

Nessuna intenzione di tornare sul mercato americano, possibile apertura invece a nuove alleanze «anche con Fiat-Chrysler se ci fossero i presupposti». E cauto approccio all'elettrico, in controtendenza rispetto ai proclami di quasi tutti gli altri costruttori mondiali. Poche parole ma concetti chiari per Toshihiro Suzuki, direttore di ricerca e amministratore delegato



Toshihiro Suzuki

La profezia di Suzuki: «L'elettrico in Europa? Serviranno 18 nuove centrali nucleari»

gato dell'omonimo marchio giapponese, intervenuto a Milano nei giorni scorsi al "Quattroruote Day 2018". In particolare riguardo alle alimentazioni del futuro. «Quello del diesel - ha spiegato - è un declino già avviato e la sua scomparsa è inevitabile. Già oggi noi di Suzuki compriamo i motori diesel da altri costruttori e non vendiamo più quel-

li di piccola cilindrata: per noi quel tipo di alimentazione non è strategico. E soprattutto le nuove regole aumenteranno ancora i costi: la domanda per il diesel diminuirà fisiologicamente». L'approccio all'elettrico puro della Suzuki resta comunque prudente: «La diffusione significativa avverrà soltanto dopo il 2030», prevede il di-

rigente giapponese. «Ma c'è da tenere presente il tema del fabbisogno energetico: quando la metà delle auto nel vostro continente avrà un motore elettrico, secondo i nostri calcoli ci sarà bisogno di 18 nuove centrali nucleari per alimentare. Oggi ce ne sono 78, ma molte hanno più di trent'anni e vanno rinnovate in fretta. Senza affrontare

questo problema, non possiamo immaginare una mobilità elettrica di massa in Europa». Più credibile e praticabile dunque, la soluzione dell'ibrido: «Ne avremo in futuro: stiamo lavorando sia per l'India sia per l'Europa, e portiamo avanti gli sviluppi su vari fronti: oltre al mild hybrid, che abbiamo già in gamma, stiamo lavorando al plug-in e all'elettrico con range extender», ha dichiarato il manager di Hamamatsu.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

Il pilota emiliano: «Svegliandomi subito dopo l'incidente ho pensato: cosa mi è rimasto? E mi sono messo al lavoro. Ma non sono un eroe. Ora provo un sistema per non dipendere più dalle protesi»

DAMIANO BOLOGNINI COBIANCHI

«**A** livello psicologico una forma di disabilità può essere più penalizzante per alcuni e meno per altri. Io per la mia natura, forse per i tortellini che ho mangiato da bambino, quando mi sono svegliato dopo l'incidente ho subito pensato: cosa è rimasto? Cosa ci posso fare? E mi sono messo al lavoro. Questo, però, non fa di me un eroe...». Alex Zanardi si schiama: a diciassette anni dal quel terribile incidente in Germania che gli ha stravolto l'esistenza, con la sua determinazione, sa di essere diventato un esempio per molte persone. Dopo la doppia amputazione delle gambe e la lunga riabilitazione, è riuscito a tornare sotto i riflettori, più forte, completo e vincente di prima: il titolo con le auto nel campionato italiano superturismo, i successi nel paracadismo con quattro ori olimpici e otto Mondiali, sono stati accompagnati da una popolarità planetaria. La sua parabola ha del super-uomo, questa etichetta, però, non gli piace. «Nella vita ho potuto fare tante cose, superando spesso delle difficoltà e, magari, finendo per essere guardato come qualcuno capace di ispirare», spiega il campione bolognese al termine della quindicesima edizione di SciAbile, iniziativa organizzata ogni anno da BMW, di cui è testimonial, che ha permesso di far sciare gratuitamente centinaia di persone con disabi-



Alessandro Zanardi, 51 anni: un terribile incidente in gara nel 2001 gli costò l'amputazione delle gambe

«Accelerero, corro, vivo»

In auto con Alex Zanardi: «Userò solo le mani»

lità di vario genere. In realtà, spiega, «qui è più l'ispirazione che mi porto a casa, piuttosto che quella che dispenso ai ragazzi dei corsi». Dalla riflessioni legate alle piste innevate a quelle asfaltate il passo è breve. «Il fatto che sia tornato al volante per vincere, in contenitori estremamente competitivi come il Mondiale Turismo e il Campionato GT, è la dimostrazione che pur tra le difficoltà una strada esiste...». A dicembre, Alex ha cominciato a sviluppare la

BMW M6 GTE con cui correrà nel 2019 la 24 ore di Daytona: «Sino a oggi - chiarisce - ho utilizzato la protesi per frenare e per manovrare il cambio in scatola. In un abitacolo dove si raggiungono i 55 gradi, è una soluzione molto dura fisicamente. Adesso stiamo testando un nuovo sistema che mi consentirà di fare tutto con le mani e di liberarmi delle protesi. Una soluzione possibile perché il cambio è di tipo semiautomatico. Nel primo giorno di test ho percorso 800

chilometri. E tutto un altro vivere...». Sulla sua esperienza di guida quotidiana spiega, non vi sono grandi differenze rispetto a prima dell'incidente, a parte naturalmente l'utilizzo dei comandi: «Per legge, su strada devo condurre l'auto utilizzando solo le mani: il volante lo gestisco all'80% con la sinistra, con la destra aziono anche acceleratore e freno, che è a leva ed è un meccanismo semplicissimo. Per accelerare ho due opzioni: un grilletto montato sulla

leva del freno e un comando a satellite: su una vettura ce l'ho a filo e su un'altra funziona wireless, con il Bluetooth. Sono prodotti dalla Fadiel italiana, azienda che ha innovato molto in questo settore. Funzionano benissimo: sono dispositivi che in grado di azzerare il gap tra chi guida a dispetto della propria disabilità e chi, invece, lo fa con tutte le doti che normalmente abbiamo al concepimento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La novità/Volvo

