AUTO & MOTORI

SALONE DI FRANCOFORTE 2017

Il board di Bmw davanti alle proposte elettriche del Gruppo tedesco al Salone di Francoforte

L'auto cerca la scossa (e lo sconto)

Decine di novità ad alimentazione alternativa. L'associazione dei costruttori europei però chiede di rinviare al 2030 il taglio del 20% delle emissioni di Co2

ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A FRANCOFORTE

Tutti a parlare di elettrico. E a costruire di conseguenza. Ma con la consapevolezza di non essere pronti alla rivoluzione ecologica, al punto da chiedere all'Europa di rinviare di 9 anni (dal 2021 al 2030) la scadenza per la riduzione obbligatoria delle emissioni nocive.
È questo il doppio passo proposto dal Salone di Francoforte, aperto al pubblico sino a domenica 24 settembre. Due anni dopo l'inizio del "dieselgate" le case automobilistiche, soggette a norme sempre più vincolanti, mettono in vetrina decine di nuovi modelli a batteria per dimostrare la volontà concreta di una svolta. E forse anche per gettare un po' di fumo negli occhi.
Volkswagen ha annunciato un piano ambizioso con investimenti oltre i 20 miliardi di euro per l'auto elettrica entro il 2030. Mercedes invece anticiperà di tre anni il lancio di dieci modelli elettrici, il cui arrivo sul mercato è previsto entro il 2022 con un investimento di 10 miliardi di euro a sostegno della flotta. A sua volta, BMW risponde con i numeri: quest'anno la casa di Monaco punta a vendere oltre 100mila vetture elettriche, quasi il doppio del 2016.
Intanto però la realtà è che l'Acea, l'associazione dei costruttori europei, ha chiesto di rinviare dal 2021 al 2030 la data per il taglio del 20% delle emissioni di Co2. La mossa è per anticipare la Commissione Europea che renderà noti alla fine di quest'anno i target al 2021 delle emissioni. «Si tratta di un taglio molto consistente, in linea con quanto previsto da altre industrie del settore, dall'accordo Ue sul clima e sull'energia e dall'accordo di Parigi», ha sottolineato Dieter Zetsche, presidente dell'Acea e numero uno del gruppo Daimler, che ha illustrato la proposta in un incontro al Salone. «L'obiettivo Acea - ha spiegato - è condizionato alla reale domanda di auto elettriche da parte del mercato e dalle disponibilità delle infrastrutture di ricarica. In concreto questo target dovrà essere rivisto al ribasso o al rialzo sulla base di una verifica da effettuare al 2025. Gli obiettivi europei sul clima di lungo termine andrebbero riconsiderati in base alla realtà del mercato. In questo momento la domanda di auto elettriche in Europa è bassa, e non per mancanza di disponibilità di chi le fabbrica ma per mancanza di infrastrutture di ricarica, settore nel quale i Paesi membri dovrebbero investire di più». Secondo i dati Acea, nella prima metà di quest'anno i veicoli elettrici coprono soltanto l'1,2% del totale delle vendite di autovetture.
L'Acea chiede anche alla Commissione Europea di individuare le soluzioni più efficienti in termini di costi e di tenere in considerazione le implicazioni sociali della transizione a veicoli a basse emissioni visto che l'industria dell'auto europea dà lavoro a 12,6 milioni di persone, pari al 5,7% degli occupati nella Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tutti per l'elettrica Ma l'elettrica non è per tutti

L'evidente distanza esistente tra i progetti della mobilità su ruote e la sua realtà, rischia di spiazzare chi oggi si chiede quale sarà la sua prossima automobile, e quale propulsione la farà partire. La campagna di demonizzazione dei motori a gasolio – che nella loro forma più moderna restano invece ancora il miglior compromesso tra prestazioni, consumi e impatto ambientale – ha suggestionato la politica, pronta a cavalcare l'indignazione per il "dieselgate" spargendo calendari di divieti prossimi futuri. E spinto a credere molto superficialmente che l'opzione elettrica sia la soluzione di tutti i mali ambientali, e soprattutto sia a portata di mano. Di certo invece la rivoluzione non è imminente, anche se la Norvegia dal 2025 bandirà le auto a benzina e diesel, la Cina punta a due milioni di veicoli elettrici venduti in un anno entro il 2020 e 7 milioni al 2025, pari al 20% del totale. Tempi più lunghi per Francia e Regno Unito che hanno posto come scadenza il 2040. Pochi però hanno dato risalto ad una ricerca secondo la quale per far muovere in elettrico solo le auto attualmente presenti in Inghilterra occorrerebbe una disponibilità di energia dieci volte più alta di quella prodotta dalla più moderna centrale nucleare oggi in funzione. Restando all'Italia poi, certi annunci hanno del surreale: alla Commissione Ambiente e Lavori Pubblici che poche settimane fa ha approvato all'unanimità una risoluzione per vietare la vendita di veicoli a combustione fossile dopo il 2040, qualcuno dovrà ricordare che prima di "sparare" propositi a effetto, forse sarebbe più urgente costruire strade senza buche, e (magari) pensare a un piano energetico adeguato, considerarando che l'Italia già oggi è costretta a importare i 3/4 dell'energia che consuma. E solo per accendere la tv o la lavatrice. **(A.C.)**

