

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

La sicurezza? Fa risparmiare

Se tutte le auto circolanti in Italia disponessero di moderni sistemi elettronici di assistenza alla guida, si risparmierebbero ogni anno 200 vite umane e 325 milioni di euro di spesa sociale imputabile all'incidentalità stradale. Ma per incentivarne la presenza a bordo, si dovrebbero riconoscere «facilitazioni economiche e fiscali per le auto più sicure, al pari di quelle ecologiche», e «le assicurazioni dovrebbero essere incentivate ad agire sui premi Rca-auto a favore dei modelli equipaggiati con le tecnologie più efficaci nella prevenzione degli incidenti». Lo ha chiesto il presidente dell'Acis, Sticchi Damiani, commentando i dati di "Choose eSafety", appuntamento internazionale per la promozione delle tecnologie per la sicurezza stradale. Nulla di clamoroso (a parte i dati, che fanno davvero riflettere), solo una doverosa richiesta di applicazione della logica a salvaguardia delle persone e dei bilanci dello stato. Le idee insomma esistono. Manca purtroppo chi ha voglia di ascoltarle.



Guidando ecologico sulle orme di San Francesco

DI ALBERTO CAPROTTI

Partenza in silenzio, ad emissioni zero. Un'auto moderna contro sandali e bastone. Stesse strade, 800 anni esatti dopo. L'accostamento può apparire blasfemo ma trova un senso forte ripercorrere con una vettura a basso impatto ambientale il cammino compiuto da San Francesco d'Assisi - da Rimini alla Verna, e poi fino a Roma - attraverso le tappe più evocative della vita del Santo che più di tutti accostò la propria esistenza al rispetto della natura.

La vettura che ci trasporta attraverso i paesaggi più suggestivi dell'Italia centrale è la Citroën DS5 Hybrid4. E l'occasione è l'ottava edizione dell'Ecorally 2013, competizione di regolarità valida per il Mondiale Fia e riservata ad auto alimentate a energie alternative: ibride-elettriche, mono e bifuel gassose (GPL e metano), biocarburanti o idrogeno.

Un sibilo nemmeno percepibile e via: in modalità elettrica passiamo senza disturbare sotto la porta San Francesco a San Marino scendendo in Valmarecchia, a Villa Verucchio (Rimini), per transitare nei pressi del Convento francescano dei Frati Minori. Oltrepastati i 60 km orari, sotto al cofano inizia a fare il suo mestiere il tur-

