

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Senza parole

A fronte dei risultati record (+25% di fatturato) ottenuti anche nell'anno più nero della storia dell'automobile, i 13.500 dipendenti di Porsche in Germania riceveranno un bonus di 8.111 euro. Nel frattempo, anche i 100 mila impiegati di Volkswagen troveranno nella busta paga di aprile 7.200 euro in più grazie agli ottimi risultati registrati nel 2012. E sempre perché la crisi non è uguale per tutti, quelli di Audi nell'uovo di Pasqua per la medesima ragione hanno trovato un premio di 8.030 euro e l'annuncio di investimenti record (11 miliardi entro il 2015) in nuove tecnologie e per espandere le strutture produttive. Anche da noi succedono cose meravigliose. Dopo 25 anni lo stato italiano è rientrato in possesso dell'area ormai abbandonata della gloriosa Alfa Romeo di Arese: là dove un tempo nascevano alcune tra le più belle auto del mondo, per premio sorgerà presto un supermercato.



novità sul mercato

Il marchio tedesco ribalta il concetto della più classica "tre volumi" confezionando una coupé sportiva dalle forme originali. Blasetti: «È razionale ma emotiva»

DI ALBERTO CAPROTTI

Affermare che nell'attuale panorama depresso e paradossale dell'auto (5.900 versioni a listino in Italia, uno sproposito), possa arrivare un modello "che mancava", sembra una follia. E in parte lo è. Eppure, osservando le forme sinuose e morbidamente aggressive della nuova Mercedes CLA, viene da pensare che è più che altro un pubblico disposto a riconsiderare un certo tipo di automobile che oggi probabilmente manca. Ecco perché il marchio tedesco dopo aver proposto per anni le auto più "classiche" e rassicuranti del mercato, da qualche tempo ha svoltato e sta provando a recuperare chi - per giustificare l'investimento sempre più gravoso su una quattro ruote - cerca anche qualcosa di emozionale. O se non si può ambire a tanto, almeno di diverso. Prima ha sterzato decisamente sui giovani, con la nuova Classe A. Ora punta su chi ha dimenticato e sepolto il concetto di berlina, per la semplice ragione che nessuno è più riuscito a costruirla con un taglio moderno e affascinante. Eccola allora, quella che Eugenio Blasetti, direttore marketing Italia del marchio, chiama «una Mercedes diversa da tutte le altre, e diversa da tutte le altre auto». Elegante e proporzionata, lunga 4,63 metri, larga 1,78 e alta 1,44, la CLA si fa riconoscere per uno stile certamente originale e perché è disegnata, assicurano i dati Mercedes, con il miglior coefficiente aerodinamico (Cx0.22) della categoria, una promessa di efficienza in termini di prestazioni e riduzione dei consumi. «Questa Mercedes - spiega Eugenio Blasetti - mi ricorda molto quanto è accaduto nel 1982, quando la Casa della Stella pro-



La Mercedes CLA, in vendita da metà aprile a partire da 29.900 euro

I NUMERI

3 gli allestimenti (Executive, Sport e Premium) e 3 anche i motori disponibili al lancio per la nuova Mercedes CLA, tutti già Euro 6 e con la funzione Eco start/stop di serie. Si tratta dei benzina CLA 180 da 122 Cv, CLA 200 da 156 Cv e CLA 250 da 211 Cv. Il diesel al lancio è il CLA 220 CDI da 170 Cv, mentre il CLA 200 CDI da 136 Cv arriverà a settembre.

70% il tasso di conquista di nuovi clienti che Mercedes Italia calcola di poter ottenere grazie al debutto della nuova CLA

