

il futuro è già qui

È partito da Roma il tour mondiale del marchio tedesco per presentare il suo programma relativo alle auto elettriche. Due modelli già pronti e un progetto sostenibile che intende reinventare l'industria dell'auto attraverso soluzioni costruttive alternative, nuovi materiali e servizi di mobilità intelligenti

Il prototipo della Bmw i8, city-car elettrica che ha un'autonomia di circa 150 km e cellula di sicurezza in carbonio. Arriverà a metà 2013



Bmw, la scossa globale

DI ALBERTO CAPROTTI

In una qualunque metropoli moderna è stato calcolato che quasi il 40% del carburante utilizzato per gli spostamenti cittadini va sprecato nella ricerca del parcheggio. A Bangkok, città da 7 milioni di abitanti, il traffico all'ora di punta procede ad una velocità media inferiore ai 16 km/h. A Los Angeles, il sogno americano della mobilità individuale si scontra con la realtà di oltre la metà della popolazione che dichiara di impiegare quasi due ore della propria giornata solo per raggiungere il luogo di lavoro e tornare a casa. Per comprendere dunque che la soluzione alle sfide della mobilità urbana non è la semplice ideazione di un'altra auto nuova, basta osservare la realtà. E cercare risposte alternative e globali, che superino le scelte - importanti, ma da sole non decisive - legate alle forme, alle dimensioni e al tipo di alimentazione delle vetture che guideremo. In quest'ottica si è

mossa Bmw, che ha istituito un gruppo di ricerca (chiamato project i) che ha fatto per due volte il giro del mondo, visitando metropoli e vivendo a contatto con decine di urbanisti e architetti. Il risultato di nove mesi di lavoro è stata l'elaborazione di un nuovo approccio strategico che intende reinventare l'industria automobilistica attraverso soluzioni costruttive alternative, nuovi materiali e servizi di mobilità intelligenti. Un programma che copre ogni stadio del ciclo vitale di un'autovettura, dalla progettazione alla produzione, fino al riciclaggio finale dei materiali. Nasce così "Bwm i", un brand diverso, un marchio nel marchio della casa tedesca, che caratterizza modelli a basso impatto ambientale. La propulsione elettrica di questa nuova serie di auto è alla base del progetto, e segna una svolta epocale per Bmw che debutta solo ora in maniera convinta in questo segmento dopo aver quasi completamente abbandonato l'illusione dell'idrogeno, costoso, visionario e

pur troppo appassito fiore all'occhiello della sua sperimentazione negli ultimi anni. Da Roma è partito così un impegnativo tour mondiale che toccherà Düsseldorf, Tokyo, New York, Londra, Parigi e Shanghai per presentare in anteprima assoluta la Bmw i3 Concept, city car gioiello dalle misure compatte completamente a batteria, e la sportivissima Bmw i8 Concept ad alimentazione ibrida. Il valore aggiunto dei due prototipi, sta nella filosofia costruttiva che li accompagna. Per risolvere il problema del peso della vettura gravata dalle batterie, è stata inventata la prima carrozzeria al mondo realizzata specificatamente per la produzione in serie di vetture elettriche, chiamata LifeDrive, che abbandona l'architettura monoscocca per dividerla in due moduli sovrapposti e utilizza esclusivamente alluminio e fibra di carbonio per realizzare la struttura e l'abitacolo. La seconda, grande innovazione portata da Bmw è più concettuale, e riguarda

l'ambizione di far incontrare in un unico prodotto due concetti apparentemente inconciliabili come lusso e sostenibilità. Con i due prototipi del suo primo approccio elettrico, attesi sul mercato tra circa un anno, il marchio tedesco prova a dimostrare che estetica, emozionalità e stile possono convivere con i limiti costruttivi imposti dalla progettazione di un'auto a batteria. Pregi questi quasi sconosciuti ai modelli attualmente in commercio. «Dal punto di vista architettonico - spiega Benoit Jacob, responsabile del design Bmw i - un'auto non può essere definita sostenibile solo perché si alimenta a corrente. Noi abbiamo adottato un approccio olistico alla sostenibilità: non si tratta solo di ridurre a zero le emissioni, ma di controllare i processi costruttivi e i materiali utilizzati. Leggerezza, semplicità, riciclabilità, trasparenza: questo è il lusso. E in questo senso può essere sostenibile. Anche costruendo un'automobile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LanciAmerica

Il ritorno della Flavia Scoperta e made in Usa

DI GIAN PIERO PIAZZA

L'eleganza in movimento, alla fine degli Anni Sessanta, la coniugava l'automobilista di casa nostra al volante di una Lancia. Segno di distinzione per le sofisticate soluzioni meccaniche, la raffinatezza della linea e le finiture artigianali, la Lancia Flavia divenne il modello più apprezzato di quella ristretta gamma di vetture anche all'estero. Imponente quanto bastava per soddisfare le esigenze di chi cercava in un'auto di classe l'abbondanza in fatto di abitabilità in un ingombro esterno che non ne precludesse la maneggevolezza, la Flavia è stata forse l'ultima, vera Lancia assurda a simbolo di un'epoca indimenticabile: gli anni della Dolce Vita. Rilevato successivamente dal Gruppo Fiat, oggi il marchio Lancia amplia la sua offerta riscoprendo la Flavia attraverso un'alchimia che ha messo radici Oltreoceano nell'intento di combinare le dimensioni, la personalità, le prestazioni tipicamente americane con il comfort e l'esclusività degli interni delle grandi Lancia del passato. In soldoni, la nuova Flavia che debutta sul mercato europeo è una decapottabile a quattro posti e trazione anteriore lunga 4 metri e 95 prodotta nel Michigan e strettamente imparentata con la nuova Chrysler 200 Convertibile.

