

Aprire domani per gli addetti ai lavori un Salone che a colpi di modelli al debutto mondiale proverà a mascherare le cifre drammatiche del mercato europeo

DI ALBERTO CAPROTTI

Non è provato che continuare a produrre auto diverse, quando le auto non si vendono, sia un antidoto per la depressione. Anzi, per Sergio Marchionne l'equazione funziona esattamente al contrario. Ma in assenza di alternative, quasi tutti i costruttori di auto lo fanno. O almeno ci provano. Cento nuovi modelli per rianimare un mercato europeo ai minimi storici: è questo il menù che propone il Salone di Parigi, che apre domani con le due tradizionali giornate dedicate alla stampa internazionale, per poi concedersi al pubblico da sabato 29 settembre fino al 14 ottobre.

Ci vuole fegato per mettere in moto una rassegna per forza sfavillante. La tendenza: puntare su auto compatte e funzionali. O tentare strade inedite, come Bmw che lancia il prototipo della sua prima trazione anteriore

dove gli addetti ai lavori dovranno necessariamente sfoderare sorrisi e discorsi ottimistici quando la realtà dice invece che il mercato delle quattro ruote in Europa è da encefalogramma piatto. Non solo le vendite sono scese del 6,6% nei primi otto mesi dell'anno ma, secondo gli analisti, il calo arriverà all'8,8% a fine 2012, con appena 12,5 milioni di vetture immatricolate. Per difendersi e sperare che l'aria cambi, i principali costruttori mondiali puntano su vetture compatte e funzionali, con motori ecologici e più piccoli, e con prezzi il più possibile accessibili. Un trend seguito anche dai marchi "premium" che, sempre più, puntano su modelli di taglia inferiore. Ma a salvare il lusso ci sono i mercati emergenti: per primo la Cina, dove le supercar, i grandi SUV e le ammiraglie vanno ancora a ruba. L'ad di Fiat, Sergio Marchionne già domani sarà a Parigi per presentare una novità ma la naturale e attesa evoluzione del modello più venduto del marchio torinese, la Panda 4X4 che al Salone fa il suo debutto

Parigi ci prova Cento novità contro la crisi

mondiale. Un'aggiunta strategica alla gamma questa terza generazione, anche perché sarà l'unico modello a trazione integrale del segmento A. In passerella per Fiat anche le versioni Trekking e Natural Power della Panda. Parigi rappresenta anche l'esordio davanti a grande pubblico anche per la nuova 500L. Nel comparto del lusso, il Gruppo Fiat mostrerà la gamma di nuova generazione al completo della Ferrari, tra cui l'ultima nata F12berlinetta. Ma i riflettori saranno puntati sull'anticipazione di alcune soluzioni tecniche che verranno applicate alla nuova Enzo. La novità

Renault Clio, l'inedita Opel Adam, che punta a fare concorrenza alla 500 e alla Mini, la nuova Ford Fiesta, e la versione cabriolet della Citroen DS3. Mascherare la grande crisi a colpi di novità sembra dunque essere la parola d'ordine della vigilia parigina. Del resto è sempre stata questa la principale missione dei Saloni dell'auto, anche quando dietro al volante non c'era motivo di piangere. Interessante invece sarà verificare se l'onda elettrica continuerà a gonfiarsi. O piuttosto a tornare a rap-

presentare quella grande (e per ora perduta) illusione di mobilità veramente alternativa ed intelligente. Nel 2011 in Italia di auto elettriche ne sono state immatricolate 289, ossia circa lo 0,016% del totale, mentre nei primi 6 mesi del 2012 le elettriche pure pesano per lo 0,04% del mercato. Cifre irrisorie. Questa tecnologia rivoluzionaria non sembra avere, oggi, le carte in regola per la diffusione di massa, e resta incomprensibile la scelta del nostro governo che sta cercando di spingerla a suon di incentivi, dimenticando che per l'ambiente, nel medio periodo, sarebbe molto meglio puntare sulle vetture a idrocarburi a basse emissioni di CO2, o alimentate a GPL o Metano. Magari rottamando quelle con anzianità superiore a 10 anni, per svecciarle il circolante, e migliorare la sicurezza, il gettito fiscale e l'occupazione. La sensazione è Parigi segnerà la linea di confine. E che dopo la raffica di modelli alimentati a corrente presentati negli ultimi anni, si assisterà ad una prima, inevitabile frenata.