Mercedes CLA, la berlina ha cambiato volto

duceva due grandi berline, ovvero la Serie W123, che in Italia chiamavamo il "Gattone" e la W126, ovvero la Classe S. Erano vetture rigorose e solide. Poi arrivò la Mercedes 190, che seppur generare un'attenzione enorme e provocò un fortissimo incremento delle vendite, conquistando clienti che fino a quel momento mai avrebbero pensato di acquistare una Mercedes. Ecco, con la nuova CLA abbiamo l'ambizione di far tornare gli italiani a desiderare di mettersi al volante di una berlina...». Per riuscire nell'impresa, i designer tedeschi le hanno confezionato una carrozzeria da "tre volumi" sportiva ma a quattro porte, forme da coupé e cinque posti (non comodi di certo quelli dietro, ma non si può avere tutto). La nuova CLA insomma discende dal lusso emozionale della CLS, ma con un prezzo decisamente più abbordabile (29.900 euro l'ingresso per la 180 Executive benzina da 122 cv). «I clienti di quest'auto - dice ancora Blasetti - sono quelli che

oggi guidano una berlina sportiva, come una Bmw Serie 3 o un'Alfa Romeo. Visto il particolare momento economico però potrebbe essere scelta anche da chi si rivolgeva a nicchie di mercato come quella delle vetture roadster, o che non ha mai preso in considerazione l'idea di acquistare una Mercedes. La CLA è un'auto razionale, ma con una fortissima carica emotiva: può essere quindi una soluzione molto interessante per molti clienti». Nel primo test la Mercedes CLA 220 CDI che abbiamo provato ha mostrato motore generoso, sterzo e sospensioni precisi, grande comfort e silenziosità, anche se la visibilità nelle manovre in retromarcia è sacrificata dagli ampi montanti posteriori. Qualità percepita, sistemi di sicurezza e tecnologia sono sempre di alto livello, annotazione doverosa anche se superflua a bordo di una Mercedes.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

mobilità a "impatto zero"

Il noleggio delle batterie si paga 79 euro al mese, 100 i km di autonomia: in Italia arriverà a fine maggio a 21.650 euro. In Francia, dove gli incentivi sono una cosa seria, costa 8.000 euro in meno

I NUMERI

Solo 513 le elettriche immatricolate in Italia nel 2012

CITROEN C-ZERO	146
NISSAN LEAF	146
PEUGEOT ION	116
RENAULT FLUENCE	38
SMART FORTWO	37
MITSUBISHI I-MIEV	14
TESLA ROADSTER	7
FIAT 500	4
THINK CITY	3
FIAT QUBO	2



Renault Zoe, l'ultima nata della famiglia elettrica del marchio francese

La vera scossa

Renault Zoe, l'elettrica con il cuore in affitto

DI GIAN PIERO PIAZZA

Non c'è dubbio, è il primo veicolo 100% elettrico con dimensioni, design e prezzo da automobile "normale", grazie soprattutto all'abbattimento del costo della batteria. Che qui non si acquista insieme alla vettura, ma si noleggia. E il primo a crederci è il costruttore, Renault, che ha investito 4 miliardi di euro nel progetto di questo modello. Il nome, Zoe, che in greco significa vita, è anche l'anagramma di zero emissioni, la qualità sicuramente più apprezzabile di questa vettura che a motore acceso non sprigiona nell'atmosfera nessun tipo di gas né di microparticelle inquinanti. Lunga poco più di 4 metri, Renault Zoe ha un abitacolo omologato per il trasporto di cinque persone (ma soltanto in quattro si viaggia davvero comodi), un bagagliaio con una capacità di ben 338 litri e si guida con la stessa facilità di una tradizionale city car. Per

metterla in moto basta premere il pulsante Start, innestare la posizione Drive sulla leva del cambio automatico e la Zoe scatta in avanti con l'accelerazione di un'auto sportiva (da 0 a 50 kmh in 4 secondi) nel più assoluto silenzio, a tal punto che alle basse velocità entra in funzione una sonorità artificiale per avvertire i pedoni della sua presenza. Il motore elettrico, che eroga una potenza di 88 cv e consente di raggiungere una velocità massima di 135 km/h, trasmette il moto alle ruote anteriori ed è alimentato da un gruppo di batterie a ioni di litio collocate sotto il pianale con un'autonomia reale di poco superiore ai 100 km. «Un limite rimediabile - ci spiega Aurélien Subsol, product manager del settore auto elettriche di Renault - ma legato alla diffusione delle apposite colonnine di ricarica. In Italia ne esistono complessivamente appena 150, a differenza dei Paesi scandinavi dove la loro presenza ha raggiunto una dimensione capillare. Sulla