XC40, gioiellino svedese Anche in abbonamento

Si chiama XC40 l'ultimo "gioiellino" della casa svedese. Una Volvo in tutto e per tutto, dall'estetica alla tecnologia, soprattutto quella sviluppata per la guida assistita che dal punto di vista tecnologico estende al segmento dei Suv compatti i sistemi di sicurezza, connettività e infotainment delle nuove vetture della Serie 90 e 60. A bordo tutto si concentra sul volante (multifunzione) e sul monitor che ricorda un iPad che permette di toccare il mondo con un dito, grazie ad un'interfaccia uomo-macchina, di primissimo livello. Ovviamente dopo averci fatto un po' la mano perché all'inizio, soprattutto se non si ha una certa predisposizione per l'infotainment in generale, risulta leggermente complicato. In strada, la nuova XC40, è una bella vettura da guidare, soprattutto con il diesel che spinge bene grazie ad una buona coppia e al cambio automatico, preciso negli innesti e molto reattivo. L'impostazione di guida è buona, mentre lo sterzo, ottimo, rende la vettura molto maneggevole e semplice da guidare. L'abitacolo è un salotto, nel quale spiccano la qualità dei materiali, lo spazio a disposizione di tutti i passeggeri e le poltrone, comode ed ergonomiche. La nuova XC40 nasce con il pesantissimo compito di fare i grandi numeri. Per il solo mercato italiano l'obiettivo annuale dichiarato è di 7.000 unità. Forse un po' ambizioso, tenuto conto che il listino (ma per una vettura ben equipaggiata se ne spenderanno di più) parte da 31.200 euro per la versione T5 benzina e da 33.350 per la versione D4 diesel (inizialmente sono disponibili solo queste motorizzazioni). Altri propulsori, include una versione ibrida e una variante tutta elettrica, verranno introdotti in un secondo momento. Il lancio della XC40 è accompagnato anche da un nuovo modo di vendere le vetture, il Care by Volvo, un abbonamento annuale per 24 mesi comprensivo di tutto che costa 699 euro ogni 30 giorni.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Volvo XC40: il listino parte da 31.200 euro

Test, notizie e approfondimenti nella sezione Motori vai sul sito www.avenire.it

La novità/Mercedes

Rivoluzione Classe A, l'auto con cui parlare

Piccoli ritocchi fuori (guadagna 12 cm di lunghezza, arrivano a 4,41 metri, e una trentina di litri al bagagliaio, ora da 370 litri), tutte le novità sono dentro l'abitacolo e sotto il cofano. Quando arriverà in Italia a maggio, la nuova Mercedes Classe A (il prezzo d'attacco non dovrebbe scostarsi di molto dai 25.500 euro attuali) sarà in grado di offrire il massimo della tecnologia, specie nell'interazione tra guidatore e vettura. Tra le peculiarità high tech di questa compatta rientra infatti il sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience) che, assieme ad una serie di funzioni tipiche delle vetture di classe superiore, consente di gestire con i comandi vocali molte delle abituali funzioni. Inoltre può viaggiare con guida parzialmente autonoma. Con Classe A debutteranno anche i nuovi motori a benzina 1.4 (da 163 Cv e 2.0 da 224 Cv) realizzati - come per la versione attuale - in collaborazione con il Gruppo Renault. Nuovo anche il diesel, un efficiente 1.5 da 116 Cv omologato con un consumo combinato di 4,1 litri/100 km ed emissioni di CO2 pari a 108g/km che dispone di un sistema di depurazione dei gas di scarico con tecnologia AdBlue. Più avanti (magari anche entro la fine dell'anno) è lecito attendersi anche una versione ibrida, con almeno 50 km di autonomia in elettrico puro, in linea con i piani di elettrificazione annunciati da Mercedes. Il doppio schermo è l'elemento che ruba la scena negli interni, più spaziosi e rinnovati anche in alcuni dettagli come le bocchette di aerazione. Di serie i due scenografici schermi da 7 pollici, oppure uno da 10,25" insieme a uno da sette, mentre le versioni top-gamma dispongono di un quadro strumenti da 10,25". E' sempre optional l'head-up display, altra novità per il modello. Tre più una le linee di allestimento: Business, Sport e Premium, più la Edition 1 in fase di lancio. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Mercedes Classe A: arriverà a maggio con prezzi a partire da circa 26.000 euro

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il bollo da abolire, cavallo trasversale

È uno dei cavalli di battaglia del Centrodestra (Berlusconi in primis), ma pare non dispiaccia nemmeno al Pd (Renzi in passato giudicò «praticabile» l'idea di sostituirlo con un'addizionale sulle accise della benzina), mentre i Cinque Stelle non si capisce bene cosa ne pensino (sempre che ne pensino). L'abolizione della tassa di possesso sulla prima auto è l'unico argomento relativo alle quattro ruote citato in questa campagna elettorale. Costerebbe allo Stato, ma soprattutto a Regioni e Enti Locali, 6 miliardi di euro e se fosse compensato da un aumento del prezzo dei carburanti colpirebbe chi di più usa l'auto introducendo un principio di equità per tutti gli altri. Certo, prima ci sarebbe da rimediare alla vergogna della riforma del Codice della Strada che giace intoccata in Senato dal 2014. Ipotesi però che non porta voti, quindi impraticabile al momento.