Il Gruppo Fiat presenterà la Panda 4x4 concentrandosi sulle attese dei Paesi emergenti ancora pronti a spendere per le anteprime di Ferrari e Maserati

presentare quella grande (e per ora perduta) illusione di mobilità veramente alternativa ed intelligente. Nel 2011 in Italia di auto elettriche ne sono state immatricolate 289, ossia circa lo 0,016% del totale, mentre nei primi 6 mesi del 2012 le elettriche pure pesano per lo 0,04% del mercato. Cifre irrisorie. Questa tecnologia rivoluzionaria non sembra avere, oggi, le carte in regola per la diffusione di massa, e resta incomprensibile la scelta del nostro governo che sta cercando di spingerla a suon di incentivi, dimenticando che per l'ambiente, nel medio periodo, sarebbe molto meglio puntare sulle vetture a idrocarburi a basse emissioni di CO2, o alimentate a GPL o Metano. Magari rottamando quelle con anzianità superiore a 10 anni, per svecciarle il circolante, e migliorare la sicurezza, il gettito fiscale e l'occupazione. La sensazione è Parigi segnerà la linea di confine. E che dopo la raffica di modelli alimentati a corrente presentati negli ultimi anni, si assisterà ad una prima, inevitabile frenata.

presentare quella grande (e per ora perduta) illusione di mobilità veramente alternativa ed intelligente. Nel 2011 in Italia di auto elettriche ne sono state immatricolate 289, ossia circa lo 0,016% del totale, mentre nei primi 6 mesi del 2012 le elettriche pure pesano per lo 0,04% del mercato. Cifre irrisorie. Questa tecnologia rivoluzionaria non sembra avere, oggi, le carte in regola per la diffusione di massa, e resta incomprensibile la scelta del nostro governo che sta cercando di spingerla a suon di incentivi, dimenticando che per l'ambiente, nel medio periodo, sarebbe molto meglio puntare sulle vetture a idrocarburi a basse emissioni di CO2, o alimentate a GPL o Metano. Magari rottamando quelle con anzianità superiore a 10 anni, per svecciarle il circolante, e migliorare la sicurezza, il gettito fiscale e l'occupazione. La sensazione è Parigi segnerà la linea di confine. E che dopo la raffica di modelli alimentati a corrente presentati negli ultimi anni, si assisterà ad una prima, inevitabile frenata.



La Concept Active Tourer di Bmw, ibrida plug-in a trazione anteriore

Sostanza e tecnologia Citroen e Michelin insieme per crescere

DI FERDINANDO SARNO

Oltre 180.000 esemplari venduti in soli due anni: quello della Citroen DS3, indubbiamente, è un successo commerciale d'altri tempi. Oltre a rappresentare il modello più importante, in termini di vendite, dell'intera linea DS che, ad oggi, ha superato complessivamente le 250.000 unità immatricolate. E che, a partire dai primi mesi del 2013, avrà a disposizione una gamma ancor più completa grazie all'arrivo della versione Cabrio. A pochi giorni dal debutto ufficiale al Salone dell'Automobile di Parigi, Citroen ha svelato in anteprima italiana il nuovo modello durante il

tradizionale (siamo alla 20ª edizione) "week end verde" organizzato in collaborazione con il suo partner di fiducia, Michelin. Prendi la DS3 berlina, sostituisci il tetto con una capote di tela che si può aprire e chiudere elettricamente fino alla velocità massima di 120 km/h, modifica l'apertura del portellone posteriore et voilà... la versione Cabrio è pronta. Se si vuole saperne di più, basta scaricare la nuova App Citroennews per iPhone/iPad/iPod e Google Android dedicata ad addetti ai lavori e appassionati che desiderano sempre essere informati su tutte le novità relative al mondo Citroen. Auto nuova, pneumatici nuovi. Michelin, che investe più di 600 milioni di euro in ricerca e sviluppo, ha colto l'occasione del "week end verde" per annunciare l'aggiornamento dell'80% dei suoi prodotti e per presentare la quinta generazione di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento (Energy Saver +) e due nuove gamme di pneumatici invernali destinati ai veicoli ad alte prestazioni: Pilot Alpin e Latitude Alpin. Il tutto facendo affidamento alla Michelin Total Performance, la linea strategica del Gruppo che punta a migliorare ogni prestazione dello pneumatico: sicurezza, diminuzione del consumo di carburante (e quindi di emissioni di CO2) e durata chilometrica.

TOYOTA

Elettrica ma anche ibrida Prius Plug In è più avanti

DI PAOLO CICCARONE

In attesa che l'auto elettrica diventi una realtà concreta e priva dei difetti attuali, Toyota si porta avanti sulla strada intrapresa nel 1999 dei motori ibridi e con un colpo di genio, tipico della Casa, lancia una via di mezzo fra la tradizione a due motori, elettrico e benzina, e un piccolo passo in avanti sulla trazione totalmente a energia pulita.

Con la Prius Plug In siamo di fronte a una vettura che allarga gli orizzonti del motore elettrico e porta l'autonomia a circa 25 km di percorrenza con la possibilità di ricaricare il tutto in un'ora e mezza. Il vantaggio di questa soluzione è duplice: minori costi di gestione sulle strade, un aumentato raggio di autonomia elettrica che fa tanto bene all'ambiente e l'uso di un motore tradizionale, che nel frattempo ricarica le batterie e permette quindi circa 1400 km di autonomia totale. Insomma, sembra la quadratura del cerchio e un salto in avanti nel futuro che dovrebbe accelerare i tempi di utilizzo delle auto full elettriche.