Zoe, il vantaggio è costituito dalla possibilità di fare il pieno di energia elettrica - al costo di circa 2 euro - collegando l'apposito cavo in dotazione al punto di ricarica in tre diverse modalità, con la potenza domestica di 3 kW in 9 ore di tempo, oppure con 22 kW in un'ora o addirittura 43 kW in 30 minuti». Destinata a un utilizzo prettamente cittadino, la Zoe, per chi ha la possibilità di provvedere alla ricarica notturna nel box privato, prevede a richiesta anche l'eventuale installazione della colonnina con un esborso di circa 1.000 euro. In Italia arriverà a fine maggio in tre diversi allestimenti a partire da 21.650 euro (più 79 euro al mese per il noleggio delle batterie), prezzo riducibile grazie agli eco-incentivi a 17.350 euro solo sulla carta, visto che da noi i fondi sono già esauriti. In Francia, dove lo Stato aiuta le elettriche, la Zoe costerà 13.700 euro, quasi 8.000 mila euro in meno che da noi. Ogni commento sarebbe superfluo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

l'esperto

Controcorrente, non per scelta ma per logica

DI FABIO CARLETTI

Accelerare da 0 a 100 in 5 secondi, raggiungere una velocità di oltre 200 km/h, ma poi "bere" meno di cinque litri ogni 100 chilometri percorsi: queste le promesse dei costruttori di auto ibride e elettriche. Fosse vero sarebbe a dir poco meraviglioso, purtroppo però non è così, non per avversione ideologica, ma perché le leggi della Fisica stabiliscono in modo certo la meccanica delle cose.

Le auto elettriche e ibride sono di attualità perché gli amministratori pubblici credono che siano l'antidoto per ridurre l'inquinamento. Fatto vero solo se a parità di massa, coefficiente aerodinamico e resistenza di rotolamento degli pneumatici, il mezzo elettrico usasse meno potenza per ottenere i medesimi risultati. I parametri devono essere uguali, altrimenti si falsifica il confronto con l'equivalente mezzo a motore endotermico. Non è possibile per le rigide leggi della Fisica, quindi si tratta di vedere chi produce e usa l'energia in modo più efficiente e pulito.

Tutta l'energia che usiamo proviene comunque da idrocarburi, e il più disponibile è il petrolio, in tutte le sue declinazioni; anche i pannelli solari e i generatori eolici sono costruiti attraverso di esso, solo dopo che ne avranno reintegrato l'energia, che è servita per realizzarli, prettamente disporre di energia rinnovabile; prima saremo in debito con il più naturale dei combustibili. Ignorando questo concetto pagheremo un salato conto dell'energia per i costi imposti dalle soluzioni alternative e dagli incentivi concessi per diffonderle.

L'elettrico puro esiste da prima che le automobili adottassero il motore a scoppio, è cresciuto sino agli Anni 20 del secolo scorso; allora le auto elettriche erano più numerose, poi il declino fu rapido e inesorabile. Colpa del serbatoio: infatti le batterie non contengono abbastanza energia per garantire una buona autonomia, si ricaricano in molto tempo, hanno peso e volume tali da condizionare la struttura e la capacità di carico dei veicoli. Infine il costo: il "pieno" vale solo qualche euro, ma questa poca energia viene messa in un contenitore che costa come un intero veicolo tradizionale (circa 17.000 euro per la Mitsubishi Miev). Le "pile" poi sono soggette ad usura (e invecchiamento), e nel calcolo dei costi chilometrici deve essere inserito anche il valore della loro sostituzione, che avverrà in tempi non certi a seconda dell'uso e di fattori non ancora ben definiti.

L'auto elettrica dunque è ancora un'illusione, a meno di dotare le strade del mondo di un sistema di prelievo aereo dell'energia, come sugli autoscontro dei Luna Park. Va pensata invece una mobilità diversa, ad hoc, partendo dalle caratteristiche della trazione elettrica, dei suoi pregi. Ma sino a quando non disporremo di batterie a basso costo, rapidamente ricaricabili senza danneggiarle, e soprattutto delle infrastrutture (distribuite sul territorio) per riempirle di nuova energia, non potremo immaginare un uso diffuso di questa soluzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA