GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

AUTO&MOTORI

SALONE DI GINEVRA 2017

Concreta e sogna meno L'auto è sempre più Suv

Le tendenze dell'87° Salone di Ginevra: grande spazio per le vetture "vere" e le "supercar" mentre cala l'attenzione verso gli scenari tecnologici e la corsa all'elettrico la cui diffusione è ancora rimandata

Tra alleanze e strategie comuni, l'avvicinarsi delle nuove e più rigide norme comunitarie sulle emissioni richiede investimenti crescenti, obbligando i costruttori a cercare vendite più profittevoli

ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A GINEVRA

Parola d'ordine: concretezza. E, finalmente, anche un po' di ritrovata passione. L'epoca in cui era obbligatorio stupire a tutti i costi, pare finita per sempre. Il Salone di Ginevra, aperto al pubblico fino a domenica 19 marzo, si concede ancora il vezzo di favoleggiare auto che viaggiano senza pilota, si alimentano senza derivati dal petrolio e addirittura interpretano i pensieri di chi dovrebbe guidarle. Ma lo fa solo di striscio e con garbo, intuendo che il futuro è vicino ma che il presente conta molto di più.
Spazio quindi a vetture "vere" mentre cala l'attenzione riservata invece a scenari tecnologici e alla corsa all'elettrico, la cui diffusione tanto attesa sembra ancora da rimandare se, come stimano gli analisti di IHS Global Insight, la produzione globale di vetture a batteria quest'anno ammonterà solo allo 0,7% dei 93,5 milioni dei nuovi veicoli immatricolati nel mondo.
Per la rivoluzione elettrica non siamo ancora attrezzati, ma il tema dell'impatto ambientale continua a essere primario per i costruttori, soprattutto alla vigilia delle prossime nuove norme comunitarie sempre più stringenti, con limiti di emissioni di 95 grammi di Co2 per chilometro entro il 2021. Un traguardo che richiede crescenti investimenti in ricerca e tecnologia e quindi obbliga il mondo dell'auto a inseguire più profitti e più vendite.
Anche per questo a Ginevra si punta sul concreto, su modelli che possono essere venduti subito e bene. I costruttori possono approfittare di un mercato europeo finalmente in buona salute che nel 2016 ha segnato il secondo volume più alto dal 2007 con un record di 15,14 milioni di vetture. E ha iniziato l'anno con numeri che fanno sperare in una crescita sostenuta anche nel 2017.
La domanda di Suv e dei crossover soprattutto continua a correre. Comodi, sicuri grazie alla guida alta, e non più solo di dimensioni impegnative: in Europa un'auto su quattro venduta nel 2016 è stata uno Sport utility vehicle, per un totale di 3,9 milioni di unità, in crescita del 21,4% rispetto ai 3,2 milioni del 2015 mentre i segmenti tradizionali hanno incrementato le loro vendite solo del 2,2%.
Una tendenza talmente radicata e con altro spazio di sviluppo che sta rivoluzionando la strategia di molti costruttori e che in particolare ha inciso in maniera determinate sul rilancio del Gruppo Peugeot-Citroen, che ormai ha declinato gran parte della sua produzione in questo segmento, ma che ha obbligato tutti i marchi a entrare in gioco.
Ecco allora una raffica di novità: anche Alfa Romeo si è convinta che senza Suv non si può restare e regala alla Stelvio il suo debutto europeo, ma dalla Volvo XC60 alla Opel Crossland X o la Volkswagen Tiguan Allspace, dalla splendida Range Rover Velar alla più classica Jeep Compass, dalla Subaru XV alla prima volta della DS7, l'invasione di novità in questo segmento di vetture è quasi imbarazzante per quantità e qualità.
Un fenomeno di mercato insomma quasi epocale, e tutt'altro che casuale. Perchè dimostra innanzitutto quanto possa pagare la capacità dei costruttori di adeguarsi ai gusti del pubblico. Facendo cadere con il tempo anche i vecchi stereotipi secondo i quali questo tipo di vetture erano "impegnative" e nemiche dell'ambiente. Oggi infatti quasi tutti i modelli posseggono motorizzazioni ibride e hanno ridotto i consumi in maniera esponenziale.
In realtà Suv e crossover (due categorie che in origine si distinguevano soprattutto per il fatto che solo i primi possedevano la trazione integrale) altro non sono che berline "rialzate", la versione moderna cioè dell'auto a due volumi. L'idea vincente è stata quella di compattarne le dimensioni per evitarne l'invadenza estetica (e infatti sono i B-Suv ad aver registrato il tasso di crescita più elevato) e offrire modelli anche solo a trazione anteriore. Oppure dotati di "grip control", sistema molto meno costoso del 4x4 che migliora comunque la motricità in condizioni di scarsa aderenza. Il primo effetto è stato l'abbassamento dei prezzi, che ha stimolato le vendite: valore aggiunto che, unito alla scelta di linee sempre più piacevoli e accattivanti, ne ha decretato il definitivo successo.
Il resto, in quello che verrà ricordato come il "Salone dei francesi" dopo l'acquisizione di Opel da parte del Gruppo Psa e la proclamazione della Peugeot 3008 quale "Auto dell'Anno" davanti all'Alfa Romeo Giulia, è come spesso accade, lusso puro e supercar. Dalla Ferrari 812 Superfast all'ultima versione della Lamborghini Huracan, ma anche a Pagani Huayra scoperta, l'Aston Martin Valkyrie e le creazioni dei nostri maestri carrozzieri Pininfarina, Giugiaro e Italdesign che si è lanciata anche nella produzione, oltre che nella progettazione, e a Ginevra presenta proprio il suo nuovo marchio Italdesign Automobili Speciali.
Spazio per le forme, i sogni e le prestazioni estreme, l'automobile ancora ne regala parecchi. Eccessi a parte, che comunque vanno presi per quello che valgono, è un segnale che la passione non è finita. I robot che prenderanno il nostro posto al volante, possono tranquillamente aspettare ancora qualche anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ecologia nel motore piace Ma solo se conviene

