

Il mercato europeo tocca la fase peggiore di una crisi senza fine ma domani il Salone apre presentando ben 140 nuovi modelli

DAL NOSTRO INVIATO A GINEVRA
ALBERTO CAPROTTI

Squilibri, nuove alleanze strategiche, molti dubbi. E soprattutto centoquaranta anteprime in vetrina. Che sono il termometro del paradosso. Perché proprio mentre il mercato tocca i minimi storici di vendita, Ginevra risponde con il massimo di quanto l'industria automobilistica possa inventarsi. Gigantismo, follia, calcolo? Difficile capirlo. Un nuovo modello si progetta tre-quattro anni prima di avviarne la produzione, quando le Case cioè non immaginavano forse la crisi drammatica che il settore avrebbe attraversato. Ma è un fatto che chi da domani attraverserà il portone d'ingresso del Palaexpo ginevrino dovrà darsi un pizzicotto per capire di essere nel Salone dell'auto più importante

Ginevra, il paradosso dell'auto

Alleanze e squilibri: mentre Audi elargisce premi di produzione ai suoi dipendenti, in Italia sono a rischio 10 mila posti di lavoro

dell'anno e non in un sogno. Sono i numeri purtroppo a brillare più dei cofani lucidatissimi delle vetture esposte. La situazione italiana (-19% di immatricolazioni a febbraio) e 10 mila posti di lavoro a rischio nelle 3.600 concessionarie presenti sul territorio, è la punta estrema del crollo. Ma secondo le stime di IHS Global Insight, tutta Europa soffre e soffrirà nel 2012 con una produzione prevista di 18,5 milioni di unità (-7,9% rispetto al 2011), unico continen-

te a segnare cifre in negativo a fronte di uno scenario globale che prevede invece una produzione di auto in aumento di quasi il 4%. Cina, India, Brasile: l'auto ringrazia i Paesi emergenti dove continua a crescere. E altrettanto fanno i grandi esportatori come Mercedes e Bmw, che dalla loro forte presenza su questi mercati traggono elevati profitti, e che sono al momento solo sfiorati dalla crisi europea. È il caso di Volkswagen, che vende in Europa solo un terzo della propria

produzione. O di Audi, marchio talmente in controtendenza da aver recentemente elargito 8 mila euro ai suoi 44.800 dipendenti come "bonus" produttivo per aver chiuso il 2011 con il miglior risultato economico della sua storia (+69% di profitti e +19% di vendite). Cifre nemmeno immaginabili per altri costruttori come Opel che - secondo i dati di Automotive News - dipende dall'Europa per l'87% dei propri volumi, seguita da Citroen con il 62%, Peugeot con il 48% e

Fiat che, grazie al successo in Brasile (divenuto il suo primo mercato) oramai dipende dall'Europa solo per 46% delle proprie vendite globali. Chi soffre prova a fare fronte comune e la recente alleanza stretta tra General Motors e il gruppo francese Psa Peugeot-Citroen potrebbe essere solo una di quelle che si potrebbero realizzare nel corso dell'anno. In funzione, ovviamente, di un taglio dei costi e di una ristrutturazione della capacità produttiva. In questo scenario di incertezza economica a Ginevra gran parte delle novità, dall'Audi A3 alla nuova Classe A di Mercedes, la Volvo V40 o la Peugeot 208 che ha già come obiettivo quello di diventare l'auto più venduta d'Europa, sono vetture compatte. Un segmento destinato a crescere perché il mercato si orienta sempre più verso forme e motorizzazioni "downsized", meno costose e più efficienti, senza però voler rinunciare alla qualità di un marchio di alta gamma. Ottimizzazione delle risorse, nuovi modelli, spasmodica ricerca di propulsori che dipendano il meno possibile dal petrolio e dai suoi derivati. Questa la tendenza che si respira alla vigilia dell'apertura del Salone svizzero, tradizionale termometro dello stato di salute dell'auto. Così Ginevra ha allargato gli spazi del "Pavillon Vert" dove il pubblico le vetture elettriche o con motore a idrogeno, oltre che vedere, le può direttamente provare. Aspettando un futuro a quattro ruote che si spera più confortante di un presente nebbioso e contraddittorio.

