

CONTROMANO

La (triste) fine
dei soldi
delle multe

La Commissione Trasporti sta discutendo la modifica dell'articolo 208 del codice della strada, quello che obbligherebbe i comuni a investire il 50% degli introiti delle multe in manutenzione, riparazioni e sicurezza stradale. Obbligo mai rispettato in pieno: basta vedere lo stato delle nostre strade e il fatto che su oltre 8.000 comuni, solo 300 hanno risposto in merito al Parlamento. Visto che non si riesce a far rispettare una norma utile per la sicurezza, qualcu-

no ci ha messo mano e nella modifica dell'articolo 208 questo obbligo addirittura verrebbe meno. Cioè, non potendo (o volendo) rispettarla, la legge la cancella. Qualcuno se ne è accorto e si sta opponendo, ma i bilanci dei comuni esigono incassi extra, per cui teniamoci pronti a strade sempre più malmesse e ai soldi delle multe destinati ad altro. Magari al fondo pensione degli stessi vigili. Lo prevede una norma, quindi perché non rispettarla, almeno questa? (P.Cic.)

AUTO & MOTORI

Da oggi a domenica a Torino torna la manifestazione all'aperto che ha rivoluzionato l'approccio del pubblico con il motorismo: attesi 600mila visitatori

DA SAPERE

L'ingresso è gratuito, 54 i marchi presenti

L'ingresso al Parco Valentino di Torino per il Salone dell'Auto (ore 10-24 da oggi e fino a domenica 23 giugno) è libero mentre è on line su www.parcvalentino.com il form da compilare per ottenere il biglietto elettronico gratuito, utile per assistere agli eventi speciali all'interno del Cortile del Castello e accedere alla convenzione con Trenitalia, che garantisce uno sconto del 30% su tutte le Freccie da e per Torino, e a ingressi ridotti per tutti i musei partner di Parco Valentino. Questi i costruttori che esporranno le loro vetture al Salone Parco Valentino: Abarth, Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, Bentley, BMW, Bugatti, Chevrolet, Citroën, Dacia, Dallara, DR, Fiat, Fioravanti, Ford, GFG Style, Giannini, Honda, Hyundai, Italdesign, Jaguar, Jannarelli, Jeep, KIA, Lamborghini, Lancia, Land Rover, Lexus, Mazda, McLaren, Mercedes-Benz, Mitem, Mitsubishi, Mole Automobiles, Nissan, Opel, Pagani, Peugeot, Automobili Pininfarina, Porsche, Quadro Vehicles, Renault, SsangYong, SEAT, Škoda, Smart, SPICE-X, Studiotorino, Suzuki, Tesla, Toyota, Volkswagen, XEV e Yamaha.

ALBERTO CAPROTTI
inviato a Torino

Piace perché è pieno di automobili, di cose e di passione. Piace alla gente perché è all'aperto, perché l'accesso è gratuito, perché l'orario di ingresso è prolungato fino a mezzanotte. Piace ai costruttori perché è l'evento automobilistico più importante in Italia con la sua formula innovativa e democratica che assegna spazi uguali a tutti. Piace perché è utile, fa usare l'auto alle persone, fa provare il futuro dell'elettrico e della guida autonoma in un contesto diffuso a tutta la città che profuma di storia e di pionierismo. Basta e avanza questo per spiegare il successo del Salone Par-

co Valentino, che riapre da oggi e fino a domenica 23 giugno a Torino, in una 5ª edizione per la quale sono attesi oltre 600.000 visitatori. Confermati i criteri vincenti del format che ha rivoluzionato l'ormai decadente concetto del classico Salone dell'Auto: novità e anteprime delle case automobilistiche sono esposte negli stand lungo i viali di quello che fu il circuito del Gran Premio del Valentino in cui corsero piloti leggendari come Ascari, Nuvolari, Villorresi e Fangio. Questa mattina alle 9.30 alla presenza del sindaco Chiara Appendino, del presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, e del presidente del salone, Andrea Levy, una vettura a guida au-

tonoma taglierà il nastro della manifestazione. Da quel momento in poi sono decise gli appuntamenti previsti in città: dalla Ferrari Formula 1 di Michele Alboreto che stasera inaugurerà il circuito dinamico sfilando per le strade del centro, la prima di uno slot di monopo che hanno fatto la storia del Mondiale, al Focus sulle auto elettriche e ibride plug-in che diventerà parte stessa dell'esposizione, trasferendosi dal centro città al parco, a disposizione per test drive con il pubblico. All'interno del Cortile del Castello del Valentino saranno esposte per tutta la durata della manifestazione le vetture dei grandi collezionisti internazionali. Saranno proiettati sul-

