

C'è aria di ripresa nel settore dell'auto e il Salone dell'auto di Ginevra in programma dal 5 al 15 marzo, arriva giusto in tempo per chiarire se la crisi è stata finalmente archiviata. E anche vero che la rassegna elvetica, una delle poche a mantenere una cadenza annuale insieme a Detroit, non ha mai sofferto nessun tipo di flessione. Spiega Maurice Turrettini, il presidente del comitato organizzatore, che sono numerosi i costruttori cinesi a volere essere a tutti i costi tra gli espositori anche se i loro modelli non sono in vendita né in Svizzera, né in nessun altro Paese europeo. Insomma a Ginevra basta esserci per sentirsi al centro di un settore fra i più trainanti per le economie nazionali. Come sempre il

## L'automobile (quasi) fuori dalla crisi Al Salone di Ginevra 130 anteprime

programma sarà molto ricco: 130 le anteprime, 220 gli espositori di oltre 30 Paesi corrispondenti a 700 marchi. I nuovi modelli da non perdere sono molti, dalla nuova BMW Serie 1 o la Ferrari 488 GTB, la nuova Hyundai Tucson, piuttosto che la Honda HR-V. E ancora la Kia Sportage Concept o la Lamborghini Huracan Super Veloce e la Opel Karl, ma anche la Porsche Cayman GT4, la nuova Skoda Superb e la Volkswagen Golf GTD Variant. Debutti importanti che

attireranno oltre 700.000 visitatori. Uno dei "plus" del salone di Ginevra è la facilità di accedere agli oltre 220.000 metri quadrati di superficie espositiva garantita dal Palexpo, la grande struttura che ospita la rassegna. Ci si può arrivare in treno anche dall'Italia, oltre che in aereo, visto che l'aeroporto dista a piedi una decina di minuti, ma anche in auto con parcheggi in grado di sopportare anche una presenza massima di solito concentrate nel fine settimana. Il prezzo

del biglietto è di 16 franchi svizzeri, ma sono previste riduzioni per i ragazzi o per i gruppi oltre le 20 persone. Più o meno la metà dei visitatori sono svizzeri, seguono i francesi e gli italiani che "orfani" da qualche anno di una vera rassegna dell'auto, puntano su Ginevra. Per saperne di più è già operativo il sito della rassegna [www.salon-auto.ch](http://www.salon-auto.ch). Il 2 marzo inoltre si alzerà il sipario sul premio Car of the Year 2015: l'auto destinata a essere la regina dell'anno verrà scelta tra le 7 finaliste, frutto di una selezione tra 31 modelli di 21 marchi diversi. In lizza sono BMW Serie 2, Citroen C4 Cactus, Ford Mondeo, Mercedes Classe C, Nissan Qashqai, Renault Twingo e Volkswagen Passat.

Corrado Canali

# L'Italia in 600 Poveri ma belli

DI ALBERTO CAPROTTI

**N**on andava ancora a cento all'ora "per trovar la bimba mia", per quello sarebbero serviti altri 7 anni di sogni, progresso, canzoni e ottimismo. Al massimo infatti viaggiava sul filo degli 80 km/h, o poco più. Costava 590 mila lire e la si comprava quasi esclusivamente con le cambiali, caricandola poi senza pietà, con plaid, cestini da pic-nic, e ovviamente un esagerato numero di pargoli e parenti. Il 9 marzo del 1955 mentre al Salone di Ginevra la Fiat presenta la nuova 600, la guerra è un ricordo ma ancora non troppo lontano. James Dean e Marilyn Monroe fan-

## L'anniversario

Fu progettata "al risparmio" da Dante Giacosa con il motore posteriore che spaventò i tradizionalisti. Sessant'anni fa debuttava l'auto che avrebbe motorizzato il nostro Paese



La Fiat 600 "trasformabile" del 1957, una delle prime varianti del modello base che debuttò un anno prima

no sognare sul grande schermo, alla Casa Bianca siede Eisenhower, il Presidente del Consiglio è Mario Scelba, l'Autostrada del Sole nemmeno avevano iniziato a costruirla, ma si ballava il Cha Cha Cha con la certezza di andare lontano. Nessuno però probabilmente avrebbe immaginato che un pezzo del futuro dell'automobile stava cominciando. Bastano i numeri per capirlo: 2 milioni e 700 mila unità scarse vendute nell'arco di 14 anni testimoniano il fatto che la 600 battezzò il concetto di motorizzazione di massa.

Rivoluzionaria per i tempi con quel motore posteriore a 4 cilindri di 633 cc che lasciò perplessa una generazione di nuovi piloti convinti che senza peso davanti la 600 non avrebbe mai avuto la necessaria tenuta di strada, era in realtà una via di mezzo tra una super-utilitaria come la Topolino C, che cominciava ormai a mostrare i segni del tempo, e la nuova 1100-103, che si rivolgeva ad una clientela più ricca. E questa fu la sua fortuna: a poche settimane dal lancio, i tempi di attesa per la consegna superavano i dodici mesi.

Eppure all'ingegnere romano Dante Giacosa, che della 600 fu padre e inventore, riuscì un capolavoro di estro e equilibrio malgrado i mezzi modesti che la Fiat gli mise a disposizione, ad iniziare dal risparmio imposto sui lamierati e il raffreddamento del circuito dell'acqua ottenuto forzatamente orientando sulla pompa un ventilatore che spingeva l'aria contromarcia ovvero da dietro in avanti. Altri tempi, altra tecnologia. Nel 1955 si vendevano appena 140 mila auto l'anno in Italia, ma la Fiat 600 profumava di voglia di reagire, di gi-

te fuoriporta, di America che sembrava a due passi. Fu anche spinta da un'inedita operazione di marketing (che ai tempi non si chiamava di certo così), se in occasione della sua presentazione al pubblico, la RAI che ancora non trasmetteva pubblicità, mandò in onda un cortometraggio preparato di Cinefiat su quella nuova automobile così diversa da quelle tradizionali. Piccola e infaticabile, era l'auto della generazione che aveva fatto la Guerra e aveva bisogno di altri orizzonti. Ha lasciato le impronte di figli e nipoti sul suo volante e attra-

verso in lungo e in largo il nostro Paese; è stata poi costruita anche in Spagna, Germania, Argentina, Cile, ex Jugoslavia, in 5 milioni di pezzi considerando tutte le sue varianti. Perché la 600 negli anni è diventata cabriolet, furgoncino, monovolume, taxi (la Multipla verde e nera) e anche - in Spagna come Seat 800 - una cinque porte mai arrivata da noi. Alla fine ha lasciato il passo alla 850, ha aperto la via alla 500 e ha prestatato il nome (Seicento) a un'utilitaria prodotta dal 1998 fin quasi a oggi. In più la proverbiale affidabilità e parsimonia del suo motore, uno dei migliori progettati a Mirafiori, fecero di questo 4 cilindri la base dei propulsori poi adottati su Multipla, 850, 127, Panda, Uno, ma anche su Autobianchi

Piccola e infaticabile, era la vettura della generazione che aveva fatto la Guerra e aveva bisogno di altri orizzonti. Uscì di produzione nel 1969 dopo essere stata prodotta nelle sue tante varianti in 5 milioni di esemplari

A112 e Seat Ibiza e Marbella. La Fiat 600 uscì di produzione nel 1969, quando in Italia iniziava la strategia della tensione. Bombe, paura, disillusione. Anche nell'auto cambiava tutto e l'epoca degli industriali, quelli che guadagnavano producendo qualcosa di concreto, lasciava il posto all'era dei finanziere. Che in molti casi pensavano all'automobile senza averne tradizione e passione, ma solo come terreno di investimento. Anche per questo un po' di nostalgia, 60 anni dopo, si può giustificare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I nostri test/1

### Personalità vincente Nissan Juke si rifà il trucco

**M**odello vincente in genere non si cambia. O si ritocca il meno possibile. Ma la concorrenza incalza, specie nel settore dei crossover, e chi si ferma è perduto. Così, a un anno esatto dal lancio al Salone di Ginevra del 2014, la versione aggiornata della Nissan Juke sta imponendosi sul mercato come uno dei modelli più originali dell'intero panorama. Rinnovata nella coda e nel frontale con il grande motivo a V che accentua la riconoscibilità del marchio, la Juke continua a non assomigliare a nessun'altra vettura, e già questo è un valore aggiunto. Può non piacere o può risultare irresistibile, ma di certo non passa inosservata, e grazie ai passaruota muscolosi e alla linea tutta a spigoli, è nata per stupire. La versione che abbiamo provato, il 1.5 DCI Tekna a due ruote motrici, ci ha fatto apprezzare i consumi, davvero contenuti: circa 6,1 litri di gasolio per 100 km, ma in autostrada si arriva a quasi 20 km con un litro. Agile e facile da gestire anche nel traffico cittadino, grazie allo sterzo diretto e alle sospensioni ben controllate, la nuova Juke offre prestazioni quasi da sportiva. Il restyling di mezza età ha poi cancellato il difetto più marcato della versione precedente, ovvero la capacità ridotta del bagagliaio. Grazie ad un capiente doppio fondo che permette di collocarvi oggetti nemmeno troppo piccoli, ora i litri disponibili sono 354, in perfetta media (e anche di più) con le altre vetture del segmento. Quanto ai prezzi, l'allestimento base del 1.5 diesel è la Visia a 18.550 euro, mentre la Acenta costa 19.950 euro e la Tekna 22.450 euro, questo perché offre un pacchetto di accessori importanti, composto da interni sportivi bicolore, climatizzatore automatico, fendinebbia, Nissan Connect, cerchi da 17", navigatore integrato con la telecamera in retromarcia e molto altro. (F.S.)



La nuova generazione di Nissan Juke e, sotto, la DS3 che ha arricchito di recente la sua gamma motori



## I nostri test/2

### Il nuovo cuore di DS3 e DS4 Tutto il meglio del 3 cilindri

**S**i arricchiscono di nuovi motori le esclusive DS3 e DS4, modelli del brand DS del gruppo PSA. Più potenti ed efficienti nei consumi e nelle emissioni, i nuovi motori confermano la qualità "premium" del marchio DS, divenuto indipendente da Citroen da qualche mese, e già autore di ottime performance di vendita. Si parte dunque dal 3 cilindri turbo benzina PureTech 110S&S, pensato per DS3 e DS3 Cabrio, che sviluppa 110 Cv di potenza. Con il cambio manuale a 5 rapporti e la tecnologia Stop&Start, DS 3 offre piacere di guida, silenziosità da primato, buone prestazioni e un consumo medio di 4,7 litri/100 km. Con un raffinato sistema di scarico il nuovo motore consente anche l'abbattimento quasi totale del particolato e del 4% delle emissioni di CO2. Per la DS4 il 3 cilindri PureTech sale a 130 Cv di potenza, regalando più sprint, ma soprattutto silenziosità e assenza di vibrazioni sorprendenti. Potenza a parte, visto che la differenza rispetto ai propulsori della generazione precedente è solo di una decina di cavalli, sta nell'erogazione e nella disponibilità di coppia fin dai bassi regimi. Ne guadagna soprattutto il piacere di guida: le qualità stradali della DS4, abbastanza rigida e sportiva, ne vengono amplificate facendo apprezzare ancora una volta un downsizing che rimpiazza gli aspirati con motori più freschi e divertenti. La gamma DS 4 si arricchisce poi di tre nuove motorizzazioni in grado di coniugare piacere di guida e sobrietà: THP 165 S&S EAT6, BlueHDi 150 S&S e BlueHDi 180 S&S EAT6. L'offerta di motorizzazioni Euro 6 lanciate in 4 mesi su DS 4 raggiunge così quota cinque. Disponibili in quattro allestimenti, le nuove DS3 e DS4 sono in vendita con un listino che parte 16.100 euro.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## A scuola di favole

**D**ai, forza. muoviamoci in tram, autobus, metropolitana, bicicletta... Favole. Di fantascienza. Che la feroce campagna di demonizzazione dell'auto sia da rivedere per mancanza di alternative, lo dimostra anche il dato fornito dal Centro Studi Continental su dati Istat. Quasi il 40% degli studenti italiani a scuola ogni mattina ci va ancora in automobile, come conducente (4,6%) o come passeggero (34,9%). E non perché si diverta a farlo. Negli ultimi vent'anni, la quota ha addirittura guadagnato 8,1 punti percentuali. Il record è della Toscana, dove l'auto è utilizzata dal 55,2% degli studenti, con un +18,3% rispetto al 1994. Forse anziché demolire le auto (a parole e con i fatti), sarebbe ora di fare qualcosa davvero per migliorare il trasporto pubblico. Più con i fatti che con le parole.