

GLI SPECIALI DI AVVENIRE

AUTO & MOTORI

SALONE DI FRANCOFORTE

Pagine a cura di **Alberto Caprotti**

Salone dell'Auto di Francoforte

Splendide fuoriserie, molte "concept car" che non entreranno in produzione e tante elettriche per le quali il mercato ancora non è pronto: la crisi non è solo economica, ma anche nelle idee

Il management del Gruppo Fiat e Chrysler al completo con la Maserati GranCabrio, presentata in anteprima mondiale al Salone dell'Auto di Francoforte. Da sinistra, Sergio Cravero (Alfa Romeo), Michael Manley (Jeep), Peter Fong (Chrysler), Lorenzo Sestino (Fiat), l'amministratore delegato Sergio Marchionne, Harald Wester (Maserati e Abarth), Francois Olivier (Lancia) e Michael Accavitti (Dodge)



DA FRANCOFORTE
PAOLO CICCARONE

Splendide, belle da far girare la testa. Ma anche costose e riservate a un pubblico che non ha problemi economici. A Francoforte (fino al 27 settembre) sta andando in scena l'ennesima rappresentazione del mondo delle auto col solito problema: l'auto che non c'è. Ovvero, fra tante proposte, idee e concetti, espressi in maniera sublime se ci si ferma all'estetica o alla meccanica, manca quell'auto per tutti i giorni e tutte le tasche che faccia entrare davvero nel futuro. Anche questa edizione di Francoforte 2009 passerà agli annali come quella del sogno e dell'ibrido. Da una parte sono gli italiani a farla da padrone: quando c'è da "inventarsi" un'auto bella, con caratteristiche tecniche da primato, noi non abbiamo rivali. Basta guardare la nuova Ferrari 458 Italia, aggirarsi per l'abitacolo, sentire il rombo del motore, vedere con che cura sono stati seguiti i dettagli, per rendersi conto che i sogni si avverano. E lo stesso dicasi per la nuova Maserati GranCabrio, un esemplare che ti fa venire il torcicollo per ammirarla dappertutto. E che dire di Lamborghini Revuelto, un mito da oltre un milione di euro? Anche se il gruppo proprietario è tedesco, il fascino del Toro Rampante è tutto di Sant'Agata Bolognese. Ovvero, made in Italy al 100 per 100.

Ma guardando oltre, ci si sente come se mancasse qualcosa. Si parla sempre di motori elettrici, di idrogeno o altro ancora, come se l'auto del domani fosse solo questione di ore. Nelle intasate città europee, quindi non solo italiane, si guarda con attenzione alle emissioni, alla sicurezza dei passeggeri, dei costi sostenibili per andare da casa al lavoro. Sei lì che aspetti la soluzione estrema, quell'auto che comprenda tutte queste necessità e invece niente. Solo *concept car*, ovvero proposte e studi, che forse verranno realizzate entro i prossimi 10 anni. Ma la mobilità è un problema attuale, come risolverlo secondo questi dettami? Mistero. Le idee ci sono, le proposte futuristiche anche, ma poi alla fine si capisce che l'unica legge cui le Case automobilistiche aderiscono in fotocopia è quella del calo di taglia. Gli americani chiamano questo fenomeno *downsizing*, riduzione, abbassamento. Un passo indietro, per dirla all'italiana.

Aspettando l'auto che non c'è

Ma regredire non fa parte della mentalità umana, del nostro modo di intendere la vita e la società. Quindi, regressione sia, di misure, di ingombri, ma non di potenza. E qui nasce il nuovo segmento che sta affascinando chi vuole prestazioni, ma non vuole apparire. Fiat è una grande interprete di questa nuova filosofia di vita automobilistica. A Francoforte l'Alfa Mito MultiAir è entrata di diritto dalla porta principale. Misure da segmento B, quello della piccola per la città, motore di 1400 cc, roba da utilitaria del signor Rossi, ma tecnologia e potenza da sportiva di razza. Oltre 175 CV per la versione più spinta, cambio automatico D-NA, prestazioni di due categorie superiori. Il tutto senza effetti speciale, anche se con piccolo sacrificio nel portafoglio

(da 17.500 euro) ma niente in confronto a vetture che si posizionano più in alto, come misure e costi. Un caso isolato? No, perché la 500 Abarth 695 Ferrari Tribute è un altro esempio di questa filosofia di vita. Una piccola divertente, che fa girare la testa e che piace, offrendo tanta di quella potenza da portar via l'asfalto sotto le ruote. Un ritorno al passato, a quegli Anni '60 in cui con poco si faceva tanto. La fuoriserie di una volta non esiste più, oggi ci sono le versioni speciali. Compravi una 500 o una 600, andavi dal meccanico e compravi un bel kit Abarth o Giannini. E la macchinetta diventava una piccola belva, capace di dare la paga in autostrada alle sportive dell'epoca. Quel mondo, e guarda caso le ristrettezze eco-

nomiche, stanno tornando di moda. E non è un caso. Ma gira e rigira, siamo sempre lì: auto che si ispirano al passato, motori a benzina, evoluti e moderni, ma eredi di quel primo motore a scoppio che ha più di 100 anni. E il futuro? Ormai l'elettrico o ibrido sta prendendo piede. Si parte dall'alto, come dimostrano da anni Toyota e Lexus, ora c'è arrivata anche la Bmw X6, ma sull'elettrico puro Renault sta facendo da padrona, con Nissan presenta studi, concetti e accordi per le nostre città. Scopri che la tecnologia c'è, come dimostra anche Peugeot con BB1 o Volkswagen E-Up!, ma chi compra oggi una vettura elettrica? Dove vai, visti i limiti di uso delle batterie e la mancanza di punti di ricarica? Ci vogliono le istituzioni, ac-

cordi mirati che comincino a infarcire le nostre città di prese di corrente. I petrolieri invece fanno orecchie da mercante, e ai distributori nessuno pensa di applicare pannelli fotovoltaici per produrre corrente, mettere a disposizione elettricità per tutti. L'auto, costosa, c'è. Manca come farla funzionare. E alla fine allora, ecco le proposte "vere" del Salone: poche ma per fortuna reali: la nuova Citroen C3, Opel Astra, Ford C-Max, Fiat Punto Evo. Per il resto, nebbia. Anzi, tanto fumo. L'auto è un sogno, e va bene. Ma da piccoli Peter Pan, anche dopo Francoforte, saremo ancora alla ricerca di quell'isola che non c'è. L'auto del futuro di cui tutti parlano, ma che ancora non si vede sulle nostre strade.

IL PUNTO

Due domande senza risposta

DI ALBERTO CAPROTTI

Chi a Francoforte non c'è ancora andato, e non ha intenzione di andarci, ha fatto bene. Perché uscendo dal Salone rischierebbe di sentirsi un allocco. Ma come, potrebbe pensare: qui si parla solo di elettricità e di ecologia e io sono uno dei 15 milioni e 625 mila italiani che ancora circolano con un'auto potenzialmente rottamabile? Che persona insensibile... Come faccio - potrebbe chiedersi - a non capire che il mondo sta cambiando? Lo dicono tutti, provano a farcelo credere i costruttori: ormai senza la spina (della corrente) dove vai? Bisogna guardare avanti. Peccato che ci sia anche un dietro. E soprattutto un adesso. Peccato che solo il 4,6% dei 36 milioni di auto circolanti in Italia (dati Centro Studi Promotor) per ora dispone di alimentazioni "ecologiche". E la cifra è molto generosa perché ai veicoli ibridi accorpa anche quelli a metano e a Gpl. Quanto alle auto elettriche, sono splendide. Le ricaricheremo di notte con un filo piantato nella presa del box, come il telefonino. Due sole domande: come farà lo Stato a far quadrare i conti se i miliardi incassati con le tasse su benzina e gasolio dovessero scemare di colpo? E soprattutto: dove troveremo l'energia necessaria a ricaricare le batterie "plug in" se già basta un'estate calda per mandare in tilt la rete nazionale? Questo potrebbe chiedersi chi esce dal Salone di Francoforte. Ma nessuno probabilmente saprebbe rispondergli.

la novità Fiat

La seconda generazione della Grande Punto, in arrivo a metà ottobre, si rinnova da cima a fondo con l'obiettivo di restare leader del mercato

Punto Evo, l'evoluzione della specie

Rinnovata nella linea e nei motori (non tutti però Euro 5), la nuova Punto Evo verrà commercializzata a partire da 11.800 euro

DA FRANCOFORTE

Sostanziali miglioramenti nello stile, nella sicurezza e nella tecnologia: sono le caratteristiche di Fiat Punto Evo, la nuova proposta di Fiat che da metà ottobre si affiancherà alla Grande Punto per poi sostituirla gradualmente sul mercato. Presentata al Salone di Francoforte da Lorenzo Sestino, amministratore delegato di Fiat Automobiles, la Punto Evo rappresenta l'evoluzione della "specie" Punto, dopo oltre 7 milioni di esemplari venduti dal 1993 ad oggi. Poca fantasia nella scelta del nome (Evo è da sempre la sigla che accompagna le versioni più sportive della Mitsubishi Lancer) e la decisione di mantenere in alcune versioni le vecchie motorizzazioni Euro 4 alla vigilia del debutto dell'Euro 5, i due difetti più evidenti di un prodotto che nelle forme e, soprattutto, nella sostanza promette invece ottimi sviluppi. Oltre che per il restyling che ha riguardato il frontale e la coda, Nuova Punto Evo si distingue, soprattutto, per la gamma dei motori Euro 5 tra i quali spiccano i nuovi 1.4 a benzina da 105 e 135 Cv dotati del rivoluzionario sistema MultiAir, e i nuovi turbodiesel Multijet di seconda generazione. Sviluppata e brevettata da Fiat Powertrain Technologies, la tecnologia MultiAir utilizza un nuovo sistema elettro-idraulico di gestione delle valvole che permette di ridurre i consumi, grazie ad un controllo diretto dell'aria mediante le valvole di aspirazione del motore senza l'utilizzo della farfalla e di abbattere le

emissioni inquinanti migliorando nel contempo le prestazioni, con un sensibile aumento di coppia (fino al 15%) e di potenza (+10%). Rispetto ad un tradizionale motore a benzina di pari cilindrata inoltre, il MultiAir consente una sensibile riduzione di consumi (fino al 10%) ed emissioni di Co2 (sino al 10%) e di particolato (sino al 40%). Peculiarità dei motori a gasolio Multijet di seconda generazione invece sono i nuovi iniettori Common Rail che, grazie ad una servovalvola idraulica bilanciata, controllano con elevata precisione la quantità di gasolio iniettata in camera di combustione, con una sequenza di iniezioni più rapida e flessibile rispetto al passato. Oltre ai moderni MultiAir ed ai Multijet di seconda generazione, Punto Evo anche due motorizzazioni alternative, a metano e a Gpl. «Il mondo che vorrei» visto dai bambini, è invece ciò che caratterizza lo stand Fiat al Salone. E fra le case e i prati di una ipotetica città sognata dai bambini trovano posto anche Fiat Sedici, il modello rinnovato in termini di stile e di motorizzazioni al punto da farne il SUV Euro 5 più ecologico del mercato, grazie a due nuovi motori (benzina 1.6 e diesel 2.0 da 129 gr.Co2/km). A Francoforte, infine, spazio anche per il nuovo Qubo Trekking, la nuova versione del "free space" Fiat destinata agli amanti della natura, degli sport e delle attività all'aria aperta e da oggi dotata di Traction+. Si tratta di un innovativo sistema elettronico che, una volta inserito, permette di disimpegnarsi da situazioni difficili e percorrere tratti impegnativi (neve, ghiaccio o fango) incrementando la trazione e l'aderenza del veicolo. (F.S.)