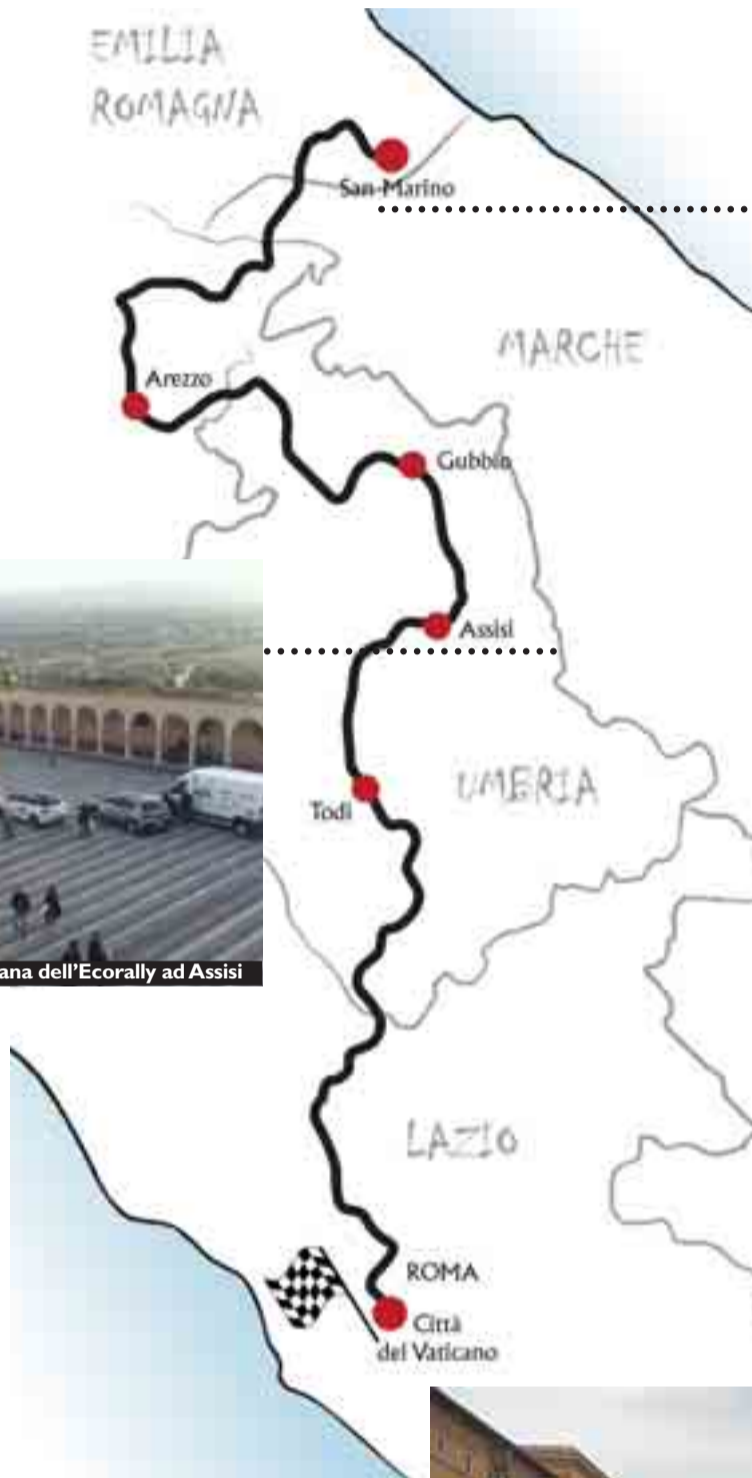


La carovana dell'Ecorally ad Assisi

bodiesel da 2.0 litri che fa coppia con le due batterie elettriche. Una simbiosi perfetta, come lo scambio di propulsione che avviene in maniera automatica, e crea una sinergia che sfata il luogo comune che l'ibrido sia utile solo in città. L'impressione di consumare poco e inquinare meno infatti è quasi palpabile, forse indotta anche dalla magia di luoghi semplici ed eterni, come il chiostro dove il Santo si fermò nel 1213 piantando un bastone di cipresso che attecchì trasformandosi in un albero poderoso che resiste ancora oggi.

Sosta a San Leo, sul monte dove leggenda racconta che Francesco si smarri, prima che un fuoco misterioso gli indicasse la giusta via. Proprio in quel luogo romito il Santo fondò il convento di Sant'Igneo (Fuoco santo). Impossibile non fermarsi, confortante la funzione Start & Stop che senza spegnere il motore riduce consumi ed emissioni con la vettura in sosta. Si riparte. La DS5 viaggia placida, tra tabelle da rispettare, "presostati" sui quali transitare al centesimo di secondo e mappe da consultare per non tradire lo spirito sportivo dell'Ecorally che ci classifica come ospiti un po' impacchiati e scarsamente avvezzi di regole pignole e cronometri bollenti.

Proseguiamo stoicamente, buttando un occhio grato all'indicatore azzurro delle batterie che si ricaricano automaticamente tramite il recupero dell'energia in frenata e rilascio, e sfruttano l'alternatore reversibile del motore diesel per accumulare ulteriore potenza. L'ausilio dei motori e-



lettrici si fa sentire, e rende la guida sempre sicura, pronta e affascinante. Quasi come l'itinerario francescano che scivola per la Valtiberina transitando per Pieve Santo Stefano (Arezzo), dove si racconta del dono del convento di Cerbaio che i Piovani fecero a Francesco, e salendo poi al Santuario di La Verna, luogo dove il Santo eresse la prima chiesetta e 11 anni dopo ricevette le stimmate. È soprattutto in questo scenario di dolci curve e splendide valli che la tecnologia Hybrid4 mostra il suo valore, dosando automaticamente l'alternanza e la coabitazione tra motore endotermico e propulsore elettrico. Difetti? Quello di tutte le auto ibride: il bagagliaio sacrificato a causa della presenza sotto di esso del blocco delle batterie. Sostanzialmente è così, ma la nostra DS5 anche



