

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW

AUTO & MOTORI

SALONE DI GINEVRA 2019

79 anteprime

Sono 79 le "prime" mondiali esposte al Salone dell'Auto di Ginevra che chiude domani: 180 gli espositori, 700mila i visitatori previsti

1 miliardo

È il numero delle auto circolanti oggi al mondo, appena 2 milioni sono elettriche (0,2%)

600 milioni

Le elettriche necessarie per contenere il riscaldamento del pianeta sotto i 2 gradi

51 milioni

Il parco circolante in Italia è di 51.682.370 veicoli (di cui 39 milioni di autovetture)

10 modelli

È già composta da 10 modelli la gamma PHEV (ibridi a batterie ricaricabili) di Bmw, oltre alla i3 elettrica. Presto arriverà anche la prima Mini elettrica

100-500

È il "range" di km di autonomia previsto per la Fiat Centoventi per consentire di adeguare la vettura alle effettive necessità dell'utente

IL PROTOTIPO

Bellissima e possibile, ecco tutti i segreti di Alfa Romeo Tonale

Nome: Tonale. Segni particolari: bellissima, elegante, proporzionata, desiderabile. Difetti: arriverà di certo ma, vista la data di commercializzazione annunciata («entro la fine del 2020»), è ancora lontana. Quella di Alfa Romeo nel mondo delle vetture elettrificate è comunque una vera irruzione, fatta per attirare l'attenzione di clienti e addetti ai lavori con un modello in linea con le nuove esigenze del mercato. Ma, come assicura Roberta Zerbi, responsabile del marchio sul mercato Emea, «quando il nuovo Suv compatto Tonale arriverà sul mercato, tutti i valori del Dna di questo grande brand - dalla esclusività estetica alla dinamica di marcia ai massimi livelli - saranno accompagnati anche da una perfezionata tecnologia ibrida plug-in che debutterà per Alfa proprio su questo modello». Per il momento Fiat-Chrysler non ha fornito dettagli ufficiali sulle caratteristiche tecniche di Tonale (il prototipo ora ha 4 posti, ma diventeranno 5), sul pianale che verrà impiegato (probabilmente quello della Jeep Compass), sulle prestazioni (comunque molto dinamiche, in linea con la tradizione Alfa), sulla sua collocazione produttiva (quasi certamente Pomigliano) e neppure sul nome definitivo (che potrebbe comunque rimanere Tonale). Il progetto prevede una carrozzeria dai dettagli esclusivi che differenziano Tonale dallo Stelvio, come il montante posteriore e l'angolazione del cofano motore, proiettori in linea "tre più tre" a Led, stilema ripreso dalle luci posteriori. Avveniristici e di grande impatto estetico gli specchietti retrovisivi costituiti da telecamere: sulla versione definitiva però non ci saranno. Questione di costi: anche le cose più belle devono accettare certi compromessi. (A.C.)

Il concept della Alfa Romeo Tonale: arriverà a fine 2020



ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A GINEVRA

C'è tanta Italia nell'unico Salone dell'automobile che, a dispetto di defezioni e scetticismi, continua a resistere per esistere. È l'Italia di Fiat, che toglie il velo alla Centoventi, la novità concettualmente più importante e insieme l'idea più intrigante vista negli ultimi tempi. È l'Italia della splendida Tonale, Suv compatto destinato a fare ancora più e meglio della Stelvio per risollevare il morale e i conti di Alfa Romeo. È l'Italia della Ferrari F8 Tributo, roba di nicchia s'intende, ma sempre molto d'effetto. E - solo in parte, vista l'anima ormai completamente americana di Fca - è anche l'Italia di Jeep, che attacca finalmente la spina a Renegade e Compass. Le prime elettrificate del Gruppo per il mercato europeo arriveranno a inizio 2020, in clamoroso ritardo rispetto al resto del mondo. A meno che non si valuti per buona la versione di Mike Manley, il nuovo Marchionne, che ha ormai sdoganato le batterie ma non ritiene di aver perso alcun treno perché le auto con la scossa rappresentano appena il 2% del mercato mondiale. Non si è mai in ritardo cioè se all'appuntamento non c'è nessuno, o quasi, ad aspettarci. Corretto, forse. Perché intanto l'automobile corre e Mercedes, tanto per fare un nome, qui a Ginevra ha appena presentato non la prima e nemmeno la seconda, ma la terza ge-

Sostanza e sogni elettrici L'Italia risale in macchina

Dalla Fiat Centoventi e il nuovo Suv Alfa alla Ferrari F8 Tributo: il Salone di Ginevra caratterizzato dal risveglio delle idee per una nuova mobilità. Ma non solo

nerazione dei suoi propulsori ibridi. Loro non sono solo pronti per la rivoluzione, l'hanno già in tasca. E presto si vedrà chi aveva ragione. L'edizione 2019 del Salone che si chiude domani ha offerto un'anteprima chiara di quello che potrebbe essere lo scenario dei prossimi dieci anni. Si parla solo di elettrico, si vede solo ibrido, impazza il plug-in, ma le auto vere, quelle che fanno numeri veramente, da usare soprattutto in città e che si comprano perché fun-

zionano senza l'incubo di trovare una presa di corrente e aspettare che si riempiano, esistono ancora. Si chiamano Peugeot 208 e Renault Clio, le due anteprime mondiali in contemporanea più attese. Piccole, come il trend del momento impone, economicamente accessibili, moderne nella loro tradizionale antichità: la 208 però sarà da subito anche elettrica. Anche, appunto. Ma gasolio e benzina nel loro serbatoio resistono stoicamente. E questo conforta non poco. La svolta della scossa però pare inevitabile. Ma lo ha insegnato Charles Darwin: non è la specie più forte o la più intelligente a sopravvivere, ma quella che si adatta meglio al cambiamento. Ecco perché l'applauso qui lo meritano Fca, con Fiat Centoventi, e Seat (Gruppo Volkswagen) con Minimo, due prototipi pensati per risolvere due problemi in contemporanea: le dimensioni e il costo delle batterie, assieme alla necessità di fermare i veicoli per la ricarica.

