

È un Salone dell'auto all'insegna dell'ottimismo quello che si apre oggi al pubblico a Detroit: e le 50 anteprime mondiali previste, presentate agli oltre 850 mila visitatori attesi, ne sono la prova. Nessuno dei principali costruttori mondiali di auto può infatti permettersi di mancare alla vetrina del North American International Auto Show (NAIAS), testa di ponte per un mercato Usa che ha chiuso il 2013 con 15,6 milioni di vetture (+7,6%), confermandosi a pieno titolo uno dei principali al mondo insieme a quelli asiatici.

Dati allettanti, soprattutto se confrontati a quelli del mercato auto in Europa occidentale, stimati dagli analisti di LMC Automotive a poco più di 11,5 milioni di vetture nel 2013, con un ennesimo calo annuale (il sesto consecutivo) di circa il 2%. Anche se si intravede qualche spiraglio di ripresa che potrebbe invertire la tendenza. Intanto, però, per sopperire alla mancanza di acquirenti europei, soprattutto i costruttori tedeschi premium in questi anni hanno molto incre-

L'automobile a Detroit cerca ottimismo Fiat-Chrysler debutta lanciando la 200C

mentato gli investimenti sul mercato nordamericano. E lo stesso hanno continuato a fare giapponesi e coreani.

Il numero uno di Fiat Sergio Marchionne ha scelto invece di comprarsi la Chrysler, uno dei tre giganti di Detroit dopo General Motors e Ford. Un'impresa portata a termine con successo con l'apertura del nuovo anno e i cui sviluppi strategici saranno certamente al centro dell'attenzione al NAIAS. La prima novità, intanto, è già stata annunciata: Chrysler svela a Detroit in anteprima mondiale la nuova "media" 200C che sarà commercializzata in Usa dalla metà del 2014 ed andrà a competere nell'importante segmento "entry-luxury" quello, in Usa, della Volkswagen Passat e della Ford Fusion.

Sulla 200C, Fiat ha investito un miliardo di dollari e per Chrysler rappresenta una vera

svolta per le qualità estetiche e per le caratteristiche della meccanica e degli equipaggiamenti elettronici, dai 64 dispositivi di assistenza alla guida, tra cui il sistema che arresta l'auto in caso di rischio di collisione e l'esclusivo freno di stazionamento elettronico con Safe Hold, che blocca l'auto se il guidatore apre la porta o slaccia la cintura quando il cambio non è in folle o in parcheggio.

Prima vettura di questa categoria ad essere dotata di serie di trasmissione automatica a 9 rapporti, la nuova Chrysler 200, che deriva meccanicamente dalla recentissima Jeep Cherokee, a sua volta nata sulla piattaforma modulare su cui sono state costruite Alfa Romeo Giulietta e Fiat Viaggio, potrebbe sbarcare anche in Europa non più con il marchio Lancia ma con quello Chrysler. E qui il

confronto diretto sarebbe con le medie "premium" targate Mercedes, Bmw e Audi.

Proprio dalle tre case tedesche arrivano le principali novità del Salone destinate ad avere un ruolo importante anche in Europa. A partire dalla nuova Mercedes Classe C, il modello più venduto del marchio della stella, che presenta in anteprima anche la nuova ammiraglia S-600 e la GLA 45 AMG. Bmw sceglie invece Detroit per esporre la nuova Serie 2 e le sportive M3 berlina e M4 Coupé, mentre Audi presenta la concept della Q1 e Porsche la 911 Targa. Novità anche da Mini con la concept della variante più sportiva John Cooper Works.