La partenza da San Marino

Ecorally 2013

Da San Marino a Roma ripercorrendo il cammino del Santo per testare la tecnologia Hybrid4 della Citroën DS5: 520 km con metà serbatoio di gasolio e un pieno di suggestioni

alla voce baule riesce a offrire un compromesso accettabile: una valigia grossa e due medio-piccole si stivano con facilità.

I tornanti tra i boschi svelano cercatori di funghi e tartufi e il passaggio impercettibile tra Emilia Romagna e Toscana che conduce ad Arezzo, città che Francesco liberò scacciando i demoni che se ne erano impossessati. L'immagine armonicamente spigolosa della nostra Citroën parcheggiata per qualche minuto sulle pendenze antiche di Piazza Grande non sto-

na affatto, tra la placida curiosità di turisti golosi di arte e cappuccini.

C'è solo il tempo di un'accelerata per raggiungere Gubbio, dove il Poverello d'Assisi incontrò "Fratello Lupo", che terrorizzava la città e che rese mansueto. Tutto intorno l'Umbria ispira con i suoi colori ambrati e i tratti dove piace provare la trazione 4x4 che incolla alla strada e spiana le salite. Verrebbe voglia però di non abbandonare mai la modalità elettrica che ci accompagna invece solo in fase di riavvio del motore, in retromarcia o alle bassissime velocità. Ma il computer di bordo, giudice severo delle funzionalità ibride, si sposta invariabilmente sulla modalità "Auto" quando si superano i 4 chilometri di autonomia assicurati.

Ad Assisi, centro mondiale del francescanesimo, ci facciamo timidamente spazio a volo di farfalla tra i pellegrini sul piazzale adiacente alla Basilica inferiore, assorbendo il rito della benedizione dei partecipanti e dei veicoli dell'eco-carovana. Un'oasi di spiritualità unica al mondo prima di ripartire più ricchi e completi verso Roma. Sforando Torgiano, Todi, Acquasparta e Narni, il tratto autostradale e il grande raccordo anulare della capitale offrono l'asfalto giusto per provare - ruotando il selettore - la modalità "Sport", quella in cui entrambe le propulsioni, elettrica e diesel, vengono utilizzate per sprigionare tutta la potenza dei 200 CV e dei 450 Nm di coppia massima. I due motori elettrici forniscono così un surplus di potenza, e vengono disattivati quando la DS5 raggiunge i 120 km/h di velocità.

Piazza San Pietro, con l'Angelus domenicale di Papa Francesco chiude come un cerchio perfetto l'avventura di un giorno e mezzo di Ecorally. Il bilancio di gara dice di 2 tappe, 4 prove segrete a velocità costante rilevate con fotocellula e 23 prove a prestato a rilevamento cronometrico. Il bilancio di bordo invece certifica 520 km percorsi al 65% in funzione ibrida, con l'indicatore dei consumi che a fine rally ha abbandonato da poco la metà del serbatoio del gasolio. Non è un record, complice la tortuosità del percorso, ma sono comunque medie di assoluta eccellenza che - insieme all'esempio santo di Francesco - lanciano un messaggio di pace tra l'auto e l'ambiente. E anche verso chi ancora si ostina a credere che non si possa vivere, guidare e viaggiare in un mondo migliore e meno inquinato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'arrivo della DS5 ibrida in Piazza San Pietro a Roma, traguardo finale dell'Ecorally 2013

l'intervista

Pablo Puey: «Mentre l'auto piange, noi abbiamo fatto debuttare 4 nuovi modelli»

Più 5,5%. È la cifra di incremento delle immatricolazioni in Europa nel mese di settembre, un timido segnale in controtendenza che certo non illude. Lo ammette anche Pablo Martín Puey, direttore generale di Citroën Italia: «Dobbiamo tutti fare i conti con la drammatica realtà del mercato, che in Italia ha perso il 50% delle vendite negli ultimi 6 anni. La nostra previsione a fine 2013 dice di 1.280 vetture immatricolate in tutto, poche davvero considerato il calo del 2,9% del mese di settembre e i 40 mesi consecutivi di segno negativo».

