

GLI SPECIALI DI AVVENIRE

AUTO & MOTORI

Pagine a cura di **Alberto Caprotti**

SALONE DI PARIGI

2010
MOTOR SHOW

Salone dell'auto 2010

Si apre sabato una rassegna molto attesa. Grande spazio ai modelli elettrici, ma in un mercato che produce più di quanto vende, la vera svolta può venire solo da prodotti immediatamente fruibili

DAL NOSTRO INVIATO A PARIGI
ALBERTO CAPROTTI

Separare i fatti dalle opinioni. O meglio, la realtà della strada dai sogni di chi continua a vagheggiare una mobilità fatta di nuvole rosa e prati verdi. Questo sembra essere il filo conduttore del Salone di Parigi, che apre al pubblico sabato (fino al 17 ottobre) nella speranza di risollevarlo almeno nel morale il settore dell'auto, ancora depresso - almeno in Italia - da cifre in rosso e orizzonti neri. Tra più di 50 anteprime mondiali e (poche) show-car scintillanti, si assisterà all'ennesima corsa verso la splendida illusione elettrica: decine di modelli annunciati come prossimi alla vendita (ed è qui la novità rispetto ai Saloni precedenti), dei quali ora si conosce anche il prezzo. Senza capire però chi, come e perché vorrà acquistarli. E come farà a ricaricarli. Un esempio su tutti: Citroën Italia ha ufficializzato il prezzo della sua C-Zero elettrica, 35.960 euro. Una somma spropositata per una city-car, soprattutto considerando che con questa cifra ci si può portare a casa tre Panda, o una Bmw Serie 3 coupé, ma anche una Fiat Croma e una 500 insieme. Per fortuna però Parigi si annuncia finalmente come il Salone della concretezza: solo per fare qualche nome, Citroën svela le nuove C4 e DS4, Chevrolet la Cruze 5 porte, Renault la nuova Laguna, Volkswagen porta il restyling della Passat e Volvo la V60, Bmw fa esordire la rinnovata X3, Ford lancia C-Max e Focus ST, Peugeot l'attesa 508, Hyundai la i-10, Opel toglie i veli all'Astra Sport Tourer. Tutte novità al portata di portafoglio. Qui sta il grande bivio, la scelta che chi costruisce auto ora deve davvero affrontare:

KIA POP, PROVOCAZIONE O REALTÀ FUTURA?

Grande tetto trasparente, finestrini oblungi, porte che si aprono "ad ali" e tre posti in appena tre metri di lunghezza. La più stravagante proposta elettrica al Salone sarà di certo la Pop, (foto a fianco) prototipo di city-car e splendido esercizio di stile. Che poi entri davvero in produzione, questo è tutto da vedere.

seguire il futuribile o puntare su strategie incoraggianti per quello che oggi effettivamente si può guidare. Lo stesso Sergio Marchionne, numero uno di Fiat, nei giorni scorsi nell'annunciare timidamente il lancio di un modello elettrico negli Usa (tramite Chrysler) entro il 2012, non ha nascosto grandi perplessità: «Non condivido - ha detto - l'entusiasmo dei miei colleghi per questa tecnologia, se non si risolvono i problemi relativi in maniera efficace, e non si abbattono i costi...». Tutto questo in un contesto politico che - almeno in Italia - ha completamente dimenticato la "questione auto", la sua crisi e le conseguenze sull'occupazione, che sembrano finite al di fuori dell'agenda governativa. Altri Paesi stanno investendo sul futuro dell'automobile, sul suo sviluppo sostenibile. L'Italia no. Ha incassato come un pugile suonato il -19,27% di immatricolazioni di agosto (peggior risultato degli ultimi 17 anni) e ora naviga a vista, lontano da ogni progetto. Al punto che alcuni grandi costruttori stanno meditando di rinunciare al nostro mercato per il primo lancio dei loro modelli elettrici. Sarà che l'erba del vicino sembra sempre più verde, ma intanto le tre sorelle francesi di Psa (Citroën, Peugeot e Renault) hanno da poco annunciato la restituzione anticipata al loro governo del prestito di due miliardi di euro e l'assunzione di duemila lavoratori, confermando che la ripartenza dopo la fase più nera della crisi, è iniziata. Volkswagen poi sbarca a Parigi sull'onda dell'annuncio di voler diventare entro otto anni il primo costruttore al mondo, e c'è un discreto ottimismo anche vedendo le ultime semestrali di Mercedes, Bmw, Ford e altre ancora. Per questo si può dire che Parigi più che una scossa (quella elettrica, fin troppo ovvia) val bene una mossa. Un segnale, una presa di posizione forte che capitalizzi il tiepido ottimismo che da più parti si respira fuori dai nostri confini. Una scelta di campo insomma,

Debutti e strategie

Contro i fantasmi della crisi Fiat punta esclusivamente sui suoi nuovi motori a bassi consumi e super ecologici. In tutto più di 50 anteprime mondiali con i marchi francesi protagonisti annunciati

come ad esempio sembra voler indicare proprio Fiat che non ha certo segni positivi da vantare in questi mesi, anzi. E che a Parigi - forse proprio per questo - porta novità esclusivamente sotto al cofano. Nessuna carrozzeria da far debuttare (se si escludono quelle della "parente" Chrysler e dell'inarrivabile Maserati), ma motori ecologici, moderni, poco assetati e risparmiatori come nessun altro marchio può opporre. E la politica dell'oggi, contro quella del domani: non è detto che sia vincente, ma sembra la più percorribile. Di auto nuove o quasi insomma, ce ne sono già tante. Probabilmente troppe: basta sfogliare qualunque rivista specializzata per verificare (sorpresa?) che in questo momento esistono più di 5.100 modelli a listino tra i quali scegliere. Uno sproposito in assoluto. Ma soprattutto in un momento in cui sembrerebbe inevitabile razionalizzare l'offerta di un mercato che soffre di un grande, irrisolto problema: produce cioè molto più di quanto vende. E questo il contesto che fa da sfondo al Salone parigino che si apre almeno con la constatazione incoraggiante di ritrovare presenti tutti i marchi, che tornano compatti dopo defezioni varie e assenze anche molto imbarazzanti. Nel 1898, anno della prima esposizione internazionale dell'automobile della capitale francese, erano ammesse - per regolamento - solo vetture «che dimostrassero di poter percorrere il tragitto Parigi-Versailles e ritorno da sole, senza essere trainate da cavalli». Una regola oggi che fa sorridere. Ma che guardando a domani, forse dovrebbe far riflettere.

GIÀ SUL MERCATO

C-Zero, iOn e i-MiEV Le attese (e molto care) gemelle con la spina

PARIGI. Erano le più attese, ora arrivano veramente. Il Salone di Parigi sarà la vetrina più aggiornata delle numerose proposte elettriche, ormai vicine alle concessionarie (e qualcuna già ordinabile). In questo campo Nissan si presenta in pole position grazie alla attesa Leaf, la prima vettura per famiglia espressamente concepita per l'alimentazione a «zero emissioni». Ma la concorrenza è agguerrita: si avvicina il debutto europeo infatti anche delle tre gemelle elettriche, Citroën C-Zero, Peugeot iOn e Mitsubishi i-MiEV. Identica l'anima tecnologica, simili anche le linee estetiche, si differenzieranno soprattutto per optional e prezzo. Le tre case hanno iniziato con modalità diverse le attività di prevendita. Citroën Italia, ad esempio, ha comunicato il prezzo definitivo che, comprensivo dell'Iva e senza detrazioni per eventuali incentivi statali o locali destinati alle auto elettriche, sarà di 35.960 euro. La Mitsubishi costerà 29.790 euro in Francia con il bonus, mentre Peugeot offrendo il test-drive della sua iOn, ha comunicato una strategia diversa: niente acquisto, si parte con un leasing quinquennale. «In Francia costa 499 euro al mese - spiega Alain Martinez, ad di Peugeot Italia - Da noi sarà leggermente superiore, in assenza di incentivi, ma sono compresi tutti i servizi offerti dalla rete, dal Connect Sos al Connect Assistance per riparazioni ed emergenze». Prime consegne a dicembre, inizialmente saranno piccole flotte aziendali e amministrative. Cento le vetture previste nel 2011. L'obiettivo del Gruppo Psa è immatricolare 7.000 vetture elettriche il prossimo anno, per salire a 30 mila entro il 2015: metà iOn e metà C-Zero.

Ferdinando Sarno



Parigi val bene una mossa

La Citroën C-Zero e, a destra, la Peugeot iOn. Identica l'anima tecnologica, simili anche le linee estetiche, si differenzieranno soprattutto per optional e prezzo. La velocità massima della iOn è di 130 km/h, con altrettanti km di autonomia e ricarica totale in circa 6 ore.

