



Sabato,
21 settembre 2013

GLI SPECIALI DI AVVENIRE AUTO & MOTORI

Salone di Francoforte 2013

Pagine a cura di Alberto Caprotti

Astemia e piccola L'auto a senso unico

DI ALBERTO CAPROTTI

Numeri in rosso e speranze verdi. È nello spazio incolore tra queste due realtà opposte che galleggia il mondo dell'automobile, accampato al Salone di Francoforte che chiude domani senza aver trovato risposte alle sue domande. E nemmeno certezze sulla realtà dei fatti. Da una parte la crisi di vendite in Europa (-4,9% ad agosto), un dato che porta il complessivo dei primi otto mesi dell'anno a -5,2%. Dall'altra i report che testimoniano l'ottimo stato di salute del comparto a livello mondiale, tanto da aver ormai recuperato del tutto gli effetti della crisi economica esplosa nel 2008. Così mentre Fiat e gli altri costruttori generalisti (francesi soprattutto) piangono, diversa è la situazione dei produttori "premium" come Audi, Bmw e Mercedes, poco colpiti dalla recessione in Europa grazie alla loro presenza globale e particolarmente in Cina e Stati Uniti. Due mercati che quest'anno cresceranno rispettivamente del 15 e del 5 per cento. È questo lo scenario ondovigo che ha fatto da sfondo al Salone della capitale tedesca degli affari, con i costruttori capaci ancora di presentare più di 70 anteprime mondiali. Uno solo il tema dominante per cercare di aggirare l'ostacolo di una crisi di domanda che in Europa ancora non accenna a finire e creare nuove opportunità di mercato, gradite soprattutto ai giovani potenziali acquirenti: a Francoforte quest'anno hanno dominato i concept di vetture elettriche ed ibride plug-in, settore in cui solo i costruttori tedeschi lanceranno sul mercato 16 nuovi modelli entro la fine del 2014. Quella della corsa alla riduzione dei consumi, delle emissioni (e anche delle misure) delle auto che verranno, non è però una scelta dettata dall'ecologismo imperante ma un format al quale l'industria delle quattro ruote si deve per forza adeguare dopo che la Commissione Europea all'Ambiente ha imposto di contenere entro 95g di CO₂/km le emissio-

Molte le novità elettriche e ibride: il Salone di Francoforte ha confermato che quella della riduzione dei consumi, delle emissioni e delle misure delle vetture è una scelta alla quale l'industria delle quattro ruote si deve per forza adeguare

ni delle auto di nuova fabbricazione entro il 2020. Attualmente il limite è pari a 160g di CO₂/km, e secondo uno studio recente, i costi aggiuntivi medi per passare a 95 g/km potranno variare tra i 600 e i 1.200 euro per veicolo, a seconda delle tecnologie adottate. Dunque il traguardo è dav-

vero impegnativo anche se è previsto un sistema di compensazioni, ovvero i "supercrediti", che consentono di bilanciare modelli più inquinanti con altri a minori emissioni all'interno dello stesso marchio. Piccoli motori e piccoli pesi dunque sono e saranno strategici: due macro-categorie tecnologiche su cui i costruttori hanno varato colossali investimenti. A differenza delle innovazioni elettroniche, come i sistemi di ausilio alla dinamica di marcia o quelli per la guida semi o completamente autonoma

(altro argomento di spicco a Francoforte) che sono, nella maggior parte dei casi, progettati e sviluppati dai fornitori, motori e piattaforme sono quasi sempre un prodotto - e un problema - diretto della Casa automobilistica. Tutti i costruttori stanno dunque per introdurre, o l'hanno già fatto, piattaforme modulari costruite anche in funzione della riduzione dei pesi, con ampio ricorso - se il modello è di fascia più elevata - ai materiali leggeri come l'alluminio o il magnesio.

Sotto il cofano invece, il ricorso a propulsori elettrici o ibridi da scelta definitiva di qualcuno (per Toyota da tempo) o scommessa di altri (Renault), è diventato quasi un obbligo dilagante per tutti. Tranne che per Fiat ovviamente, che continua a credere solo nel Gpl e nel metano, restando sulla sua barricata sempre ancorata al realismo di Marchionne, uno che l'elettricità probabilmente non la usa nemmeno per farsi la barba.

Resta il fatto che ben 16 delle 70 anteprime viste a Francoforte non sono alimentate con carburanti tradizionali. Qui l'industria tedesca - pesantemente sbilanciata

sulla produzione di auto di alta gamma, più potenti, redditizie ma anche più inquinanti - ha mostrato i muscoli, con gli stand di Audi, Porsche, Bmw e Volkswagen invasi da fili e prese di corrente che spuntano dai serbatoi delle loro vetture. Con l'intento appunto di riequilibrare la produzione per adeguarsi alle norme della Ue, ma anche di intercettare il segmento di clientela più giovane e sensibile ai temi ambientali. Così, mentre la cancelliera Angela Merkel prometteva un milione di auto elettriche in circolazione nel suo paese entro i prossimi 7 anni, tra gli stand del Salone hanno brillato tanti prototipi intriganti - con Citroen Cactus e Smart Fourjoy in testa - frutto di idee progettuali persino eccessive, a testimonianza però di un gran desiderio di fare. Non solo esercizi di stile dunque, come dimostra la splendida ibrida di Bmw, arrivata alla produzione di serie dopo essere stata per anni solo un sogno (e non a caso si chiamava Vision). Meno lucide e appariscenti, ma infinitamente più vicine alla realtà dei bisogni di chi non è mentalmente (ed economicamente) così avanti, Francoforte ha offerto anche nuove auto più "normali": dalla concretissima Peugeot 308, alla piccola Hyundai i10, fino all'attesa GLA, il Suv compatto di Mercedes, o le nuove Nissan X-Trail e Mazda 3. Consumi ridotti, misure accettabili per chi vive nel traffico, forme più tradizionali: il futuro al volante è già qui. E può anche non essere così grigio come sembra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SHOW CAR

