

## la scommessa

Abbiamo provato la Citroën C-Zero, city-car completamente elettrica che debutterà a gennaio sul mercato italiano. Non inquina, non fa rumore e percorre circa 100 km con un euro e mezzo di corrente.

DAL NOSTRO INVIATO A MALMÖE (SVEZIA)  
**ALBERTO CAPROTTI**

**B**isogna guardare lontano per crederci, ma il futuro elettrico dell'auto sembra più vicino quando lo guidi di persona. Accelerare senza frastuono, muoversi come una piuma: il rumore del silenzio è la prima sensazione percepita. Un'esperienza da vertigine per chi abitualmente vive nel caos del traffico cittadino e si cala nell'oasi di Malmö, sotto il grattacielo simbolo della città disegnato da Calatrava, il Turning Torso che si avventa su se stesso fino a 190 metri da terra, completamente alimentato da energie rinnovabili e costruito con materiali a bassissimo impatto ambientale. Citroën ha presentato qui la sua C-Zero elettrica a batterie, sviluppata in collaborazione con Mitsubishi, in arrivo sul mercato europeo tra poche settimane. Un altro modo di guidare e di concepire la mobilità, un'illusione forse fin quando intorno ad un veicolo rivoluzionario come questo non si costruirà l'altra rivoluzione, quella delle infrastrutture necessarie per renderlo davvero fruibile. Qualcosa si muove, la proposta di legge sulla mobilità a "zero emissioni" è approdata in Parlamento il 6 ottobre scorso, ma prevederla un iter rapido e senza ostacoli è pura fantascienza. Molto più facile sognare, stringendo il volante della C-Zero, non un giocattolo ma un'auto che senti "vera" al primo impatto, essenziale e completa. Non dà segni di vita quando la accendi (sensazione alla quale non è facile abituarsi), ma si ha la conferma che prenda vita girando la chiave fino alla conferma del "bip" sonoro e all'accensione della spia verde sul cruscotto. Perfetto per ogni neopatentato anche il cambio automatico con due sole opzioni per la marcia in avanti e la retro. Il quadro strumenti oltre alle informazioni tradizionali, ha un indicatore a lancetta che mostra lo stato della batteria, con una zona blu scuro, che indica la ricarica, una zona verde chiaro per le fasi di guida in modalità "economy" e una zona bianca, per una guida che richiede un maggiore consumo dell'energia disponibile. Zero litri di benzina, zero emissioni inquinanti, zero inquinamento acustico. Tombola. Le ruote girano, i 64 CV frustati da una coppia doppia rispetto ad esempio a quella di una Citroën C1 risultano subito disponibili e le auto che affianchi non si accorgono della tua diversità positiva. La piccola Citroën accarezza l'asfalto, in 15 secondi passa da 0 a 100 km/h e la casa francese assicura possa toccare una velocità massima di 130 km/h, limite sinceramente da noi nemmeno avvicinato, non sentendone la necessità e "sentendo" invece la presenza della polizia svedese che avrebbe scoraggiato ogni velleità. Guardandosi intorno, la C-Zero non delude: 4 posti, 6 airbag, radio e climatizzatore di serie, sistemi di sicurezza (Esp e Abs) al loro posto, 166 litri di mini-bagagliaio. Con una lunghezza di 3,48 metri e un diametro di sterzata di 9 metri, si destreggia nel traffico cittadino con estrema facilità. È ovviamente questo il suo habitat naturale, malgrado i 150 km di



La Citroën C-Zero fotografata sotto il grattacielo Turning Torso a Malmö (Svezia)

# Silenzio, si riparte da Zero

**6** Le ore necessarie per ricaricare completamente le batterie della Citroën C-Zero. Il motore elettrico da 64 CV assicura una velocità massima di 130 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 15 secondi. L'autonomia è di circa 130 km e le batterie al litio da 16 kWh possono essere ricaricate sia tramite un impianto casalingo da 220 V, sia con sistema rapido a 400 V: in quest'ultimo caso si può ottenere l'80% della carica in 30 minuti.

## L'INIZIATIVA

### MENO TASSE E MAXI INCENTIVI ESISTE MA NON DECOLLA LA PROPOSTA DI LEGGE PER L'ELETTRICO

**I**ncentivi all'acquisto di automobili elettriche; finanziamenti per il 50% delle spese di infrastruttura a favore delle amministrazioni locali. E inoltre: vantaggi fiscali, tariffe agevolate per il costo dell'energia da utilizzare nelle ricariche. L'obbligo ai costruttori di nuovi edifici (e per le costruzioni in restauro) di dotarsi di reti di ricarica. E infine sostegni economici da destinare alla ricerca. Ecco, in estrema sintesi, il contenuto della proposta di legge per la mobilità "a zero emissioni" depositata in Parlamento nell'ottobre scorso. Relatore del documento è Agostino Ghiglia, capogruppo del Pdl

all'interno della Commissione Ambiente della Camera. L'obiettivo primario dell'articolata proposta di legge è di trovare le metodologie di intervento per migliorare la qualità dell'aria a cominciare dai centri urbani più densamente popolati: quelli nei quali - come del resto è stato più volte evidenziato dai monitoraggi di Legambiente - i parametri imposti dalla Comunità europea vengono spesso superati. In altri termini: il traguardo a lunga scadenza sarebbe quello di riuscire a sostituire almeno il 10% dei 42 milioni di veicoli che costituiscono il parco auto attualmente circolante in Italia. La "ricetta" indicata nella proposta di legge (già sottoscritta da 170 parlamentari) prevede, più nel dettaglio, un incentivo di 5 mila euro da destinare al momento dell'acquisto di auto elettriche. Incentivo

la cui entità dovrebbe aumentare insieme alla progressiva affermazione del mercato. A favore delle amministrazioni locali verrebbe predisposto un finanziamento a copertura del 50% delle spese da sostenere per lo sviluppo delle infrastrutture (reti e stazioni di ricarica). Per i clienti finali invece sarebbero messi in atto degli sgravi fiscali per l'acquisto di veicoli elettrici (auto, moto, scooter, biciclette), e che vadano a beneficio dei privati e delle aziende, insieme a dei vantaggi fiscali per l'installazione delle infrastrutture, che a loro volta dovranno essere obbligatorie negli edifici di nuova costruzione o in restauro (e le cui spese saranno agevolate da ulteriori bonus). Infine il progetto di legge prevede lo studio di tariffe vantaggiose per l'energia utilizzata nelle ricariche. (F.S.)

## la realtà

Un'auto "vera", essenziale e facile da guidare. Con un grande limite, il prezzo: 35.900 euro. Già pronta un'offerta "tutto compreso" in collaborazione con Enel. Alle flotte aziendali i primi 300 esemplari.

autonomia (molto generosamente) dichiarata. Del resto uno studio recente certifica che in Europa, il 70% dei tragitti quotidiani percorsi in auto durante la settimana coprono meno di 30 km e il 95% meno di 80 km. Abita invece sotto il cofano il senso decisivo della C-Zero e delle auto della sua generazione: dotata di un motore sincrono a magneti permanente che fornisce 47 kW o 64 CV CEE da 3.000 a 6.000 giri/min, la piccola Citroën elettrica può essere ricaricata in due modi. Con una presa elettrica tradizionale, a casa propria, o con le prese disponibili lungo la rete viaria (all'estero, da noi nemmeno l'ombra) e nelle aziende: è sufficiente collegare il cavo d'alimentazione a una presa da 220 V. Oppure con collegamento esterno a una presa che fornisce corrente monofase di 125 A a 400 V per una potenza massima di 50 kW (la cui reperibilità francamente non è semplicissima). Una ricarica all'80% richiede solo 30 minuti e i 200 kg delle sue batterie al litio posizionate nel pianale sotto i piedi dei passeggeri sono studiate per sopportare 1500 cicli di ricarica completa. Come per una vettura tradizionale, numerosi parametri influiscono in maniera più o meno importante sul consumo e quindi sull'autonomia; i principali sono il riscaldamento e la climatizzazione, alimentati elettricamente, e la guida che, come per un veicolo a motore termico, possono far variare notevolmente il consumo di corrente. Per forza di cose "spannometrico" ma abbastanza attendibile secondo Citroën il calcolo dei costi: con un 1 euro mezzo di corrente la C-Zero percorre 100 chilometri. Un accordo con Enel, annunciato al Motor Show di Bologna, permetterà al marchio francese di definire un'offerta "tutto compreso" che prevede oltre alla fornitura dell'energia elettrica anche altri servizi dedicati, quali l'installazione da parte dei tecnici Enel di un punto di ricarica presso l'abitazione dell'acquirente di C-Zero e l'accesso ai punti di ricarica pubblici già esistenti. Un sogno meraviglioso appunto, che ha la sua parte di incubo, cioè il prezzo: 35.900 euro. Per le prime 300 unità previste in Italia per il 2011, Citroën punta principalmente al mercato delle auto aziendali. La C-Zero è noleggiabile a 548 euro al mese più Iva, o acquistabile in leasing da 466 euro mensili, con prima rata da 3.200 euro, maxirata di riscatto da 12.000 euro e durata quadriennale. Un salasso per una piccola utilitaria da città. Qui sta il vero limite, il confine tra il futuro inevitabile dell'auto e il suo presente elettrico. Affascinante e purtroppo ancora inafferrabile.

## Chevrolet

Un misto tra monovolume e station wagon allargata. E soprattutto sette posti con meno di 20 mila euro.

Di FERDINANDO SARNO

**D**opo l'acquisto del marchio Daewoo, pochi avrebbero scommesso su Chevrolet. O meglio: sulle capacità del marchio americano di dare affidabilità, sicurezza e competitività alle vetture coreane. Non era sufficiente mettere il famoso "farfallino" sulle carrozzerie per renderle più belle e, soprattutto, per venderle. Ora, invece, si vendono. E questo significa che qualcosa di buono, queste nuove Chevrolet, l'hanno davvero. Un po' di numeri? Eccoli: nei pri-

# Si chiama Orlando: ecco la familiare all'americana

mi 9 mesi del 2010 sono state vendute complessivamente la bellezza di 3,1 milioni di vetture in 130 paesi. Risultato che ha reso Chevrolet il 4° marchio automobilistico più grande del mondo e il marchio più importante di GM (General Motors) con più del 50% delle vendite del Gruppo. E in Italia? Come vanno le cose? «Sono molto soddisfatto - spiega Federico Sanguinetti, presidente e amministratore delegato di Chevrolet Italia - perché, nonostante la crisi, siamo diventati il 2° mercato europeo dopo quello russo, abbiamo raggiunto la quota di mercato (privati) del 2,3%, abbiamo la leadership fra gli importatori nel segmento delle piccole grazie a Matiz e Spark. In più la Cruze è diventata

la berlina 4 porte più venduta in Italia mentre con la Captiva abbiamo ottenuto un netto +11% da gennaio a novembre rispetto allo

stesso periodo del 2009». Non c'era modo migliore per festeggiare i suoi primi cent'anni di vita. Nel 2011, infatti, Chevrolet



La Chevrolet Orlando, in vendita dal prossimo febbraio

spegnerà la bellezza di 100 candeline. E il regalo? Il rinnovamento e l'ampliamento della gamma con ben 7 lanci. A cavallo fra il 2010 e il 2011, verrà presentata la nuova Corvette; nel primo quadrimestre arriverà la nuovissima Orlando; poi ci sarà il facelift di Captiva e di Aveo; nel terzo quadrimestre, spazio alla nuova Cruze 5 porte mentre negli ultimi mesi dell'anno arriveranno la nuova Camaro e l'elettrica Volt. Se quest'ultima rappresenta la risposta futura (e concreta) al problema della mobilità ecosostenibile, il prodotto che per ora desta maggior interesse è però la nuovissima Orlando. Basata sul prototipo presentato al Salone di Parigi del 2008, è la prima crossover della marca americana e debutterà uf-

ficialmente sul nostro mercato nel prossimo mese di febbraio. Si tratta di una vettura con 7 posti veri (di serie) che rappresenta un'ulteriore opportunità di crescita in quanto permette a Chevrolet di mettersi in discussione anche in questo, per lei inedito, segmento. La Orlando ha l'aspetto di un crossover, offre il piacere di guida di una berlina, la versatilità di una station, la capacità di carico di una monovolume e prezzi super competitivi. Si parte, infatti, da un minimo di 19.600 euro (per il 1.8 benzina da 140 CV versione LT) e si arriva ad un massimo di 25.600 euro (per il 2.0 diesel 163 CV LTZ con cambio automatico). Un'auto solida, spaziosa e abbordabile: in Chevrolet nessuno parla (e vuol sentir parlare) di low cost.