Tra i giapponesi, Lexus presenta la RC Coupé nella sportivissima variante F; Toyota porta la concept di una nuova due posti che verrà costruito sulla stessa piattaforma con Bmw, mentre Honda espone la nuova Jazz, Nissan la concept Sports Sedan e Infiniti la GT4 Stinger. Le coreane mostrano infine la nuova Hyundai Genesis e il concept di un nuovo modello sportivo 2+2 della Kia. (F.S.)

il reportage

Nella città olandese si potrà circolare solo con veicoli a "emissioni zero" Infrastrutture, sovvenzioni e incentivi: ecco come vuole vincere questa sfida

Amsterdam, la scossa

Con la Bmw i3 nella città che svolta
«Entro il 2040 solo auto elettriche»



La nuova Bmw i3 in un garage di Amsterdam dotato di colonnine di ricarica elettrica. Da qualche settimana è in vendita anche in Italia a partire da 36.500 euro

DAL NOSTRO INVIATO A AMSTERDAM
ALBERTO CAPROTTI

Eliminare completamente le automobili è un obiettivo scellerato se si pensa di raggiungerlo senza saper offrire nulla di diverso. Ma è anche il sogno virtuoso di chi lavora per arrivarci senza arroganza, pianificando una mobilità alternativa intelligente, concreta e accessibile. Amsterdam ci sta provando e la sua sfida l'ha lanciata da tempo fissando per il 2040 la data di non ritorno. Quando cioè, in quella che vuole diventare la capitale mondiale dell'auto elettrica, si potrà circolare solo con vetture ad emissioni zero.

«Ad Amsterdam il 40% delle vie comunali è percorso dalle piste ciclabili, ma non ci illudiamo: avremmo sempre bisogno delle automobili», dice Pieter Swinkels, portavoce dell'iniziativa lanciata dal municipio. «Ma vogliamo che in futuro non producano più emissioni. Vogliamo che la città con più alta densità di musei al mondo per chilometro quadrato abbia un'aria pulita, e solo con le auto elettriche sarà possibile». Non esiste posto migliore dunque per unire due rivoluzioni, quella della città dal progetto più ambizioso e quella di Bmw che ha appena messo in commercio la i3, la sua prima vettura completamente elettrica, figlia di 660 milioni di euro di investimenti e 7 anni di progettazione. Un'auto con una linea e un'impostazione tecnica profondamente diverse da tutto quello che si è visto sino a oggi.

Provarla nella "Venezia del Nord", tra le strade strette lungo i Grachten, i suoi splendidi canali, e affiancandosi alle migliaia di biciclette in circolazione, è un'esperienza istruttiva. Se non altro perché dimostra che un modo diverso di guidare esiste davvero. Anche se la realtà di Amsterdam è talmente particolare che sarebbe irrealista portarla a modello delle altre grandi metropoli. Que-

stione di numeri: solo 800 mila abitanti, 4 linee di metropolitana, i tram elettrici quale più diffuso sistema di trasporto di superficie e 260 mila automobili, ovvero solo un abitante su tre ne possiede una (nelle città italiane il rapporto è di due auto ogni tre abitanti).

Ma una situazione "facilitata" non sminuisce i meriti di una città che ha già 500 colonnine pubbliche funzionanti con la presa per il rifornimento delle auto elettriche. E almeno altrettante, grazie a sovvenzioni o sgravi fiscali, saranno installate entro pochi mesi - secondo quanto annunciato - nei garage privati dei condomini e delle case private.

Solo una politica del genere ha potuto supportare decisioni impopolari come quella delle tariffe dei parcheggi in centro, che - a colpi di 5 euro l'ora - sono tra le più care in Europa. A fronte di questo, le auto elettriche parcheggiano gratis ovunque. «Entro il 2015 - spiega Pieter Swinkels - puntiamo ad avere almeno diecimila e-cars circo-

lanti in città, che dovranno salire a 40mila cinque anni dopo».

Tutto questo non per magia, ma aggiungendo ai tre milioni di euro spesi all'inizio per sovvenzionare l'acquisto delle prime 260 auto elettriche in città, altri 9 lo scorso anno per incoraggiare le aziende a dotarsi di flotte di e-car e liberarsi delle auto a motore a scoppio. Oggi in Olanda chi acquista un'auto elettrica gode di uno sconto che mediamente può raggiungere il 50% di differenza di prezzo rispetto al corrispondente modello a benzina. Più avanti, Amsterdam vuole che anche furgoni,

camion, battelli da carico e vaporetto dei turisti marcano solo con propulsioni a emissioni zero.

Fantascienza pura per chi viene dall'Italia, e in un contesto così distante accende la sua Bmw elettrica per un test ai confini della realtà. La nuova i3 si iscrive per ultima nell'albo delle vetture a batterie, ma il "ritardo" del marchio tedesco - tradizionalmente invece da sempre un passo avanti - si spiega con la volontà di Bmw di sfornare un prodotto davvero maturo, all'altezza delle aspettative della clientela "premium" generalmente poco propensa a scendere a compromessi per il solo fatto di guidare "verde" e frutto di un progetto costruttivo globale nel quale l'alimentazione elettrica è solo uno degli obiettivi.

Sulla i3 la nuova architettura "Life Drive" ha sostituito l'acciaio della parte superiore della carrozzeria con la fibra di carbonio, introducendo le plastiche di riciclo e le fibre naturali per l'abitacolo, e utilizzando solo l'alluminio per la scocca inferiore.

Al volante della prima vettura completamente a batteria del marchio tedesco: 660 milioni di investimenti e 7 anni di progettazione per un prodotto maturo e diverso

presa di corrente o all'80% in mezz'ora alimentandosi da una colonnina ad alta tensione. L'autonomia varia da 130 a 160 km a seconda dell'utilizzo.

zione da 650 cc montato sull'asse posteriore che entra in funzione quando il livello di carica è insufficiente, grazie al quale l'autonomia complessiva sale a 300 km.

Per gestire al meglio l'energia delle batterie, la i3 dispone anche del sistema d'infotainment Connected Drive più evoluto della gamma Bmw con una Sim integrata, che consente all'auto di restare sempre connessa con il mondo esterno. In questo modo, per esempio, il navigatore può pianificare i percorsi ideali in base alla situazione del traffico e all'eventuale presenza di colonnine di ricarica libere lungo il percorso.

Lo abbiamo provato nell'oasi (purtroppo irreali per le strade di casa nostra) del nostro test olandese, con lo staff Bmw pronto a dimostrare che basta inserire l'apposita tessera «charge now» nella colonnina di ricarica per ottenere il rifornimento di corrente e vederli addebitare il conto (irrisorio, circa 2 euro per il equivalente di percorrenza di 100 km) sulla bol-

letta del gestore elettrico. Al volante l'esperienza i3 è davvero forte: comodità, spazio, sensazione di guida da auto sportiva, agile e reattiva con un'accelerazione da primato (0-100 km/h in poco più di 7 secondi), sorpassi in sicurezza, silenziosità totale. E soprattutto l'impressione di avere tra le mani un'auto vera, adulta, che è "anche" elettrica.

Originale, tecnologicamente all'avanguardia e con tutte le carte in regola per piacere nell'uso quotidiano, la Bmw i3 non è però certo economica. La versione normale costa infatti 36.500 euro, mentre per quella con il bicilindrico "range extender" il conto da saldare sale a circa 41.150 euro, davvero tanti in assenza di incentivi. E di un progetto serio come quello di Amsterdam che consentirebbe di ipotizzare anche da noi un modo nuovo di intendere l'automobile.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Anche fermarsi è un'impresa

Quando siamo alla guida di un'auto impieghiamo circa il 10% del tempo in altre attività potenzialmente pericolose per la nostra vita. Lo dice uno studio del National Institutes of Health e del Virginia Tech negli Stati Uniti. Le distrazioni più comuni sono: mangiare, usare il telefono, scrivere sms e spostare gli occhi dalla strada.

Quello che l'indagine non ha certificato, ma che è assolutamente vero, è che il restante 90% del tempo lo passiamo a pensare a se e dove riusciremo a parcheggiare una volta arrivati a destinazione, soprattutto ora che le grandi città hanno deciso di rendere quasi impossibile la sosta. Gli automobilisti milanesi da qualche giorno di pensiero ne hanno anche un altro: dover prevedere quanto si fermeranno, visto che una geniale disposizione comunale impone in centro il pagamento di 2 euro l'ora per le prime due ore di sosta e 3 euro l'ora per le successive. Salasso a parte, complimenti all'Ufficio Complicazioni, che a Milano non chiude mai.

500

le colonnine di ricarica elettriche pubbliche già installate ad Amsterdam. Altrettante quelle previste nelle strutture private

50%

lo sconto medio rispetto al corrispondente modello a benzina concesso in Olanda per favorire l'acquisto di auto elettriche