Per la city car torinese sono stati ipotizzati moduli da 100 km di autonomia, da ampliare fino a 5, per consentire con costi accettabili di adeguare la vettura alle effettive necessità dell'utente. In Minimo, ideato essenzialmente per i servizi di noleggio, le batterie si staccano e si ricaricano indipendentemente dal mezzo, così da garantire sempre la piena mobilità con una sosta di pochi minuti nella stazione di servizio del futuro. Impossibile assicurare che arriveranno davvero sul mercato, difficile sapere quando. Ma, soprattutto nel caso di Fiat, siamo di fronte ad un clamoroso segnale di vitalità, una risposta concreta, leggermente visionaria forse ma intelligente di un marchio che non può permettersi di inseguire la Tesla (ma nemmeno i grandi costruttori premium) sul loro stesso terreno, se non con la forza di un'intuizione. Il mercato intanto tiene le gomme in più scappe, preparandosi a scenari che sa immaginare

ma non quantificare. E stizza dagli argomenti che fino a poco tempo fa sembrava cavalcare con sicurezza. Tra ciò che è esposto al Salone, ad esempio, sono quasi del tutto scomparsi i modelli a guida completamente autonoma. Non solo per l'allungamento dei tempi di sviluppo e per la contemporanea lentezza con cui i legislatori adeguano le normative a questa nuova tipologia di veicoli, ma soprattutto per gli enormi costi che si dovranno sostenere per mettere sul mercato auto capaci di guidare realmente da sole. Il delta prezzo per un veicolo autonomo di livello 5 (quello in cui si può lasciare il volante e mettersi a fare altro) è nell'ordine dei 200mila euro, somma da aggiungere evidentemente a quella dell'auto. Uno sproposito anche per chi potrebbe teoricamente permetterselo. E per l'impossibile nessuno, per fortuna, ha più voglia di attrezzarsi.

Nissan e-Power, la ricarica rivoluzionaria

EDOARDO NASTRI

Nissan ha presentato a Ginevra la sua idea di futuro che segue la linea già tracciata dell'elettrificazione. Un percorso che il costruttore giapponese porta avanti da tempo e che rappresenta uno dei suoi cavalli di battaglia dato che produce la Leaf, la vettura a batteria di maggior successo nel mondo. Dal 2010 ne sono state immatricolate globalmente più di 400mila. La berlina giapponese è stata nel 2018 l'elettrica più venduta in Europa con più di 40mila unità immatricolate, di cui 1.500 in Italia. Alla manifestazione svizzera Nissan ne ha completato la gamma, proponendo una nuova versione, chiamata e+ 3.Zero Limited Edition, con una maggiore autonomia di percorrenza. La vettura monta una batteria da 62 kWh (contro i 40 della tradizionale) che le permette di muoversi per circa 385 chilometri con un solo pieno di energia. Le novità però non finiscono qui, perché Nissan promette di rivoluzionare la mobilità elettrica e di risolvere il problema di lun-

ghi tempi di ricarica e carenza di infrastrutture con un nuovo sistema propulsivo chiamato e-Power. Lo schema è semplice: la vettura ha uno o più motori elettrici che si occupano di dare trazione alle ruote, ma l'utente non si deve occupare di ricaricare le batterie. A questo infatti pensa un propulsore termico tradizionale la cui unica funzione è quella di muovere un generatore (inverter) che ricarica le batterie. I consumi sono quindi estremamente inferiori rispetto a un sistema tradizionale dove il motore termico sposta l'auto. Un'idea che sta avendo grande successo in Giappone sui modelli Note e Serena. Basti pensare che oltre il 70% delle Note e quasi il 50% delle Serena vendute nel paese sono e-Power. «Lanceremo questa tecnologia aggiornata con alcune novità nei

Nel sistema ideato dal marchio giapponese, uno o più motori elettrici danno trazione alle ruote mentre il motore termico alimenta le batterie

mercati europei entro il 2022», spiega Roel de Vries, Corporate Vice President di Nissan, «con l'arrivo di e-Power sulle strade entro i prossimi due anni, porteremo i benefici della mobilità del futuro al maggior numero di clienti possibile». A Ginevra il modello che monta il nuovo sistema di propulsione è una concept car che si chiama IMQ. Il prototipo dovrebbe anticipare molti tratti stilistici della Qashqai di prossima generazione, il Suv di segmento C più venduto in Europa (233 mila unità immatricolate nel 2018). La IMQ infatti monta 4 motori elettrici, uno per ruota, e ne ha anche uno a benzina da 1,5 litri. C'è quindi una via ulteriore all'ibrido, al plug-in e all'elettrico puro, e si chiama e-Power il cui cuore è un grande range extender che non dà motricità alle ruote.



La Nissan IMQ, il prototipo che anticipa la futura Qashqai