



Salone di Detroit

L'auto Usa si rimette in moto dopo il tracollo del mercato. Debutta l'alleanza Fiat-Chrysler con lo sbarco dei motori MultiAir

DI ALBERTO CAPROTTI

È un'atmosfera da post-apocalisse, per usare un'espressione del New York Times, quella che si respira al Salone dell'auto di Detroit che, dopo l'anteprima riservata alla stampa, aprirà al pubblico statunitense da sabato al 24 gennaio prossimo.

L'auto a stelle e strisce cerca di voltare pagina dopo aver perso lo storico record di primo mercato al mondo che deteneva da oltre 100 anni: i 15 milioni di americani che ogni anno acquistavano una vettura, nel 2009 si sono quasi dimezzati, mentre la Cina ne ha vendute 13,6 milioni diventando in termini numerici (ma non solo) la prima piazza automobilistica del pianeta.

Ecco allora che a Detroit gli Usa mettono in vetrina il loro desiderio di riscatto. Sono circa 40 le novità assolute a fronte di 700 modelli esposti, compresi restyling e rivisitazioni. Ford, l'unica casa americana a non aver chiesto aiuti al governo e in grado di vantare a dicembre un incremento delle vendite del 32,8%, ha addirittura aumentato lo spazio espositivo. Nettamente ridimensionato invece lo stand della General Motors, che ha detto addio ai marchi Pontiac, Saturn e Saab oltre ad aver raggiunto un accordo per vendere la Hummer. Nonostante la bancarotta, il ricorso al Chapter 11 e vendite ancora in calo (-5,7% il mese scorso), GM resta la prima casa automobilista Usa come giro d'affari. A Detroit lancerà la prima utilitaria delle sue storie, attraverso il



La 500 Cabrio, uno dei modelli di punta per Fiat nell'ottica dello sbarco nel mercato americano

marchio Gmc. È però Chrysler l'emblema della rivoluzione copernicana avvenuta nell'industria dell'auto. Dopo la fusione con Fiat, nello spazio espositivo del produttore americano la piccola 500 fa bella mostra di sé in due versioni, una elettrica (che è ancora

un prototipo), e una Abarth identica a quella che in questi giorni guida Sergio Marchionne negli Usa. A pochi metri di distanza la nuovissima Maserati GranCabrio, una versione targata Chrysler della Lancia Delta e la Ferrari 599XX, quale tributo alla storica alleanza tra il Lin-

La scoperta dell'America

MERCATO E INCENTIVI

Aspettando il governo, ecco i bonus "fatti in casa"

Gli ecoincentivi hanno risollevato in Italia le vendite di auto nel 2009 e, in attesa che il governo li rinnovi, concretizzando una disponibilità già annunciata, molte case mettono sul piatto in questa fase ponte i loro bonus personalizzati, confermando (e in alcuni casi persino ampliando) le agevolazioni proposte l'anno scorso. Come spiegano Citroen, Renault, Peugeot e Ford nell'estendere i loro bonus, il cliente non va penalizzato nell'attesa degli incentivi statali se si vuole assicurare una certa continuità al mercato. Diversa la politica scelta da Fiat che rinuncia ad offrire incentivi alla rottamazione ma in questa fase offre tassi zero e anticipo zero sugli acquisti di tutti i suoi modelli, oltre a una supervalutazione dell'usato. Al motto di «il cliente è sempre al centro di tutte le nostre azioni», Citroen garantirà anche a gennaio gli ecoincentivi 2009 estendendoli a tutte le vetture Euro 2, bacino potenziale di circa 13,7 milioni di auto. Anche Renault accompagnerà i suoi clienti in questa fase di incertezza e fino al 17 gennaio sarà possibile accedere alla gamma Renault Eco2 allo stesso prezzo praticato nel 2009. Ford garantirà i suoi clienti non solo a gennaio ma tutto l'anno con un programma ecoincentivi che riconoscerà un bonus a chi acquisterà un'auto nuova rottamando una vettura con più di 10 anni di anzianità, immatricolata entro il 31 dicembre 2000. Peugeot offrirà per tutto gennaio bonus alla rottamazione che riguarderanno tutte le vetture indipendentemente dalla Euro-categoria. Quanto ad Opel e Volkswagen, per ora non mettono offerte sul piatto ma non escludono iniziative future.