In un contesto tutto concentrato su auto di lusso e Suv, a Ginevra il tema dell'ambiente rimane comunque in primo piano. Anche le vetture di taglia e segmento superiore del futuro saranno sempre più "verdi", come dimostrano i concept di alta gamma esposti al Palexpo, dall'Audi Q8, all'AMG GT Concept di Mercedes, alla Jaguar I Pace. A guidare la scelta dei costruttori, più che una forte sensibilità verso la sostenibilità, sono le norme più stringenti in arrivo da Bruxelles, e i prossimi limiti di emissioni di 95 grammi di Co2 per chilometro fissati entro il 2021.
Uno sforzo, quello di ridurre l'impatto ambientale che, soprattutto dopo il caso "dieselgate", è diventato ancora più pressante per i costruttori europei, ma che sembra stia cominciando a dare i suoi frutti. Secondo i dati di Jato Dynamics infatti, in Europa nel 2016 le emissioni di Co2 sono scese in media dell'1,6%, attestandosi a 117,8 g/km, appena 1,4 g/Km sotto rispetto al totale del 2015. Si tratta della variazione percentuale minore degli ultimi dieci anni e questo probabilmente, non solo per la bassa crescita delle immatricolazioni di diesel nel 2016 che avrebbe prodotto più basse emissioni di Co2, come dicono gli analisti di Jato, ma anche perchè i nuovi modelli sul mercato sono sempre più eco-compatibili.
Tra i marchi automobilistici, il primato della sostenibilità in Europa va per il secondo anno consecutivo a Peugeot, con un taglio di Co2 delle nuove immatricolazioni in media di 1,7 g/Km, per un totale di 101,9 g/Km. Al secondo posto tra le case più attente all'ambiente c'è Citroen, l'altro brand del Gruppo Psa, seguito da Toyota (-3,6 g/Km per un totale di 104 g/Km), che quest'anno ha superato Renault (-0,3 g/Km per un totale di 105,6 g/Km). Fiat invece compare solo all'8° posto, in crescita però rispetto al 2015. Le emissioni di Co2 delle vetture del brand italiano lo scorso anno sono scese in media di 1,6 g/Km, per un totale di 116,00 g/Km.
Tra i 23 Paesi europei presi in considerazione da Jato Dynamics invece quello più "verde" è la Norvegia, alla quale si attribuisce nel 2016 il più basso livello di Co2, grazie soprattutto agli incentivi per l'acquisto di auto elettriche e ibride che in Norvegia rappresentano addirittura il 39% delle immatricolazioni totali. Al contrario, in Olanda la decisione del governo di ridurre la quota di incentivi ha prodotto un calo delle immatricolazioni di veicoli elettrici e ibridi del 53% e in Danimarca l'incremento delle tasse per i veicoli elettrici ha provocato un crollo nella domanda del 71%. A riprova che anche al Nord l'ecologia piace, ma solo se conviene. **(A.C.)**

La Ferrari 812 Superfast: costa 292mila euro e tutti gli esemplari che verranno costruiti nel 2017 sono già stati venduti