Meno soldi da spendere e "demonizzazione" dell'auto. Ma sono solo queste le ragioni? La crisi economica ha di certo il suo peso, ma anche la crisi politica contribuisce non poco. Chi deve comprare un'automobile oggi è paralizzato nelle decisioni, aspetta, preferisce rimandare, teme di sbagliare a fare un investimento importante. In questo quadro un costruttore di auto come può reagire? In modo propositivo, non c'è alternativa. Ri-

«Qualità e coraggio, Citroën viaggia così»

schiano magari, ma allargando l'offerta e rendendola più appetibile. Citroën in un contesto depresso come questo dal 2010 ad oggi ha messo comunque sul mercato 4 nuovi modelli, oltre al restyling di molti altri.

E la risposta come è stata? Positiva, direi. Un esempio su tutti la nuova C3, seconda generazione di un modello per noi assolutamente fondamentale visto che dal 2002 ad oggi ha immatricolato più di 500 mila esemplari diventando l'auto francese più venduta di sempre in Italia. Grazie anche alla linea DS e alla neonata Ds3 Cabrio che in pochi mesi ha collezionato più di 700 clienti, oggi Citroën ha raggiunto il 5,33% di quota di mercato in Italia. Ora arrivano C4 Picasso - già 1.000 ordini al debutto - e C4 Grand Picasso a 7 posti, quest'ultima in concessionaria da pochi giorni, sulle quali abbiamo avviato formule d'acquisto innovative e molto interessanti.

Finanziamenti con rate mensili fisse, comprensive di servizi, assicurazione, manutenzione e possibile sostituzione dell'auto dopo due anni: da parte vostra è evidente la volontà di fidejizzare il cliente...

Non c'è altra via. Oggi si vendono poche auto e chi le compra è giustamente sempre più esigente. Per questo è indispensabile puntare molto sulla qualità dei servizi e sulla preparazione dei nostri concessionari, cosa che facciamo da tempo.

Ottimi presupposti, che purtroppo non ba-



Pablo Martín Puey

«La strategia: nuove formule di pagamento e prodotti validi come la Grand C4 Picasso. Ma la politica ora deve aiutare le famiglie a riavvicinarsi all'automobile»

stano per uscire dalla crisi... Ovviamente no. Non esistono ricette precise, ma molto si potrebbe fare. A esempio introducendo la detraibilità fiscale dei costi relativi all'acquisto e all'uso dell'auto. Oppure modulando la tassazione, e favorendo chi ac-

quista auto a basso tasso inquinante. Aiutare le famiglie a spendere meno è diventato un obbligo al quale il governo non dovrebbe più sottrarsi.

Motorizzazioni alternative e ecologiche. Qual è la strategia Citroën a riguardo?

Ci siamo immemorati anche noi dell'elettrico, ma è coerente dire che la crescita delle auto a batteria non sarà immediata. Con la nostra C-Zero comunque siamo sul mercato per offrire anche questa soluzione ai clienti. I carburanti tradizionali continueranno ad andare per la maggiore ancora per qualche anno, sempre con consumi ed emissioni diminuite. Il nostro motore 3 cilindri a benzina Vti ad esempio può far percorrere alla nuova C3 fino a 250 km in più con un pieno rispetto al modello precedente.

L'opzione ibrida però diventa sempre più reale e fruibile...

Citroën ci crede molto. Il futuro per noi sta tutto nel sistema Hybrid Air che rappresenterà presto la prima rivoluzionaria applicazione del sistema ibrido ad aria compressa, sviluppato dal gruppo PSA Peugeot-Citroën insieme a Bosch. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA