



GLI SPECIALI DI AVVENIRE

AUTO & MOTORI

SALONE DI FRANCOFORTE

Pagine a cura di **Alberto Caprotti**

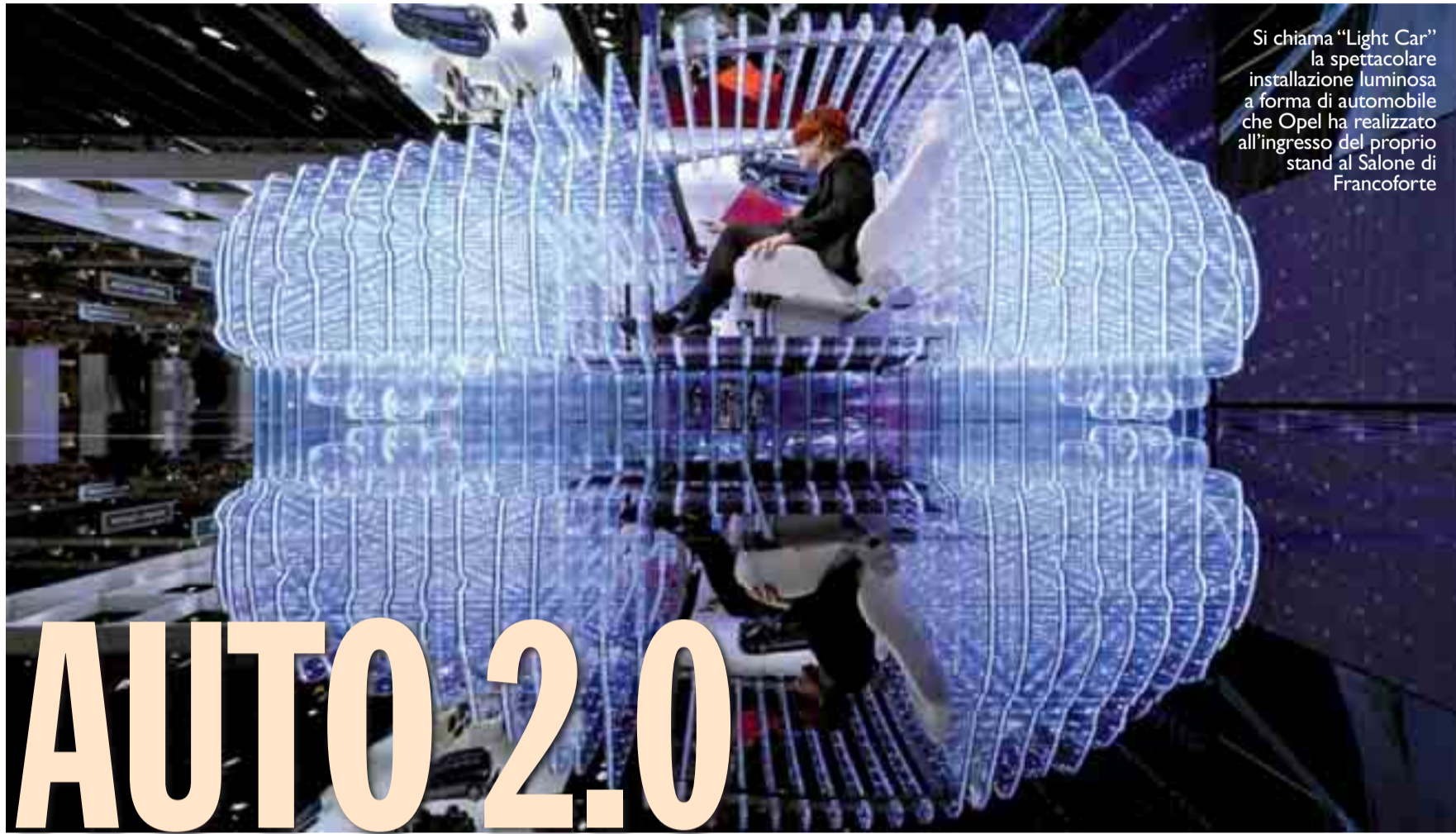
Francoforte

Lo scandalo della Volkswagen si è abbattuto sul finale di un Salone che ha comunque espresso la volontà di trovare nuovi scenari per la mobilità

ALBERTO CAPROTTI
NOSTRO INVIATO A FRANCOFORTE

Un fulmine, anzi un tornado, nel cielo di un settore che stava faticosamente rasserenandosi dopo anni di crisi. E che ora dovrà rialzarsi, provando a recuperare immagine e credibilità, accelerando sulla ricerca di sistemi di motricità sempre più ecologici e sostenibili. È questa la fotografia sull'automobile che lascia il Salone di Francoforte sulla cui coda si è abbattuto lo scandalo delle emissioni truccate dei motori diesel di Volkswagen.