IN VETRINA

FIAT 500L, PEUGEOT 208
AUDI A3, FORD B-MAX
E MERCEDES CLASSE A
LE NOVITÀ PIÙ ATTESE

Supercar di lusso, come la nuova Ferrari F12 Berlinetta, tante auto elettriche ma soprattutto vetture compatte di categoria "premium". Questa la tendenza in vetrina a Ginevra. Audi fa debuttare la nuova A3, Mercedes punta sull'inedita Classe A, Volvo sulla V40, ma tra le reginette del Salone c'è anche la nuova multispazio Fiat prodotta in Serbia, la 500L, dove la L sta per "Large" che arriverà nell'ultimo trimestre dell'anno. Anteprima mondiale pure per la nuova Maserati GranTurismo Sport e la nuova Ford B-Max, la rinnovata Cee'd su cui Kia punta molto per accrescere la sua presenza in Europa, la nuova i30 della Hyundai, l'inedito SUV compatto di Opel Mokka e l'attesa Peugeot 208, che sostituisce la 207. Citroen punta sul Suv C4 Aircross, mentre per Renault Ginevra segna il debutto della versione definitiva della elettrica Zoe. Da Nissan, invece, arriva il lancio a sorpresa della Invitation, una nuova compatta B large. Mentre Volkswagen, oltre ad alcune versioni speciali della Up!, presenta la prima Golf GTI in variante Cabrio.



Opel Ampera, il modello ad "autonomia estesa" del marchio tedesco

Opel Ampera "Auto dell'anno 2012"

Ancora una elettrica, anzi qualcosa di più. Opel Ampera (o Chevrolet Volt, la sua gemella americana) è l'auto dell'anno 2012. L'ha eletta al Salone di Ginevra una selezionata giuria di giornalisti specializzati. Nel 2011, per la prima volta, il premio era andato a una elettrica pura, la Nissan Leaf. La Opel Ampera ha vinto il titolo per distacco con 330 voti, 49 in più del-

la Volkswagen up!. Al terzo posto la Ford Focus, quarta la Range Rover Evoque, quinta la Fiat Panda davanti a Citroen DS5 e Toyota Yaris. Da pochi mesi sul mercato italiano (a 43.258 euro), la Ampera è una vettura ad autonomia estesa: ovvero dotata di un motore a benzina che funge da generatore per ricaricare le batterie. Questo le consente un'autonomia di 500 km. Si ricarica in 4 o-

re dalla rete energetica di casa. In Europa gli ordini di Ampera sono stati già oltre 7.000, e Opel stima di raggiungere 10 mila vetture vendute entro la fine del 2012. Il regolamento del Premio "Car of the Year" accetta solo vetture presentate negli ultimi 12 mesi e commercializzate in almeno cinque mercati europei in 5.000 esemplari l'anno. Una curiosità: secondo il giudizio dei giornalisti italiani presenti in giuria, la prima classificata era la Range Rover Evoque, e solo quarta la Ampera.

I NUMERI

10 i giorni di apertura al pubblico (da domani fino al 18 marzo) del Salone dell'auto di Ginevra.

700.000 sono i visitatori previsti quest'anno al Salone. Almeno 35 mila (in base ai dati delle precedenti edizioni) saranno italiani.

140 le anteprime tra mondiali ed europee in mostra, presentate da 260 espositori, provenienti da 30 Paesi

Volkswagen

Al volante della Alltrack, la Passat che fa tutto

DI FERDINANDO SARNO

Miracoli dell'elettronica. Basta schiacciare un pulsante e la Passat Alltrack (dove Alltrack sta per «tutti i sentieri»), va proprio... dappertutto: in strada e in fuoristrada, sul bagnato e sulla neve. E il bello è che fa tutto da sola e non è necessario essere dei piloti per cimentarsi anche in condizioni difficili. Schiacciando il pulsante Offroad - che si trova sulla consolle centrale alla destra della leva del cambio - la Passat Alltrack è una bella "variante" del modello Variant che si trasforma da semplice, comoda e sicura vettura da famiglia a semplice, comodo e sicuro crossover. I principali sistemi di assistenza e di marcia, infatti, vengono adattati per l'impiego in fuoristrada. Tra questi, il sistema antibloccaggio ABS, la funzione di marcia assistita in discesa, la soglia di intervento dei bloccaggi elettronici dei differenziali (EDS)... Insomma, tutto il pacchetto di marcia Offroad già presente su Tiguan e Touareg, debutta su un'automobile tradizionale. Un'automobile che, così pensata, dà meno nell'occhio e tiene a distanza non solo le concorrenti ma anche i... finanziari. Rigida, solida, robusta, spaziosa, la vettura è piacevole da guidare, anche grazie al cambio automatico a doppia frizione DSG (che per l'occasione è di serie) e all'affidabile diesel da 210 CV con trazione integrale 4Motion, anch'essa di serie. E il T-DI è l'unica motorizzazione scelta da Volkswagen Italia per il nostro mercato. Così com'è unico l'allestimento, e il prezzo: 38.100 euro. Ovviamente, l'equipaggiamento comprende molte dotazioni di serie: dagli airbag per conducente e passeggero ai vari sistemi ESP con funzione di stabilizzazione del rimorchio, dal bloccaggio elettronico del differenziale XDS, al sistema Start&Stop, dal Fatigue Detection (il sistema di rilevazione della stanchezza del conducente) al Park Pilot. Senza contare tutta l'offerta in opzione che prevede pacchetti speciali come il Business pack (1.520 euro) e il Design Pack (2.148 euro), l'estensione di garanzia, cerchi, pneumatici e assetti vari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Passat Alltrack, in vendita a partire da 38.100 euro. Sotto, la Mini Roadster, prima vettura scoperta a due posti secchi del marchio anglo-tedesco

