

La tendenza

Il successo delle vetture d'epoca confermato dai numeri di Automotoretrò mentre tra Aci e Asi cresce la disputa per le certificazioni storiche

DI FERDINANDO SARNO

Sarà perché il *vintage* piace sempre, e sempre di più. O forse perché in tempi di crisi al nuovo che inquieta si preferisce il "vissuto" che conforta. Resta il fatto che auto e moto d'annata stanno vivendo un picco di passione senza precedenti. Basta guardare i numeri di Automotoretrò, la rassegna dei motori d'epoca che si è chiusa domenica al Lingotto Fiere di Torino con oltre 700 espositori, e 50 mila visitatori.

Quest'anno la manifestazione (che si è guadagnata fama internazionale) ha spento 32 candeline, celebrando i 60 anni della Mercedes 300 SL, la celeberrima "Ali di gabbiano", uno dei modelli più affascinanti della casa tedesca. «Torino viene identificata come una capitale dell'automobile - ha sottolineato il presidente della Regione, Roberto Cota - e bisogna difendere questa immagine. Dietro al motorismo storico non c'è solo la passione ma ci so-



Due delle vetture esposte all'ultimo "Automotoretrò" di Torino

Non solo mostre: ora piace guidare "vintage"

no anche tanti posti di lavoro, c'è il turismo, la salvaguardia di tante professioni. Un mondo parallelo a quella dell'auto moderna da non sottovalutare». Mostre a parte, anche per il mercato dell'auto d'epoca è un vero boom. Se nel 2001 i mezzi iscritti all'Asi, l'associazione che gestisce il registro delle auto storiche erano 55.000, oggi sono 200.000. Accanto al classico collezionista o a chi interpreta la vettura "datata" come un investi-

mento economico che nel tempo consente spesso un'ottima rivalutazione, si è ormai imposta la nuova figura emergente dell'appassionato che la sceglie non per metterla sotto vetro in garage, ma per andarci in giro nei fine settimana, partecipare ai raduni da passerella, alle gare di regolarità o di velocità con tanto di tuta e occhiali. Un fenomeno lontano dalle speculazioni dei primi anni Novanta e lontanissimo dalla voglia di apparire a tut-

ti i costi degli anni Ottanta. Anche su questo sottofondo di passione però non manca una polemica crescente relativa ai benefici fiscali e a quelli relativi a bollo e assicurazione che queste vetture godono. Le auto registrabili come storiche, secondo le regole italiane, sono quelle con oltre 20 anni d'età. L'Asi, l'Automobil Club Italiano, ritiene che l'Asi non possa certificare come storiche tutte le auto ultraventenni, con il risultato - come ha

spiegato il presidente Angelo Stichi Damiani - di veder circolare tutti i giorni, per di più con agevolazioni fiscali e assicurative, vetture che sono solo «vecchie» e inquinanti. Perciò l'Asi ha presentato "Aci Autostorico", la sua sezione storica, e una «lista chiusa» di 340 modelli di auto, i soli che a giudizio dell'ente hanno una vera rilevanza culturale e che perciò meritano di godere di agevolazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'auto anti-stress

*Semplice, innovativa e "ottimista"
Ecco C4 Cactus, la svolta di Citroën*

DAL NOSTRO INVIATO A PARIGI
ALBERTO CAPROTTI

L'approccio non è più solo tecnico, estetico o commerciale. Per salvare l'automobile dal suo declino, per tornare a vendere e fare profitto, il mondo delle quattro ruote deve cambiare mentalità. «L'era del "sempre di più" deve lasciare spazio all'era del "sempre meglio"». Lo dice forte e chiaro Frédéric Banzet, Direttore Generale di Citroën mentre accarezza con orgoglio le fiancate "gombose" della C4 Cactus, ultima nata del marchio francese che arriverà in Italia a partire dal prossimo giugno. «Nuova», nel senso vero della parola, improbabile forse solo nel nome ma "furba" e funzionale per le scelte che ha adottato, la C4 Cactus inaugurerà la nuova famiglia Citroën che si affianca alla più sofisticata e sportiva linea Ds. «Con la 2CV - spiega Banzet - Citroën avviò molti anni fa il concetto di "democratizzazione" dell'automobile, rispondendo alla sfida di quell'epoca. Oggi prova a fare lo stesso per un pubblico che è rapidamente cambiato negli anni, e ora vuole semplicità e prezzo abbordabile senza rinunciare alla tecnologia».

Questa è la nuova filosofia di Citroën, che per la Cactus ha semplicemente "seguito il flusso", mutuando le soluzioni che nella vita di tutti i giorni funzionano meglio, adottando ad esempio le protezioni laterali simili alle cover dei telefoni cellulari, introducendo al centro della plancia un navigatore da 7 pollici che in pratica è un tablet e alleggerendo forme e pesi complessivi.

«In questo progetto - continua il Direttore Generale di Citroën - abbiamo provato a rispondere a poche semplici domande. La prima: perché le auto si assomigliano tutte? E abbiamo cercato di farne una originale e diversa. Perché sono sempre più potenti, quando in realtà non serve? E ne abbiamo fatta una che viaggia il giusto. Perché la tecnologia deve essere complicata? E abbiamo semplificato al massimo quella sulla vettura. E infine: si può pagare di meno e avere di più? Anche qui la risposta è stata positiva: massima offerta e prezzo contenuto».