no discendenti diretti del retaggio Lancia. Proposta in un unico allestimento tutto incluso con capote in tela a comando elettrico (gli irrinunciabili sensori di parcheggio sono disponibili in optional), la Lancia Flavia è proposta al prezzo di 37.900 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Lancia Flavia è proposta in un unico allestimento, con capote a comando elettrico

pneumatici

Pirelli P7, in strada il meglio della pista

DI PAOLO CICCARONE

Favorisca i documenti... Di solito lo chiedono le forze dell'ordine agli automobilisti, adesso lo si potrà chiedere anche alle gomme. Sta per entrare in vigore la carta di identità del pneumatico, che con una serie di lettere segna le caratteristiche di durata, di resistenza all'avanzamento, di frenata e tenuta sul bagnato. Insomma, tutti i dati che servono per riconoscere una buona gomma e spendere meno. In quest'ottica Pirelli ha sfornato due pneumatici ad altissimo livello: il PZero, derivato dalla Formula 1 e dedicato alle supercars, e il P7 Blue, una gomma speciale per auto normali. Il P7 Blue prende il nome dai colori usati in F1 (Pirelli segna con colorazioni diverse i vari tipi di pneumatici usati da Alonso e compagnia) ma ha la doppia A per quanto riguarda la durata e la resistenza in frenata, unita a un'ottima tenuta sul bagnato. È la somma di caratteristiche diverse unite in una gomma che deve essere usata da gente comune, su auto medie, quelle di tutti i giorni per intercederci, e non ha le necessità di chi userà il PZero (pensate solo a Lamborghini, Ferrari, McLaren e avrete capito a chi è dedicata...). Il P7Blue ha l'enorme vantaggio di unire elementi in kevlar nella struttura con alluminio e una mescola tale che sull'asciutto migliora la durata nel tempo, con una rumorosità ridotta, mentre sul bagnato e in frenata alza i limiti di tenuta. Se si pensa che i prezzi sono in linea col passato mentre è migliorato tutto il resto, si capisce subito come la ricerca in Formula 1 alla fine serva anche per far viaggiare meglio l'automobilista normale: tecnologia al top per tutti i giorni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

I gran geni dell'Area C

Qualcuno ha scritto che nulla è più pericoloso di un'idea, soprattutto se è l'unica che abbiamo. È il pensiero che viene in mente di fronte all'ultimo colpo di genio del Comune di Milano che sta studiando l'eventualità di imporre il limite di 30 km all'ora per chi circola all'interno dell'Area C. Qualunque studio di settore ha da tempo dimostrato che velocizzando il traffico si inquina meno. A Milano invece si rischia di pagare 5 euro al giorno per ammorbare di più l'aria, obbligando ad usare l'auto per il doppio del tempo quando si guida in centro. Gratis e senza impegno, ci permettiamo qualche altro suggerimento al sindaco Pisapia. Potrebbe far spargere chiodi sull'asfalto, oppure piazzare barricate anti-intrusione ai varchi. O magari vietare l'apertura dei finestrini delle vetture nelle ore diurne. Per ostacolare chi l'automobile deve usarla per forza ha già fatto tanto. Ma può fare ancora di più. (a.c.)

LA NOSTRA PROVA

Chevrolet Cruze station wagon La famigliare al prezzo giusto

Se è la Chevrolet più venduta con oltre 1,5 milioni di clienti sparsi in tutto il mondo (13.400 immatricolazioni in Italia dal 2009 a oggi) un motivo ci sarà. Innanzitutto, la Cruze - americana ma costruita in Corea - è diventata di fatto una vettura squisitamente europea. Poi è migliorata sensibilmente dal punto di vista dei materiali, della tecnologia e dei motori; infine, è proposta in due carrozzerie, berlina e wagon, dove la differenza sta semplicemente nello spazio a disposizione. In

Italia la nuova Cruze arriva in due allestimenti (LT e LTZ) e due motorizzazioni (inizialmente un 1,4 benzina da 140 CV e un 1.7 diesel 130 CV, ai quali si aggiungeranno un altro 1.6 benzina e un 2.0 diesel) con prezzi a partire da 18.050 euro per le versioni a benzina e da 20.600 euro per quelle a gasolio. La nuova Cruze Station Wagon (in arrivo a settembre) ha un rapporto qualità-prezzo davvero interessante, è comoda, viaggia che è un piacere, ha il dispositivo start&stop - di serie - che non



La Chevrolet Cruze Station Wagon: prezzi a partire da 18.050 euro

"strappa" risultando di fatto uno dei meno fastidiosi, e un bagagliaio enorme. Forse si poteva fare di più per l'insonorizzazione dell'abitacolo. Peccato l'assenza sulla versione 1.7 di un cambio automatico (c'è

solo abbinato al 2.0 diesel); avrebbe avuto ancora più chance per rubare clienti a tedesche e francesi facendo risparmiare un bel po' di euro. E di questi tempi non è cosa da poco.

Ferdinando Sarno