Un altro vantaggio di questa soluzione è che la presa di corrente dove ricaricare l'auto è di quelle tradizionali, quindi va benissimo il garage di casa, non servono colonnine speciali (che ancora latitano sulle nostre strade) e i tempi di ricarica sono "umani". Stare fermi un'ora e mezza è un tempo accettabile, rispetto alle otto-dieci ore richieste dalle auto totalmente elettriche che hanno una autonomia di viaggio decisamente ridotta rispetto a un'auto a benzina o a gasolio. Insomma, tutto giusto bello e intrigante. Peccato che questa tecnologia, utile all'ambiente, ricada quasi interamente sul portafoglio del cliente. La Prius Plug In parte infatti con un prezzo di 39.600 euro e se si guarda cosa offre il mercato per quella cifra, c'è di tutto e di categoria superiore. Quindi, senza incentivi statali, inquinare meno e fare da pionieri all'auto del futuro, diventa un costo supplementare per l'automobilista. E di questi tempi, con pochi soldi in tasca, prima dell'ambiente ci sono altre priorità.

L'INDAGINE

Bolzano va a piedi, Ferrara in bici Ma l'automobile prevale ancora

Come si muovono gli italiani? Soprattutto con l'automobile, ma a seconda della città in cui vivono. A Bolzano, per esempio, il 34% della popolazione utilizza la propria auto per gli spostamenti, ma il 29% sceglie la bici e un altro 29% va semplicemente a piedi, mentre solo il restante 8% prende i mezzi pubblici. Una città di passeggiatori, al contrario di Padova, dove cammina solo il 5% dei cittadini. Anche a Ferrara il 27% dei cittadini si sposta in bici, mentre a Genova, Catania, Messina e Cagliari la percentuale dei ciclisti è pari a zero. È il panorama aggiornato al 2011 fornito da Tems di Epomm, piattaforma europea sul Mobility Management, che permette di accedere ai dati sulla mobilità di oltre 150 città europee.



La Toyota Prius Plug In e, nella foto sotto, la nuova Opel Astra



OPEL

La riscossa della berlina Astra cresce e si rinnova

DI GIAN PIERO PIAZZA

L'idea era quella di costruire un'automobile all'avanguardia con tutti i requisiti per illuminare la strada che conduce all'acquisto, ma senza nulla concedere all'improvvisazione. La Opel Astra, che fece il suo debutto nel 1991 con il nome che i latini davano alle stelle, succedeva non a caso a sei generazioni del modello lanciato nel 1962. Risale infatti a mezzo secolo fa l'introduzione della Opel Kadett, la vettura di dimensioni compatte studiata per soddisfare le esigenze di mobilità della famiglia. Oggi l'evoluzione della specie si materializza con un'offerta che spazia su più fronti, a cominciare dall'estensione della gamma. La nuova Astra si arricchisce infatti della versione Sedan, la classica tre volumi a quattro porte, ma con una linea elegante e al tempo stesso sportiva, proporzioni armoniose e l'originale lunotto inclinato ad arte. L'Astra Sedan possiede lo stesso fascino di una Insignia in scala ridotta e nasce con l'intendimento di conquistare anche la clientela di casa nostra, epidemica ostile alle berline a tre volumi e da sempre indirizzata verso le versioni station wagon nella scelta di un'auto per uso familiare. Ma le novità più significative sono di natura tecnologica. Oltre a qualche lieve ma efficace ritocco stilistico nel frontale e in coda sulle versioni a due volumi berlina e coupé, l'intera gamma Astra punta sulla motorizzazioni per distinguersi dalla concorrenza. Maggiore potenza, drastica riduzione dei consumi e delle emissioni nocive (appena 99g/km di CO2 e 3,7 litri per 100 km con il motore 1.7 turbodiesel da 110 cv) e prestazioni ancora più brillanti sono le caratteristiche comuni ai nuovi propulsori, come il 2.0 biturbo diesel da 195 cv proposto sulla berlina, sulla Sports Tourer e sul coupé GTC. O ancora il 2.0 turbo benzina a iniezione diretta da 280 cv montato sulla super sportiva OPC. E infine il parsimonioso 1.4 turbo benzina da 140 cv ora anche a GPL. La nuova Astra è disponibile con i più avanzati sistemi di assistenza alla guida, incluso quello anticollisione. Prezzi a partire da 18.250 euro.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Ho visto cose che voi umani

Ho visto uomini riempire il carrello del supermercato di cose inutili, pur di conquistare un buono che dava il diritto allo sconto sulla benzina. E ho visto fare lunghe file al distributore per spendere quegli 8 euro di sudenta conquista. Ho letto il testo della legge sugli eco-incentivi che dovrebbe rilanciare l'auto e stanzia fondi tanto esigui che finiranno prima ancora di cominciare. Ho visto che sono previsti anche a favore di chi acquista auto ad idrogeno, che notoriamente non esistono. Ho scoperto che a furia di superbolli, accise e tasse per far cassa sulle auto, le auto non si vendono più e lo Stato ha perso 2,3 miliardi di gettito Iva. Ho visto il governo ad un tavolo con Marchionne e mi sono chiesto perché a quel tavolo ci fosse solo la Fiat (62.600 dipendenti in Italia) e non le altre voci di un settore in agonia in cui la Fiat rappresenta solo il 10% degli occupati. Ho visto cose che voi umani nemmeno immaginate. E non ero su Marte. Purtroppo.