



La nuova Renault Twingo: vent'anni fa la prima generazione fu la capostipite delle moderne city car



Rivoluzione Twingo, la svolta trasgressiva

Allegra, divertente, solo a benzina, per la prima volta a cinque porte e soprattutto rigorosamente a trazione posteriore. Se non è una rivoluzione questa, difficile trovare un'altra

definizione. Renault si lancia e "reinventa" la Twingo, dopo che la capostipite oltre vent'anni fa ha inventato il concetto di moderna city car. Quattro lustri dopo l'originale, la piccola francese fa la sua apparizione sulla passerella del salone svizzero con la terza genera-

zione della vettura caratterizzata dalle sue fattezze da "ranocchia" che l'hanno resa in passato vera principessa del mercato.

Nuova Twingo ora trasgredisce le regole e arriva a noi completamente riprogettata. A parte la smaccata somiglianza con la Fiat 500 nel frontale, la sua fisionomia rivela un carattere ricco di personalità, che può essere "vestito" con quattro tinte, una ricetta dominata dall'innovazione tecnologica, caratterizzata dalla libertà di personalizzazione.

La nuova architettura con motore posteriore fa della Nuova Twingo una city car prima di tutto agile, come confermano il ridottissimo raggio di sterzata (4,3 metri), e le misure complessive (un metro in meno rispetto alla media delle sue dirette concorrenti) che

non penalizzano l'abitabilità, esaltata invece dallo spostamento del motore.

Le novità di maggiore spessore riguardano il corpo vettura, che si presenta completamente modificato rispetto all'attuale Twingo: novità rese possibili anche dalla recente partnership tecnologica con il Gruppo Daimler che si traduce nella condivisione della nuova piattaforma destinata anche ad equipaggiare la futura Smart a 4 posti. È principalmente questa la spiegazione della scelta del motore posteriore.

La nuova Twingo a prima vista sembra molto pratica, grazie alle 5 porte, i vani portaoggetti intelligenti, chiamati Flexicase, il pianale piatto e una lunghezza di carico di 2,20 metri che la rende l'unica city car - assicurano in

Renault - in grado di trasportare una libreria dell'Ikea. Notevolmente migliorata poi la visibilità anteriore, tra le migliori della categoria, combinata con una posizione di guida rialzata apprezzabile soprattutto nei percorsi urbani. Nuova Twingo rappresenta, in sintesi, l'eredità dello spirito d'avanguardia che hanno trasmesso a suo tempo le celebri Twingo e R5.

Gruppo propulsore, sistemato sotto al pianale, è il motore benzina 3 cilindri da 1000 cc aspirato da 70 CV o 91 CV e col 900 cc turbo da 90 CV, dotato di Start&Stop. Il lancio commerciale è previsto per settembre ad un prezzo che dovrebbe essere contenuto al di sotto degli 11.000 euro. Fino alla fine dell'anno, in ogni caso sarà in vendita anche la Twingo attuale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Debutta la terza generazione della "piccola" di Renault, per la prima volta a 5 porte e con motore posteriore. Sarà in vendita da settembre a meno di 11.000 euro

LA DATA

2020

È l'anno in cui i costruttori di automobili prevedono che la circolazione automatizzata delle vetture diventerà una realtà consolidata sulle strade. Nel 2017 invece, tra appena tre anni dunque, dovrebbero essere prodotte le prime auto di serie dotate di guida autonoma. Quasi tutti i maggiori marchi mondiali stanno effettuando studi in questo senso e anche un "colosso" come Google è molto attivo nella sperimentazione.



Una Bmw equipaggiata con telecamera per la guida automatizzata durante un test su un'autostrada tedesca

Il futuro al volante

A Goteborg, in Svezia, 100 vetture con il pilota automatico già effettuano test di circolazione: Volvo stima 8 mila morti l'anno in meno sulle strade europee. E uno studio Usa prevede un risparmio di 950 miliardi di dollari di costi relativi agli incidenti stradali. Più sicurezza, ma anche zero passione: elettronica e radar ci sostituiranno davvero?

DI PAOLO CICCARONE

La data è già fissata, il 2020. Per il resto meglio mettersi l'anima in pace. Se siete fra coloro che amano guidare e sentire le pulsazioni di un volante fra una curva e l'altra, ebbene a partire da questa data rischiate l'estinzione. L'auto che si guida da sola è infatti destinata a diventare realtà e a circolare sulle nostre strade proprio dal fatidico 2020. Gli studi e i collaudi sono già cominciati, qualche timido tentativo è già stato fatto e i primi risultati dicono che le premesse (positive) ci sono tutte. Ovvero una circolazione stradale più sicura, rispetto dei limiti di legge, manovre pericolose da dimenticare e per chi sta a bordo, il tragitto casa-ufficio o casa-vacanza che diventa l'occasione per leggere un libro, o lavorare col computer. Insomma dedicarsi ad altro, a portarci a destinazione ci pensa lei. Lo scopo è nobile, ridurre nei prossimi 6 anni la mortalità. Alla Volvo, che col patrocinio del ministero dei trasporti svedese stanno facendo partire il progetto "Drive Me", contano di ridurre di 8 mila morti in Europa il tragico bilancio. Nel frattempo 100 vetture, per le strade di Goteborg, hanno cominciato a muoversi in maniera autonoma in attesa che dal 2017 si possa passare a una fase attiva di vendita. Il progetto prevede addirittura che le auto possano arrivare a destinazione, lasciare il passeggero e andare poi a cercarsi un parcheggio da sole. In Svezia, forse, da noi in Italia la cosa sarebbe più difficoltosa visto che il tempo medio per trovare un parcheggio libero è di almeno quattro volte superiore alla media europea. Il piatto è comunque ricco e i costruttori ci si ficcano. Basti dire che negli Stati Uniti si presume un risparmio di 950 miliardi di dollari di costi relativi agli incidenti stradali, senza contare la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. Anche se poi, alla fine, una prima stima parla di un costo supplementare per ogni auto di almeno 10 mila euro. Come dire che se una Panda oggi costa 12.000 euro bisogna aggiungerne altri 10 mila per farla andare da sola. Va da sé che questi costi, in una prima fase, possono essere assorbiti solo su modelli di un certo livello e per una certa clientela. Secondo una ricerca di Google (che col progetto "Driver Less" sta testando alcune Toyota sulle strade Usa) l'auto che si guida da sola è una delle 12 rivoluzioni più attese nel prossimo futuro. Ragion per cui chi primo arriva con uno standard sicuro, e mette in commercio la vettura fai da te, può occupare importanti nicchie di mercato, proprio in un momento in cui le auto tradizionali mostrano segni di stagnazione. Infatti i giovani sono sempre meno attratti dalle auto, la mobilità oggi è virtuale (vedi internet), non serve più spostarsi e avere la patente per incontrare gli amici. Occorre qualcosa di nuovo, tecnologicamente affascinante e intrigante per le nuove generazioni. Ed ecco che Ford spinge sul progetto cominciato qualche anno fa e che col "Sync", già montato a bordo anche delle piccole come la Fiesta, già consente alle auto di dialogare col guidatore e con le altre auto dotate dello stesso sistema. A breve dovrebbero essere autonome e consentire quella libertà offerta oggi solo da mezzi come treni e aerei (che pure hanno un conducente ma i passeggeri possono leggere e lavorare senza

È quasi pronta l'auto che guida da sola

preoccuparsi della guida). Anche General Motors sta studiando progetti e soluzioni varie, Nissan con la Leaf elettrica sta testando da tempo, sulle autostrade giapponesi, una vettura che guida da sola in mezzo al traffico. Insomma, la tendenza dell'auto automatica è allo studio da parte di diversi costruttori e alcune aziende di elettronica, come la Bosch, stanno perfezionando alcuni sistemi di controllo. Anche perché per far andare da sola una vettura, ci vogliono automatismi che tengano sotto osservazione ogni

aspetto della circolazione. Quindi telecamere ad alta definizione che trasmettono immagini al computer che deve analizzare e capire, in base al percorso previsto col navigatore di bordo, gli ostacoli (pensiamo a un pedone che attraversa la strada all'improvviso, un semaforo che diventa giallo, ai lavori in corso e alle deviazioni...) e quindi sistemi, come alcuni già usati oggi da certi costruttori, che bloccano l'auto in caso di emergenza, che evitano una collisione con una vettura che non rispetta lo

stop o il semaforo. Perché poi alla fine tutto questo automatismo, questo sogno a quattro ruote di autonomia, deve fare i conti con la realtà e questa presenta molti svantaggi. Il primo, l'auto che fa da sola piace ai costruttori ma non a chi deve comprarla. Al momento negli Stati Uniti un sondaggio dice che gli automobilisti sono affascinati dalla prospettiva, ma scettici. Guidare è ancora un piacere e se nel 2020 circoleranno le auto che van da sole, ci saranno ancora in giro quelle in cui a pilotare sarà l'uomo. E in quel caso, come si comporteranno i computer? Per eccesso di sicurezza e per evitare problemi, il rischio è che la mobilità automatica sia molto più lenta e insicura di quella "manuale" vecchio stampo. E poi c'è il problema dell'adeguamento alle norme della strada. Se un Comune cambia un senso unico o un limite di velocità, non è detto che la modifica venga recepita all'istante dal sistema di controllo della vettura. E quindi ci si trova in una situazione a rischio. Allora, se sono tanti i fattori contrari, perché i costruttori insistono? Per la semplice ragione che alla base c'è uno studio che migliora la sicurezza attiva e passiva del veicolo. Una telecamera che legge un pericolo, magari con scarsa visibilità, permette di intervenire e prevenire un incidente. Un pedone che attraversa la strada viene captato da una telecamera che invia al computer il segnale di pericolo e permette all'auto di evitarlo prima che il guidatore se ne accorga. In un modo o nell'altro, anche se il momento in cui circoleranno le prime auto che si guidano da sole non sarà forse quello del nuovo futuro a quattro ruote, di certo saranno gli studi per portarci a questa scelta che renderanno più sicure le auto di oggi. E questo è senza dubbio un vantaggio. Per chi guida o anche per chi attraversa semplicemente la strada leggendo distrattamente il proprio telefono cellulare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CURIOSITÀ



E se fuori strada ci va il computer? I dubbi da risolvere sono ancora molti

Automatico sì, ma se il computer si blocca o sbaglia i calcoli e avviene lo stesso l'incidente, chi paga? La domanda se la sono posta negli Stati Uniti e alcune grosse compagnie assicurative e finanziarie stanno mettendo a punto un capitolato che preveda come comportarsi in caso di contenzioso. Perché, se fra due automobilisti, la colpa è sempre di uno o dell'altro, se a sbagliare sono i computer diventa più difficile districarsi. E quindi anche dal punto di vista legislativo, meglio correre ai ripari e anticipare le tendenze. Le opzioni sono tantissime, complicate e di non facile soluzione. Si va dall'incidente uomo-computer (potrebbe sbagliare anche la macchina, mica sempre l'essere umano, vi pare?) al software avariato, ai segnali distorti e a tantissime altre opzioni. Il 2020 sarà un anno di svolta non solo per le auto, ma anche per il mondo accessorio che ci circola attorno. Sperando che non si sbagliano...