Ecco la Roadster

Una scoperta per due. Mini ingrana la sesta

DI PAOLO CICCARONE

Esclusiva, particolare ed estrema: in breve, senza mezze misure. Se vi piace il vento nei capelli, un telaio rigido che sembra un go kart, un motore che spinge da paura e non avete problemi economici, Mini Roadster è la vettura che fa per voi. Se invece siete amanti del comodo, del viaggiare tranquillo e non vi importa di passare inosservati, allora meglio dedicarsi ad altro. La filosofia che ha spinto Mini alla nascita della sesta stella del firmamento sta tutta in due parole, quelle citate in precedenza. È una vettura particolare, perché di due posti secchi in giro ce ne sono poche e quelle poche sono sportivissime ben distinte, non come la Roadster che invece sembra identica alla classica Mini. È una vettura estrema perché basta qualche salto nell'asfalto per sentire lo scuotimento del telaio dietro la schiena. Nulla di che, per questo genere di auto con il tetto scoperto (molto fine la capottina in tela) è un classico e c'è da dire che per Mini si sente molto meno rispetto ad altre auto di questo genere, anche quelle di taglia maggiore. Strumentazione, quadro cruscotto e comandi sono identici alle altre Mini. Quel tanto che basta per sentirsi a casa e ritrovarsi in automatico tutto quello che serve là dove ti aspetti di trovarlo, luci, con l'aggiunta di un tasto che abbassa la capottina (che si fissa però a mano girando la levetta apposita). Insomma, c'è di tutto per non lasciare nulla al caso e farsi trasportare con divertimento. I motori sono al solito stupendi e cattivi: c'è il diesel da 143 cavalli e poi i tre a benzina, si parte dai 122 cavalli e si arriva al massimo ai 211 della John Cooper Works, versione hi tech per chi non teme il distributore di benzina e i costi. Che a dire il vero sono alti: si parte da 24.950 euro per la 122 cavalli e si arriva ai 29.950 della 184 cv a benzina. Diesel a partire da 30.950 euro e la JCW a 34.800. A Monaco lo sanno ma non è un problema: a gennaio il mercato italiano di Mini ha segnato un incremento di oltre il 50%, in un anno il segno più è stato del 19,65%. Per quanto care, estreme e particolari, Mini ha ancora molte carte da giocare e tanti estimatori da ammaliare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Se Parigi guida sobria

Per arginare il fenomeno della guida in stato di ebbrezza e delle morti sulla strada causate da chi si mette al volante sotto l'effetto dell'alcol, dal 1 luglio prossimo in Francia chiunque guidi una vettura dovrà obbligatoriamente avere a bordo l'etilometro, strumento che tramite un test, consente di rilevare il tasso alcolico. Premesso che dai francesi in genere c'è poco da imparare (non risulta che avere regolarmente in auto un etilometro impedisca di guidare ubriachi) e che l'innocenza di questa norma comporterà una sanzione di appena 11 euro, è giusto dire che almeno loro qualcosa provano a fare. In un'altra nazione confinante, da un recente sondaggio risultano in dotazione alle polizie municipali solo un etilometro ogni 46 mila abitanti. Anzi, risulterebbero. Perché il 30% degli enti locali non ha nemmeno risposto all'indagine. Qual è la nazione in questione ve lo lasciamo indovinare...