Auto da sogno Debutta 812 Superfast La Ferrari stradale più potente di sempre

Ferrari presenta al Salone dell'Auto di Ginevra la 812 Superfast, che nasce nell'anno del 70° compleanno del Cavallino. La nuova vettura si svela al pubblico con un inedito 12 cilindri ancora più efficace ed efficiente. Totalmente folle il prezzo: 292 mila euro, il 5% in più della F12: la vettura sarà disponibile (in edizione limitata) dal quarto trimestre del 2017. Tutti gli esemplari che verranno prodotti comunque sono già stati venduti in anticipo. Modelli del genere restano infatti soprattutto un grande esercizio di stile e capacità costruttiva, che alimentano il mito della Scuderia di Maranello.
Da record ovviamente anche le prestazioni: accelerazione da 0 a 100 km/h in 2,9 secondi e velocità massima di 340 chilometri orari. Con i suoi 800 CV, ben 60 in più rispetto alla F12berlinetta, la 812 Superfast diventa così la Ferrari stradale più potente di sempre (ad eccezione ovviamente delle serie speciali che montano però il V12 posteriore). Per sfruttare nel migliore dei modi tutta la potenza e bilanciare perfettamente i pesi, è progettata attorno ad una architettura estremamente evoluta, che prevede il motore anteriore abbinato al cambio in posizione posteriore.
La 812 Superfast è equipaggiata con componenti e sistemi di controllo all'avanguardia, e si contraddistingue per design e aerodinamica innovativi, oltre che per un handling unico. È la prima Ferrari dotata di EPS (Electric Power Steering), il servosterzo elettrico. Diventa così il nuovo parametro di riferimento per le automobili sportive a motore anteriore centrale, e il nuovo 12 cilindri è il cuore che forgia il carattere della nuova automobile.

C'è un drone che decolla dalla Land Rover di soccorso

DALL'INVIATO A GINEVRA

Ideata per soddisfare le esigenze operative della Croce Rossa austriaca, equipaggiata con un drone che può decollare anche dal veicolo in movimento, la versione speciale Project Hero della Land Rover Discovery sarà presto protagonista di un progetto che riguarderà anche le zone terremotate italiane.
Ad annunciarlo è Daniele Maver, presidente e amministratore delegato di Jaguar-Land Rover Italia, nel corso della presentazione ginevrina di questa specialissima vettura di soccorso. Spiega Maver: «Land Rover ha una partnership già da parecchi anni con la Croce Rossa, anche in Italia. La Hero è disegnata per interventi in zone particolari. L'avremo presente a maggio in un evento che organizzeremo ad Amatrice, per l'inaugurazione della riorganizzazione di un giardino che diventerà un nuovo centro di aggregazione urbana».
Realizzata dalla sezione Special Vehicle Operations di Jaguar Land Rover, la Project Hero è equipaggiata, appunto, con un drone che sarà utilizzato nelle missioni di ricerca e di soccorso e permetterà di abbreviare i tempi di risposta della Croce Rossa alle emergenze, contribuendo a salvare un maggior numero di vite. Il drone può decollare e atterrate sul tetto del veicolo, anche in movimento, grazie a un sistema di controllo autocentrante e a ritenzione magnetica. Il piccolo velivolo, comandabile dall'abitacolo dell'auto, permette riprese video in diretta, consente alle squadre di intervento della Croce Rossa di intervenire in maniera più rapida ed efficiente in caso di frane, terremoti, inondazioni e valanghe e, grazie alla visuale offerta dall'alto, permette di valutare al meglio e in tempo reale lo scenario d'emergenza da una distanza di sicurezza.
Sviluppata sulla base meccanica di una Discovery con motore TD6 da 3.0 litri, la Project Hero, oltre a poter alloggiare il drone, dispone di un vano di carico con pianale scorrevole "heavy-duty", utilizzabile come superficie di lavoro aggiuntiva o come protezione del carico sottostante. Ha anche un pannello separatore dietro la seconda fila di sedili, con punti di attacco aggiuntivi per attrezzature tecniche. Il suo equipaggiamento include inoltre un sistema di illuminazione a led per la visione notturna dell'ambiente circostante, prese di corrente per i vari sistemi di ausilio alle azioni di soccorso e un impianto radio multifrequenze per garantire i contatti nelle più diverse situazioni.
John Edwards, Managing, direttore di Jaguar Land Rover Special Operations, sottolinea che «Land Rover, insieme a tutto il team SVO, è fiera di sostenere l'incredibile opera umanitaria della IFRC e dei suoi membri. La Nuova Discovery è un eccezionale Suv all-terrain e Project Hero è la combinazione ottimale di tecnologia innovativa e capacità. Ci auguriamo che offra un valido aiuto alla Croce Rossa nelle operazioni di salvataggio di vite in casi di emergenza».

Si chiama Project Hero la versione speciale della Discovery. Opererà anche nelle zone terremotate di Amatrice: renderà più rapide le operazioni di ricerca della Croce Rossa

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA