe), con prezzi che vanno da 20.500 euro (necessari per acquistare la Nuova Scenic 1.6 16V 110 CV Confort) a 29.750 euro, quelli necessari per diventare fortunati proprietari del 2.0 dCi 150 CV Proactive (con cambio automatico), versione Luxe.

Ferdinando Sarno