La Aicon Concept di Audi, studio di un veicolo elettrico totalmente autonomo con sistemi di guida assistita di livello 5: promette un'autonomia di 800 km

L'Audi Aicon Concept, uno dei più interessanti prototipi in mostra al Salone di Francoforte

"Prototipi" quasi veri: il futuro è già qui

CORRADO CANALI
FRANCOFORTE

Le "concept"? Auto vere, sia pure... non ancora. Al Salone di Francoforte i prototipi brillano quasi di più – sia per numero, sia per impatto scenico – rispetto ai modelli già pronti per il lancio nelle concessionarie. Il che la dice lunga su come le *show car*, denominazione che pare proprio superata dagli eventi, abbiamo cambiato definitivamente pelle diventando sempre più dei modelli di pre-produzione che i costruttori utilizzano per lasciarsi ancora qualche margine ulteriore di miglioramento, o in qualche caso di "normalizzazione", dopo aver recepito gli umori del pubblico ai saloni dell'auto.
Fra le tante esposte negli stand della IAA 2017 ecco quelle che, di sicuro, non passano inosservate. Audi ad esempio, marchio sempre più focalizzato sulla guida autonoma, ha svelato innanzitutto la Elaine Concept che abbina una carrozzeria crossover-coupé da 4,9 metri con la propulsione elettrica da 503 CV complessivi, con 500 km di autonomia. Il prototipo è dotato di guida autonoma di livello 4 con volante e pedaliera ancora al loro posto e il computer che può gestire tutti gli aspetti della guida solo in contesti definiti, come l'ambiente autostradale e le fasi di parcheggio.
La Audi Aicon Concept rappresenta, invece, lo studio di un veicolo totalmente autonomo con sistemi di guida assistita di livello 5 e propulsione elettrica: dotata di un'unità per ogni ruota con oltre 350 CV e 550 Nm, promette addirittura un'autonomia superiore agli 800 chilometri.
Ormai pronto per la produzione è invece il Concept X7 i-Performance di BMW che, infatti, è atteso sul mercato nel 2018. Trattandosi di un Suv con vocazione da "ammiraglia" ha proporzioni e forme imponenti. Il punto di partenza è un abitacolo capace di ospitare sei persone su tre file. Sono due i display da 12,3 pollici per poter gestire strumentazione e infotainment, mentre i comandi secondari sono di cristallo con finitura scura. Due display sono previsti anche per i passeggeri della seconda fila, estendendo così le funzioni del sistema Bmw Connected con contenuti personalizzati e scambiabili da una postazione all'altra.
Destinata a prefigurare la futura Cee'd la Proceed è la concept che Kia espone alla rassegna di Francoforte. Abbina la sportività di un coupé alla praticità di una station wagon, dando vita a un mix tra una berlina a passo lungo e una shooting brake. Le forme sono basse e muscolose e nel frontale troviamo una nuova interpretazione della mascherina del brand coreano, integrata in una zona dove i gruppi ottici a Led e le grandi prese d'aria dominano la scena.
I nuovi dettagli estetici offerti dal restyling della I.D. Crozz di Volkswagen non lasciano invece dubbio sul cambio di passo nel frontale dal disegno, modificato nelle luci LED e negli inserti, mentre a cambiare vistosamente è la livrea della vettura che passa da un sobrio azzurro ad un più caratteristico rosso rubino con tetto nero a contrasto. Non cambia qui il powertrain elettrico con doppio motore, uno per l'asse anteriore e uno per quello posteriore per una trazione integrale totalmente a zero emissioni, dove gli ingombri di propulsori e batterie non tolgono troppo spazio all'abitacolo con quattro posti che creano una sorta di salotto viaggiante.
Infine Honda che propone il Suv CR-V in una variante Concept, ma solo perché sotto al cofano c'è un sistema ibrido. Al di là dei tecnicismi, l'opzione di adottare una motorizzazione ecologica è strategica: l'ibrido sostituisce il diesel che non è più a listino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La protesta di Greenpeace «L'età del petrolio sta finendo»

Una Volkswagen posta all'ingresso della fiera, "piantata" nel suolo e avvolta nel fumo, e con striscioni sui quali si legge «L'età del petrolio sta finendo". È stata la protesta inscenata da dieci attivisti di Greenpeace nella giornata inaugurale del Salone di Francoforte per protestare contro l'industria dell'auto, «responsabile - si legge in una nota - di gravi danni alla salute umana e di altrettanto gravi impatti sul clima». Greenpeace chiede un sistema basato sulla mobilità sostenibile e incentrato su auto elettriche piccole, ecologiche e condivise. «Per contro - sottolineano - sono molte le case automobilistiche che quest'anno espongono a Francoforte modelli pesanti, di grandi dimensioni, alimentati a benzina o diesel». Nella ricerca "Perché l'automobile non ha futuro", commissionata da Greenpeace e realizzata dall'esperto di trasporti Robin Hickman, si evidenzia come le automobili private a benzina e diesel emettono troppi gas serra e altri inquinanti che eccedono i limiti ecologici del Pianeta.