

GLI SPECIALI DI AVVENIRE

AUTO & MOTORI

SALONE DI GINEVRA

Pagine a cura di **Alberto Caprotti**

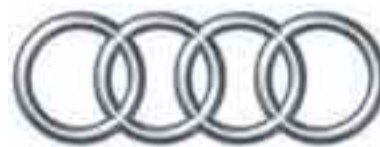
in vetrina

Oltre cento anteprime, largo spazio all'ecologia e alle auto da sogno. Viaggio nel Salone più prestigioso del mondo, specchio di un settore che investendo sulle novità tenta faticosamente di uscire dalla crisi



ALFA ROMEO GIULIETTA

Un tocco di civetteria dato dalle luci anteriori diurne a led e dal selettore per variare la risposta di motore, sterzo, cambio e differenziale. E 4 metri e 35 centimetri di sportività: ecco in sintesi la nuova Giulietta, disponibile con tre motori a benzina e due turbodiesel. Sarà in vendita dal mese di aprile, con prezzi a partire da 22.000 euro.



AUDI A1

La più piccola tra le auto del marchio dei quattro anelli sfiora i 4 metri di lunghezza ed è una tre porte sportiva e modaiola. Per abbassare i consumi i motori (tutti turbo a iniezione diretta) sono abbinati a sistemi Stop & Start e di recupero dell'energia in frenata. A richiesta, la A1 può essere acquistata con cambio robotizzato a doppia frizione e 7 marce. In prevendita da giugno, arriverà nelle concessionarie italiane a settembre. Il prezzo? A partire da circa 19.000 euro.

IL PUNTO

L'ottimismo al volante, tra fumo e cifre drogate

DI ALBERTO CAPROTTI

Ottimismo, il sale della vita. Era uno spot pubblicitario: ora sembra il nuovo manifesto dell'automobile idealmente appeso all'ingresso del Salone di Ginevra. Se da sempre il polso delle quattro ruote si misura qui, qualche segnale di risveglio c'è. E non solo per il numero delle novità esposte. Tante, come non se ne vedevano da anni. Ci sono tutti, finalmente. Ad iniziare dagli stilisti dell'auto, da Pininfarina a Giugiaro, a Bertone, tornato con la nuova azienda e un prototipo tra i più interessanti della rassegna. C'è arrostito, finalmente, e non solo il fumo dei soliti prototipi da Star Trek, e il "verde" elettrico di ciò che ancora non è pronto. "Polpa" serviva, per non deprimerli. E polpa c'è. Dalla nuova Opel Meriva, una delle auto più belle e innovative con le sue portiere che si aprono ad armadio, all'attesa Audi A1. Dalla Giulietta che racchiude il destino di tutta l'Alfa Romeo, alla prima Mini a quattro porte, la Countryman. C'è la nuova Bmw Serie 5, la Mercedes E cambio, c'è il nuovo crossover Nissan, la Juke. E la nuova Ford Focus in versione station, ma anche le berline del futuro firmate Peugeot. C'è il Gruppo Volkswagen, soprattutto: un colosso che si allarga sempre più. Dopo l'acquisto del 20% di Suzuki ha scalzato Toyota quale primo produttore mondiale e forse ora ha anche l'Alfa nel mirino (Fiat ci spera, ma non sarà facile liberarsene). C'è aria nuova, c'è voglia di sentirsi dire che la crisi è passata. Difficile però scacciare anche l'idea che si tratti di una splendida illusione. Giocata sulle solite, incredibili, contraddizioni. Il mercato va male, le case automobilistiche piangono miseria, le concessionarie chiudono lamentando il fatto che ormai su ogni auto venduta riescono a spuntare al massimo l'1,5% di guadagno netto. Troppo poco per non fallire. Eppure i dati di vendita sono ancora in super attivo. A febbraio in Italia le nuove immatricolazioni hanno registrato un balzo su base annua del 20,6%, raggiungendo le 200.560 unità. Merito però solo dell'enorme quantità di ordini del 2009 ancora inevasi, visto che le vetture prenotate entro il 31 dicembre, potranno essere immatricolate fino al 31 marzo. Tutti (o quasi) ordini che sono il frutto degli incentivi. Che non ci sono più. Numeri "drogati" quindi. Fotografia di una realtà apparentemente finita e che le campagne di bonus e di sconti delle Case continuano a riprodurre aspettando che il governo cambi idea. Qualcosa di nuovo, anche qui, sembra ci sia. A partire dal tavolo di trattative sulla possibile adozione di un piano di defiscalizzazione delle flotte aziendali.