Ferdinando Sarno

sbarco in grande stile a Detroit. Fiore all'occhiello la tecnologia MultiAir, brevetto del Lingotto che ha rappresentato una delle carte vincenti nel convincere la Casa Bianca ad affidare al marchio torinese il rilancio della Chrysler. Per la prima volta gli americani potranno ammirare dal vivo la tecnologia pulita e performante di Fiat applicata alle vetture Chrysler e destinata, in prospettiva, anche alle Jeep. L'esempio più eclatante è rappresentato dal quattro cilindri a benzina di 2,4 litri (una bassa cilindrata per le abitudini americane) di origine Chrysler, che con la tecnologia MultiAir è comunque in grado di generare una potenza di 190 CV e una coppia di 237 Nm a 4.200 giri. Anche la Fiat 500 americana monterà un motore 1.400 quattro cilindri Fire con tecnologia MultiAir costruito in Michigan.

Per il resto è un Salone all'insegna delle vetture compatte, dell'ecologia e della concretezza, con pochi concept futuristici ma molti prototipi progettati per arrivare in produzione nei prossimi mesi e rispondere alle mutate richieste del mercato. Tra i debutti più attesi, la nuova Mercedes Classe E Cabrio, l'Audi A8, la Mini Beachcomber, che prefigura il futuro suv, la nuova Honda CR-Z, la Sonata della Hyundai. Ford invece lancia in anteprima mondiale la nuova generazione di Focus, la prima di una serie di dieci modelli costruiti sulla nuova piattaforma di vetture di segmento C che entro il 2012 produrrà 2 milioni di unità in tutto il mondo.

microvetture

Consumi ed emissioni ridottissime, ideali nel traffico, dotazioni da auto "vera". Si guidano già a 14 anni con la patente dello scooter

DA MILANO GIAN PIERO PIAZZA

Fino a poco più di vent'anni fa erano oggetti mobili ai confini del mistero, accomunati da un'architettura lineare e goffa e classificati sotto l'irriverente etichetta di "veicoli per disabili" degni di considerazione soltanto in virtù del fatto che potevano essere guidati senza patente. Oggi, anzi dal 1994 se si considera la data che segna l'esordio della loro commercializzazione in Italia, le minicar sono diventate una forza circolante in continua espansione, grazie all'evoluzione globale cui sono state sottoposte dai costruttori sul piano certamente importante dell'attrazione estetica, senza tuttavia trascurare il fattore sicurezza, dei consumi e dell'impatto ambientale.

Nonostante la diffusione, circoscritta al territorio europeo e di dimensioni piuttosto modeste - si stima che in tutto il nostro Continente circolino circa 311.000 minicar, di cui 140.000 in Francia e 80.000 in Italia - questi veicoli dall'ingombro ridotto vantano una storia che risale a oltre 70 anni fa. Ma è dal 1970 che le minicar - ancora quasi tutte a tre ruote - raggiungono un'espansione costante, fornendo la possibilità di muoversi autonomamente a tutte quelle persone che per ragioni socio-economiche non avrebbero potuto conseguire la patente di guida. Le versioni di oggi destinate al trasporto persone hanno quattro ruote, due posti, un look allestente, sono classificate nella categoria dei quadricicli leggeri, hanno una lunghezza che supera di poco i 3 metri (ingombro ideale per un uso cittadino) e un peso non superiore ai 350 kg. Il motore ha una cilindrata di circa 50 cc se alimentato a benzina (di oltre 400 cc in versione diesel con potenza limitata a 4 kw) e la velocità massima non va oltre i 45 km/h. Ma quello che più conta è che le minicar sono tutte omologate secondo una normativa europea

Fenomeno minicar, altro che giocattoli

con parametri di idoneità all'insenza della massima sicurezza. In soldoni, le attuali minicar sono affidabili, consumano appena 3 litri di carburante ogni 100 km e detengono il primato assoluto in fatto di emissioni allo scarico, meno di 95 grammi per km di Co2. La normativa vigente ne impone l'uso con età minima di 14 anni

e patentino per ciclomotori. Dai 16 anni di età e patente A1 si possono guidare le minicar con motori più potenti e 95 km/h di velocità. Ma quali sono le minicar oggi disponibili sul mercato? Si chiamano tra le altre XTOORS, M10, CH26, sono munite di allestimenti simili a quelli in dotazione alle auto vere, climatizzatore incluso, hanno il cambio auto-