L'impressione è che non si tratti solo di un nuovo modello, ma di un cambio deciso di strategia. Ad iniziare dalle formule d'acquisto, per ora solo accennate e da chiarire nei dettagli, ma decisamente innovative se - come è stato annunciato - saranno anche "tutto incluso" (acquisto, assicurazione, manutenzione) a fronte di una rata fissa mensile, oppure "a consumo", in cui la rata si stabilisce in base ai chilometri percorsi. L'auto è cambiata, noi siamo cambiati: oggi deve esprimere ottimismo, eliminare l'inutile e lo stress e adeguarsi ai tempi - conferma Banzet -. In più punteremo molto sulla qualità dei servizi al cliente, perché la crisi che stiamo attraversando non è solo economica ma è anche di fiducia».

Ecco allora Citroën&You, un nuovo programma che mette la trasparenza al centro del rapporto con l'acquirente: «Oggi più che mai, la differenza tra i costruttori è data dalla qualità del servizio commerciale che viene offerto. Con questo programma ci impegniamo per esempio l'impegno di richiamare entro 24 ore un cliente insoddisfatto, oppure quello di consegnare sempre la vettura lavata dopo una manutenzione in officina». Con la nuova Cactus viene attivato anche un nuovo strumento chiamato Citroën Advisor, in sostanza un sito Internet dove i clienti potranno pubblicare le proprie opinioni. «Un sistema trasparente, condiviso e certificato», assicura Banzet. Di certo frutto di una mentalità che sta cambiando.

Fiancate "gombose" e nuove formule di acquisto, anche in base ai chilometri percorsi
Frederic Banzet:
«Abbiamo eliminato l'inutile: al volante si può pagare di meno e avere di più»



La nuova Citroën C4 Cactus

Pagina a cura di
Alberto Caprotti



ControMano

Il buon senso a senso unico

Soprattutto sui social network, dove più un'idea è assurda e più diventa degna di battaglie di religione, sta sollevando un feroce dibattito quella del sottosegretario ai Trasporti, Erasmo De Angelis, che vorrebbe introdurre nel codice della strada la possibilità per le biciclette di circolare contromano sulle strade urbane larghe almeno 4 metri, con parcheggio su un solo lato e in cui la velocità massima è di 30 km all'ora. Non trattandosi di uno scherzo, sarebbe bello capire perché invece di trovare un sistema per togliere l'impunità totale di cui gode chi usa la bici in città in totale spregio del vivere civile, qualcuno si impegni ad aizzare il già crescente odio tra ciclisti e automobilisti con proposte del genere. Che il buon senso, prima ancora che il codice della strada, boccerebbero in partenza.

Fiat 500L è anche Beats Edition Un successo che si fa sentire

Nonostante il 2013 sia stato un anno difficile nel quale si sono registrati gli stessi volumi del 1995, in casa Fiat c'è abbastanza soddisfazione per come sono andate le cose: 573 mila vetture immatricolate, per una quota di mercato europea del 4,7% (+0,1% rispetto al 2012) sono il risultato dell'"effetto 500". «Nel Nel segmento A, in Europa una vettura venduta su tre è una 500», dice Gianluca Italia, responsabile del brand Fiat zona Emea. Il grande Gruppo FCA insomma fa i numeri grazie alla "piccola" 500 che, dal 2008 a oggi, ha superato complessivamente il tetto del milione

e 200 mila immatricolazioni. In poco più di sei anni la famiglia 500 si è allargata grazie alle varie edizioni speciali ma grazie, soprattutto, alla versione L che, a partire da questi giorni aggiunge una nuova proposta: è la 500L Beats Edition, «un concentrato di tecnologia e di look metropolitano», contraddistinta da un impianto audio di assoluto livello. Proposta con tre livree bicolore si fa notare per i vari elementi rossi e cromo-satinati e per



l'abitacolo "total black". Sotto il cofano, due nuovi motori - il 1,4 T-Jet e il turbodiesel 1.6 Multijet II, entrambi da 120 CV - mentre il prezzo parte da 22.810 euro.

Ferdinando Sarno

COM'È FATTA

LA NOVITÀ DELL'AIRBUMP MOTORI E PESI RIDOTTI PER CONTENERE I CONSUMI

Il nome, Cactus, è stato scelto probabilmente per evocare il particolare di "bere" poco, che se in una pianta grassa è la regola, per un'auto è ovviamente un pregio. Berlina media (4,16 metri di lunghezza, 1,73 di larghezza e 1,48 di altezza, con una distanza da terra di 21 centimetri, quasi come un Suv), la neonata della famiglia C4 debutta con l'aspirazione di essere più leggera, più economica e più semplice da usare rispetto alle vetture della sua categoria. L'aspetto più evidente ed originale che presenta è rappresentato dagli Airbump, i profili termoplastici dotati di piccole camere d'aria messi a protezione delle fiancate: sono previsti in quattro colorazioni diverse, abbinabili alle dieci tinte previste per la carrozzeria. All'interno colpisce la particolare ariosità dell'abitacolo, grazie alla plancia formata da una mensola molto sottile, sulla quale sono "appoggiati" i due schermi dedicati alla strumentazione (interamente digitale) e all'infotainment e il divano unico anteriore, senza poltrone divise cioè tra chi sta al volante e il passeggero. Da verificare anche la bontà della scelta dei finestrini posteriori, che si possono aprire solo a compasso. Design a parte, nella progettazione della C4 Cactus sono state fatte scelte radicali anche in termini di meccanica. Per contenere il peso, e dunque i consumi, è stata utilizzata la piattaforma delle vetture piccole e non quella della C4, sono stati usati materiali leggeri (per esempio, il cofano motore è d'alluminio) ed è stato tolto tutto ciò che non era necessario, per un totale di 200 kg risparmiati. Anche la gamma dei propulsori è stata razionalizzata: solo piccoli e moderni, diesel e benzina, di massimo 110 CV di potenza. I prezzi non sono ancora ufficiali, ma dovrebbero partire da circa 16.000 euro. (A.C.)