Ma anche a prescindere dalla drammatica vicenda scoppiata negli Stati Uniti, l'appuntamento internazionale più importante dell'anno per il mercato dell'auto chiude domani sovrapponendo al presente di vetture "normali", da sbirciare nell'ottica di un acquisto possibile, lo scenario inevitabile di due grandi parole d'ordine: elettrificazione e connessione. Nulla di nuovo si dirà, perché - di elettrico soprattutto - si parla da anni. Invece si tratta proprio di un ritorno al futuro, visto che dopo l'entusiasmo iniziale la corsa a forme di alimentazione alternativa era stata frenata dalla crisi del mercato. Oggi non c'è un costruttore tra quelli presenti a Francoforte (esclusa Fiat-Chrysler in netto ritardo anche per ragioni "ideologiche" sull'argomento) che tra le sue novità non abbia almeno un modello o un concept elettrico o plug-in hybrid. E tutte le auto presenti, dalle citycar a quelle più lussuose e sportive, offrono servizi di connettività così avanzati che si avvicinano molto a quella che sarà la futura auto a guida autonoma.



Si chiama "Light Car" la spettacolare installazione luminosa a forma di automobile che Opel ha realizzato all'ingresso del proprio stand al Salone di Francoforte

Elettrificazione e connessione le parole d'ordine Mary Barra (GM): «Nei prossimi 5 anni vivremo cambiamenti più profondi di quelli degli ultimi 50»

anche Mary Barra, numero uno di un costruttore "tradizionalista" come General Motors, riconosce che «nei prossimi 5 anni l'auto vivrà cambiamenti più profondi di tutti quelli vissuti negli ultimi 50», vale la pena di crederci. E di convincersi che le regole con cui la mobilità su ruote è stata finora concepita, venduta e comunicata sono superate. Ecco allora che se le nuove Audi A4, Opel Astra e Renault Megane sono le indiscusse regine del Salone per quello che realizzeranno sul mercato, è impossibile restare indifferenti di fronte allo scenario che introducono concept elettrici come la Porsche Mission-E, un gioiello da 600 Cv che promette un'autonomia addirittura di 500 km e 15 minuti appena per ricaricare le batterie. L'emblema insomma del superamento dei due ostacoli finora fondamentali alla diffusione di questo tipo di alimentazione. «Fino al 2020 - ha ribadito il responsabile marketing del Gruppo Volkswagen, Luca De Meo - l'unica alternativa a benzina e diesel resterà l'ibrido plug-in». I costi della tecnologia elettrica pura e lo sviluppo delle infrastrutture in Europa infatti non sono ancora accettabili per consentire una diffusione di una mobilità diversa. Ma è solo questione di tempo. Connessi, elettrificati, obbligati a diventare passeggeri anziché piloti delle nostre vetture: chi ha una visione passionale dell'auto è autorizzato a inorridire, ma la rivoluzione è iniziata. Anzi, la partita è già alla fine del primo tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO 2.0

Ritorno al futuro

«Entro due anni l'80 per cento delle nuove auto avrà una connessione Internet», ha annunciato Matthias Wismann, presidente della Vda, l'associazione dei costruttori tedeschi. Tema questo che sta abbattendo le rivalità industriali - clamorosa l'alleanza tra avversari storici come Audi, Bmw e Daimler per l'acquisto congiunto delle mappe di Nokia - e creando una forte concorrenza tra giganti come Apple, Google o Microsoft, anche loro entrati con ingenti investimenti in questo business e i costruttori tradizionali. Che già offrono servizi sempre più sofisticati: dall'auto che trova parcheggio

da sola, alla chiamata di emergenza automatica, alla condivisione delle informazioni sul traffico o il controllo della vettura da remoto. Tornando al tema dell'alimentazione alternativa - va detto per chiarezza - la corsa all'elettrico dipende anche dalle scadenze comunitarie che impongono alle case costruttrici l'obbligo di limitare le emissioni nocive medie della gamma a 95 g/km di CO2 entro il 2020. Il "giochino" è noto: basta introdurre a listino qualche modello ecologico, anche producendolo in quantità irrisorie, per rispondere ai requisiti imposti dalla Ue. Ma se

da sola, alla chiamata di emergenza automatica, alla condivisione delle informazioni sul traffico o il controllo della vettura da remoto. Tornando al tema dell'alimentazione alternativa - va detto per chiarezza - la corsa all'elettrico dipende anche dalle scadenze comunitarie che impongono alle case costruttrici l'obbligo di limitare le emissioni nocive medie della gamma a 95 g/km di CO2 entro il 2020. Il "giochino" è noto: basta introdurre a listino qualche modello ecologico, anche producendolo in quantità irrisorie, per rispondere ai requisiti imposti dalla Ue. Ma se



Infiniti Q30, la novità del brand di lusso di proprietà Nissan

Le anteprime

Audi A4, Infiniti Q30 e Skoda Superb Combi le migliori, Opel Astra con uno spigolo di troppo, Alfa Giulia da vedere (anzi, rivedere), migliorano Bmw X1 e Volkswagen Tiguan mentre Bentley delude con un Suv per nulla elegante



La Skoda Superb Combi: il listino parte da 27.000 euro

219

le anteprime mondiali esposte al Salone dell'Auto di Francoforte, 30 delle quali arrivano da marchi tedeschi. La rassegna di Francoforte si alterna ogni due anni con il Salone di Parigi

Conferme, dubbi e sorprese C'è tanto di nuovo da guidare

Duecentodiciannove anteprime e tanto da vedere. Troppo per fare una "pagella" sintetica del Salone di Francoforte. Ma qualche impressione, assolutamente rilevante, si può esprimere. **Le più belle.** Ancora una volta Audi A4 è una garanzia: le differenze con la generazione precedente si vedono poco, ma sotto la pelle è tutta nuova. Nasce su una differente piattaforma modulare e sarà in vendita da novembre. Molto interessante e ben fatta l'Infiniti Q30, la compatta con cui il marchio di lusso della Nissan allarga la gamma verso il basso per competere con Audi A3, Mercedes Classe A e Bmw Serie 1. A noi è piaciuta molto anche la nuova Superb Combi, la versione familiare della più grande delle Skoda: costruita sulla stessa piattaforma di Golf e Passat, ha tutti i pregi estetici e di famiglia di un'Audi. Con la differenza che il listino parte da 27.000 euro. **Le più originali.** Può lasciare perplessi i cultori

del marchio Mini per la sua diversità, ma la nuova Clubman non lascia indifferenti. Sempre più lunga (4,25 metri), come la serie originale del 1980 la terza generazione della station wagon Mini ha i due sportelli del bagagliaio che si aprono ad armadio, e 4 portiere normali. Quanto a stravaganza invece nessuno batte la Cactus C4 Mehari, con capote in tela che può trasformarsi in una tenda gonfiabile: un esercizio di fantasia da parte di Citroen per il quale, al momento, non è prevista la produzione. **Promosse con... riserva.** La nuova generazione della Kia Sportage cambia volto, con gruppi ottici anteriori più alti, e posteriore molto diverso dal precedente. Era talmente riuscita la versione che va in pensione che occorrerà un po' per farsi piacere la nuova. Qualche riserva in più invece per la Jaguar F-Pace: dal primo Suv del marchio inglese era lecito aspettarsi qualche guizzo di fantasia in più. Molto attesa ovviamente era anche la nuova Opel Astra: leg-

germente più corta della precedente, e molto più leggera (fra i 120 e i 200 kg in meno), offre motori piccoli come il tre cilindri 1.0 Ecotec che dovrebbe garantire consumi molto contenuti. Peccato per lo spigolo ad angolo della portiera posteriore, forse progettualmente evitabile. Tutta da digerire infine la rivoluzione sulla Porsche 911: nuova griglia posteriore a parte, esteticamente resta il gioiello di sempre, ma sotto la pelle il cambiamento è epocale. In ossequio alle normative sempre più stringenti sui consumi, anche la 911 abbandona l'aspirato e si converte al turbo: salgono così potenza, prezzo (non meno di 100.000 euro) e i rimpianti dei puristi del marchio. **La più veloce.** A mitigare un po' la delusione per non aver ancora visto le versioni "umane" della nuova Alfa Romeo Giulia, quelle cioè con cilindrata e cavalleria accessibili al mercato, Fca a Francoforte ha mostrato ancora la Quadrifoglio Oro da 510 CV già presentata il 24 giu-

quanto hanno fatto supercar come Lamborghini Murcielago LP640 e McLaren-Mercedes SRL. Ora sarebbe bello tornare alla realtà di chi vorrebbe guidare e non ha bisogno di volare. **Le sorprese migliori.** Proporzionata, dimagrita e con un frontale splendido la nuova Tiguan di Volkswagen svolta decisamente rispetto al modello che aggiorna. Migliorissima anche la Bmw X1, il più anonimo modello del marchio tedesco che si ripresenta ora con un'estetica molto più gradevole e la novità della trazione anteriore (ma resta l'opzione integrale): sarà in vendita da ottobre. **La delusione.** Costa più di 300 mila euro e nel bagagliaio c'è un kit completo con bottiglie di champagne: secondo la Casa inglese, sarà «la più veloce, più lussuosa e più esclusiva Suv del mondo». A noi però la Bentley Bentayga è sembrata alquanto pacchiana e tutt'altro che raffinata. Questione di gusti, ovviamente. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

500

sono i km di autonomia della Porsche Mission-E presentata a Francoforte: per ricaricare la sua batteria bastano solo 15 minuti, ma attaccandosi ad un impianto da 800 Volt

gno scorso, alleghando la notizia di un prestigioso record, 17 minuti e 39 secondi impiegati sul giro al circuito del Nürburgring. Meglio di