matico, quasi sempre freni a disco sulle quattro ruote, scocca ultrarigida a deformazione progressiva e sono costruite da un gruppo di imprenditori europei associati a Confindustria ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori). Le minicar, oggi utilizzate da una clientela sempre più eterogenea, la popolazione anziana che vive nelle

aree rurali ma anche quella più giovane o giovanissima delle città, sono costruite da Aixam, dal decano piacentino Casalini, da Chatenet, JDM, Ligier, Microcar e montano motori diesel giapponesi o quelli italiani benzina e diesel prodotti dall'azienda emiliana Lombardini. I prezzi? A partire da meno di 8.000 euro.



La Casalini M10X e, a destra, la Ligier XTOORS, due tra le minicar più in voga



la prova

Stilisticamente rivoluzionaria rispetto alla tradizione e capospite di una svolta ormai consolidata: non è un'eresia pensare che Jaguar con la XF è tornata ad essere Jaguar. Dopo la parentesi della X-Type, che ha svilito il blasone della Casa in un maldestro tentativo di adeguarsi alla moda low-cost, ai nuovi proprietari indiani di Tata il Giaguaro ha regalato questa raffinata berlina dalle fattezze coupéggianti che recupera il dna sportivo del marchio e quel gusto di viaggiare coccolati che Jaguar aveva da sempre garantito ai suoi appassionati storici. È un lusso soffuso e mai ostentato quello che si percepisce a bordo della XF; unito a esclusività tecnologiche evidenti sin dal mo-

Con XF la Jaguar è tornata Jaguar



La Jaguar XF: linee eleganti e motori sportivi

mento dell'accensione attraverso il tasto Start che sveglia l'auto facendole prendere vita. Si aprono simultaneamente le bocchette di areazione, si accendono le luci del quadro e dalla consolle centrale sboccia la manopola rotante, novità concettuale

più intrigante della nuova Jaguar. L'esclusivo selettore circolare del cambio automatico consente di impostare la modalità, mentre se si preferisce la gestione manuale della marcia si possono utilizzare le due leve collocate dietro il volante.

La sensazione alla guida è di assoluto comfort e sicurezza: la XF tiene la strada e morde l'asfalto con progressione disinvolta. Merito di un telaio eccellente, di una meccanica all'altezza e di un equilibrio generale invidiabile. Sotto al cofano fa la fusa l'ultimo ar-

rivato dei propulsori Jaguar, il V6 biturbo a gasolio di 3.0 litri da 240 CV, abbinato a un cambio automatico a sei rapporti: questa nuova unità si è inserita nella gamma motori sotto al 3.0 DS da 275 cv, sostituendo il 2.7D da 207 cv. Rispetto al 2.7, il 3.0 D è più potente e più economico: con una coppia massima di 500 Nm a 2.000 giri, permette alla XF di passare 0 a 100 km/h in 7,1 secondi. Sempre secondo i dati Jaguar, la percorrenza media è di 14,7 km con un litro di gasolio, 179 g/km le emissioni di Co2. La velocità massima è di 240 km/h, assolutamente inutili da raggiungere. Abbordabili invece - per la categoria s'intende - i prezzi. La XF diesel 3.0 V6 è proposta a partire da 49.700 euro. (A.C.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Nuovi bisonti, sicurezza miope

Nei giorni in cui si discuteva del possibile innalzamento del limite di velocità in autostrada a 150 km/h, è passata la norma che introduce il «Progetto 18». Ovvero, in Italia per un periodo di prova di tre anni, potranno circolare i TIR con una lunghezza massima di 18 metri invece dei 14,5 attuali. Ciò significa che dovremo fare i conti con mezzi più grandi e pesanti, che viaggiano alla stessa velocità (90 km/h) di prima. Immaginate gli spazi di frenata necessari per fermare bestioni del genere, oppure in manovra sulle stradine delle nostre città piene di rotonde prive di senso e misura. Ebbene, se contro i 150 all'ora delle auto c'è stata una levata di scudi perché ritenuti pericolosi, per il «Progetto 18» nessuno ha fiutato. Nè le autostrade, che possono così aumentare i pedaggi e guadagnare di più, nè altri interessati al potenziale pericolo che comporta questa apertura. Ma la sicurezza è sempre e solo una questione di soldi che entrano o che escono? E il valore di una vita? Mah... (P.Cic.)