SMART FOURJOY, IL PROTOTIPO CHE INTRIGA

Di certo, esteticamente è stata una delle vetture più intriganti viste al Salone. Il concept Fourjoy svelato dalla Smart a Francoforte racchiude le linee di quella che sarà essere la forfour del futuro. Quattro posti e dimensioni compatte (lunga 3.494 mm, larga 1.978 e alta 1.494), la nuova Fourjoy, che condivide molte linee della futura generazione di Twingo (è nata infatti da una joint venture tra Daimler e Renault), vanta sbalzi estremamente corti, ruote posizionate agli angoli estremi della carrozzeria, gruppi ottici posteriori integrati nella robusta cellula Tridion, nonché la strumentazione sferica. Sotto il cofano un motore a magnete permanente electric drive da 55 kW a zero emissioni.

170

euro: è l'ammontare dell'aumento medio ipotizzato del prezzo di un'automobile qualora il governo aumentasse di un punto l'Iva (dal 21 al 22%). Il calcolo è di Federauto, l'associazione dei concessionari. Per le auto delle flotte aziendali, l'aumento sarebbe invece di circa 250 euro

524

le auto elettriche immatricolate in Italia nel 2012 (solo lo 0,04% del mercato), l'80% delle quali peraltro acquistate da società di noleggio. Molto più consistenti le vendite all'estero: in Francia sono state vendute 6.067 auto a batteria, in Norvegia 3.883, in Germania 1.294.

Le cifre

50

anni fa, il 18 settembre 1963, proprio a Francoforte Porsche presentò per la prima volta la sua 911, modello destinato a diventare un'icona di stile e sportività. Cinquant'anni esatti dopo al Salone tedesco debutta la 918 Spyder, ibrida da 608 CV con prestazioni da supercar e consumi da utilitaria

1.3

il saldo in milioni di auto del mercato italiano a fine 2013 secondo le previsioni del Gruppo Fiat. Lo scorso anno in Italia sono state immatricolate poco più di 1,4 milioni di veicoli (-19,9% rispetto al 2011) tornando ai livelli del 1979. L'Italia è il quarto maggiore mercato in Europa

le strategie

Il Gruppo del Lingotto punta sul lusso con la Ferrari 458 Speciale ma capitalizza il grande successo dei suoi modelli più popolari

Il successo di 500L non è solo in termini di numeri: stiamo raccogliendo clienti che prima di oggi non acquistavano vetture Fiat. Dopo la 500X, che sarà prodotta a Melfi, arriverà anche un altro modello

Alfredo Altavilla, responsabile area Emea di Fiat-Chrysler



La grande famiglia 500, cuore del futuro Fiat

Tre anteprime mondiali nel segmento del lusso (Ferrari e Maserati) e tanta concretezza nel declinare tutte le varianti possibili dei suoi modelli più popolari. Si è presentato co-

si il Gruppo Fiat a Francoforte: con poche novità sostanziali, ma con la ferma volontà di consolidare i propri successi dove fa numero e fatturato. «Oggi Fiat è logica e magia», è stato lo slogan scelto da Olivier Francoise, responsabile globale del marchio, per presentare lo stand del Lingotto nel Salone tedesco, dove il brand torinese gioca in trasferta vantando però almeno due gol a porta vuota: «Panda - ha detto Francoise - resta sempre l'auto più venduta in Europa nel segmento A: per festeggiare i 30 anni della versione 4X4, le abbiamo messo lo smoking creando l'edizione speciale

Antartica, che arriverà sul mercato in inverno». Sullo stand anche la versione elettrica della 500, commercializzata esclusivamente in California dove ha già incassato 4.000 ordini e la 500L in tutte le sue versioni, a cominciare dalla Trekking. «La famiglia 500 continuerà a crescere: dopo la 500X, che sarà prodotta a Melfi e arriverà il prossimo anno, ci sarà anche un altro modello», ha confermato Alfredo Altavilla, responsabile dell'area Emea di Fiat-Chrysler. «Quello che stiamo vendendo con i risultati di vendita della 500L in termini di numeri ma soprattutto di clientela - ha osservato Al-

tavilla - è molto incoraggiante. Stiamo raccogliendo clienti che prima non compravano vetture Fiat, quindi la 500L sta raggiungendo l'obiettivo che ci eravamo posti. Questo vale ancora più fuori dall'Italia». Altavilla ha aggiunto che anche la Panda «sta andando molto bene, in particolare la 4X4: crediamo sia giusto continuare ad evolverla». Se la nuova Ferrari 458 Speciale è l'indiscussa regina della presenza "made in Italy" a Francoforte, al Salone anche Maserati ha presentato due anteprime mondiali: la Quattroporte diesel e la concept car Maserati Quattroporte Erme-

nildo Zegna, che darà vita a una futura serie limitata che uscirà nel 2014. Alfa Romeo invece ha svelato il restyling della Giulietta, che sarà commercializzata a partire da ottobre. Resta comunque l'atmosfera di preoccupazione generale. Le vendite di auto in Italia dovrebbero attestarsi quest'anno a 1,3 milioni di veicoli, secondo le stime fornite dal responsabile Fiat Europa. «Il mercato auto italiano ha toccato il fondo», ha ammesso Altavilla, «ma stiamo vedendo ancora una guerra molto aggressiva sui prezzi che continuerà nel corso del quarto trimestre». (A.C.)