DA GINEVRA
PAOLO CICCARONE

Basterà una Ferrari dipinta di verde per rilanciare il mercato delle auto? Nella fiera dei sogni del Salone di Ginevra, aperto al pubblico fino al 14 marzo, anche Maranello si converte all'ibrido con una 599 Hybrid Kers, ma la realtà immediata è quella di un mercato sempre più rivolto alla mobilità urbana. Tanto che anche colossi come Audi si convertono. O meglio, ci riprovano visto che la A1 è una sorta di nemico della Casa di Ingolstadt nel settore delle piccole. Dopo che la A2 non ha avuto il successo sperato (anche se con soluzioni intelligenti, non ha sfondato) la tendenza del mercato ad andare sempre più in città, ha convinto i tecnici a presentare una piccola da inserire fra Mini e Alfa Mito, tornando nel segmento delle compatte lussuose. D'altronde, i dati di mercato dicono proprio questo: entro i prossimi 5 anni la mobilità urbana tenderà a crescere, in Germania ad esempio addirittura del 40%. Si tratta di numeri importanti, e di un settore dove oltre alla quantità si

Da Ginevra al futuro Prove di ripartenza

impone la qualità. E allora ecco la piccola made in Audi, a partire con motori diesel 1.6 da 90 CV e 26 km al litro, nonché a iniezione diretta TFSI a benzina a partire da 86 CV, 20 km con un litro di benzina e scatto da pensionato, nel senso che da 0 a 100 all'ora occorrono oltre 12 secondi. Non è questo che fa la differenza, ma sono i consumi e le emissioni ridotte a farla da padrona, nel piccolo come nel grande. Nell'edizione dei 250 espositori e 30 nazioni presenti, a Ginevra la sfida, però, è ancora fra Italia e Germania nei segmenti che contano. Ci sono anche i francesi, con proposte interes-

santi, ma se un colosso tedesco, specializzato nelle premium da manager, decide di entrare a gamba tesa nel settore delle piccole, ecco che una Casa italiana, Alfa Romeo, cala il jolly per il segmento delle medie. La nuova Giulietta, infatti, è l'arma totale del gruppo Fiat per accalappiare clienti in Europa ma anche negli Usa. Merito di un pianale che è qualcosa in più di un segmento C e qualcosa in meno di un D (una via di mezzo di quello usato per la Delta, per intenderci), ma con caratteristiche ben precise: una linea sportiva, aggressiva e tipica del marchio del Biscione. Motori all'avanguardia di ultima gene-

razione, sia a benzina (dal Multi Air, anche in versione Twin Air) sia diesel. Qua non c'è storia: il diesel 1.6 da 105 CV la farà da padrona, ma non si deve dimenticare il 2 litri da 170 CV. Per i motori a benzina poco da dire: 1400 cc, 120 e 170 CV, ce ne è abbastanza per divertirsi. E che sia così lo si è capito dagli interni, con elementi classici Alfa Romeo rivisti e rimodernizzati con sellerie in pelle traforata che fanno tanto chic. Piuttosto, per capire se Alfa Romeo sarà ancora "made in Italy" bisognerà aspettare il 21 aprile, quando l'AD del gruppo Fiat, Sergio Marchionne, illustrerà i programmi. Secondo voci cir-

colate a Ginevra, il gruppo Volkswagen vorrebbe acquisire il marchio Alfa Romeo e portarlo insieme agli altri 9 del gruppo sotto l'egida tedesca. Comunque sia, buon segno. Vuol dire che il fascino Alfa Romeo funziona ancora. Per il resto, finalmente ci sono proposte concrete di auto elettriche (Nissan e Renault in testa, con Peugeot e Citroen a seguirle) ibride per alto di gamma (vedi VW Tuareg e Porsche) e piccole da sballo (500 C Abarth e Mini Countryman). Basterà per rilanciare un mercato che in Europa nel 2010 dovrebbe crollare dal 10% al 20%, a seconda di chi fa le stime?

LE ANTEPRIME
DEL SALONE

NISSAN MICRA

La quarta è più tradizionalista

Motori a tre cilindri, design meno trasgressivo e un sistema elettronico di parcheggio fatto apposta per i principianti: dopo anni di follie e design sempre più trasgressivi, la quarta generazione della Nissan Micra abbandona il frontale con gli "occhioni da ranocchietto" della terza serie per adottare uno stile più convenzionale e rassicurante. Sarà venduta in 160 Paesi: da noi arriverà a fine ottobre.



BMW SERIE 5

Come l'ammiraglia, senza esserlo

Bmw la definisce «la quintessenza dell'estetica e del piacere di guida nella categoria medio-alta». In effetti la nuova Serie 5, arrivata alla sua sesta generazione, non ha risparmiato nulla del suo forte know how. Molta componentistica ed elettronica deriva dall'ammiraglia Serie 7. Già al debutto è disponibile con motore a benzina a otto cilindri e tre motori a benzina a sei cilindri, più due diesel, sempre sei cilindri.



MASERATI QUATTROPORTE

Ma la GranCabrio ruba gli occhi

Cinquantasei premi conquistati ed una versione per omaggiarli tutti. Maserati presenta a Ginevra la Quattroporte Sport GT S in versione Awards Edition, riconoscibile per i cerchi in lega da 20 pollici con disegno "Multi Trident" e l'esclusiva colorazione "Quarzo fuso" dalle sfumature cangianti. Ma a catturare l'ammirazione generale è soprattutto la GranCabrio (nella foto), altra splendida novità del marchio del Tridente.



KIA SPORTAGE

Per gli indecisi tra Suv e crossover

Suv o crossover? La nuova Sportage è un po' entrambe le cose. Pensata per la famiglia, la Sportage viene offerta sia con la trazione anteriore che con quella integrale. Molto più curati gli interni rispetto alla versione precedente. Quando, alla fine di quest'anno, la terza generazione della Sportage verrà commercializzata in Europa, sarà disponibile con due motori a benzina e due diesel, con potenze comprese fra 115 e 163 Cv.