la Mole Antonelliana i loghi di Parco Valentino e dei brand, e sabato i loghi di Citroen che festeggia a Torino i 100 anni. Sempre questa sera la President Parade, passerella dei presidenti e rappresentanti delle case automobilistiche che sfilano guidando le proprie vetture per le strade del centro, e la Supercar Night Parade, con 200 fuoriserie coinvolte. Domani in Piazza Vittorio Veneto toccherà ad Abarth festeggiare i suoi primi 70 anni, e sabato sul Lungo Po Armando Diaz, Mini celebrerà i suoi 60. Classico e suggestivo infine il Gran Premio Parco Valentino che domenica pomeriggio chiuderà il Motor Show con la sfilata di supercar, auto d'epoca e prototipi tra Piazza Vitto-

rio Veneto, Via Roma e la Reggia di Venaria Reale. Per quanto riguarda gli stand dei singoli marchi, Suzuki (con la pattinatrice Carolina Kostner come testimonial) presenta tre anteprime nazionali, due legate al mondo dell'auto e una al comparto Marine: Jimmy GAN, Vitara Katana e DF350A Katana. Presso lo stand Alfa Romeo il pubblico potrà ammirare Alfa Romeo Tonale, il concept presentato a Ginevra, primo Suv compatto ibrido plug-in del marchio. Esordio internazionale su strada per la Nuova Jeep Renegade Hybrid Plug-in alla Parata dei Presidenti, che sarà esposta anche allo stand insieme alla nuova Jeep Compass ibrida.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA STRATEGIA DI DUE GRANDI GRUPPI

L'attacco delle tedesche alla spina

Il Suv di Mercedes e l'utilitaria di Volkswagen apripista dell'era elettrica

Loro hanno un piano, un'offensiva che non è solo di prodotto, un programma preciso che potrà sembrare velleitario ma che è allargato alle infrastrutture e gode dei favori (e degli incentivi) del governo. Per questo l'approccio tedesco alla mobilità elettrica non è l'azzardo che le cifre di vendita attuali e le imbarazzanti previsioni costi/ricavi nell'immediato farebbero supporre. Lo scandalo del dieselgate ha innescato la scintilla concettuale verso la svolta, le risorse disponibili e la capacità industriale hanno fatto il resto: solo nella prima metà del 2018 la Germania ha prodotto abbastanza energia rinnovabile (104 miliardi di kilowattora) per alimentare ogni nucleo familiare del paese per un anno. I due giganti dell'auto made in Germany sono già avanti: la

strategia di Mercedes-Benz dice già tutto nel nome scelto, "Ambition 2039": un piano cioè che porterà il marchio di Stoccarda a non produrre più nemmeno un'auto alimentata con i carburanti tradizionali. «Prima di allora, entro il 2030, più della metà delle nostre vendite sarà costituita da vetture a trazione elettrica», ha dichiarato Ola Källenius, ceo di Daimler. L'elettrificazione è una scelta precisa anche di Volkswagen, che ha annunciato il lancio di 70 nuovi veicoli elettrici entro il 2028 e la costruzione in Europa entro il 2025 di 36.000 punti di ricarica. Ma l'obiettivo principale del ceo Herbert Diess si riassume nello slogan "electric for all", cioè elettrico per tutti a prezzi accessibili. La vera sfida in fondo è questa.

Alberto Caprotti



La nuova Volkswagen ID.3

Silenziosa come un'elettrica, elegante come una Mercedes, "avanti" come deve essere l'auto che apre l'era a emissioni zero di un marchio di lusso: abbiamo provato la nuova EQC - che vedremo in giro per le località estive grazie a un tour dimostrativo che ne anticiperà la vendita prevista per il prossimo autunno - nei dintorni di Oslo, capitale mondiale della mobilità elettrificata in una nazione con oltre 11 mila colonnine di ricarica e il 30% dei veicoli su strada già con questa propulsione. La EQC unendo la potenza di un Suv a un'autonomia dichiarata di almeno 400 km, rappresenta il massimo della tecnologia disponibile in questo settore grazie a due motori asincroni che erogano una potenza massima di 300 kW (408 Cv) e una coppia massima di 760 Nm. Il cuore del sistema è la batteria agli ioni di litio da 80 kWh alloggiata nel pianale che si ricarica anche durante la marcia in fase di rilascio o di frenata. Il recupero di energia in quattro modalità dipende molto dal conducente, che può influire sul rendimento agendo sui paddle, le leve di innesto delle marce poste sul volante. Il paddle sinistro aumenta l'intensità del recupero di energia, il destro la diminuisce: in questo modo diventa possibile viaggiare utilizzando un solo pedale, in quanto basta la decelerazione del recupero di energia per non dover agire sul

MERCEDES

Ecco EQC, una prima di lusso: 408 Cv e 400 km di autonomia



freno. Cinque anche le modalità di guida che aggiungono ora alle già note Comfort, Eco, Sport e Individual anche Max Range, programma di marcia intelligente con il quale si può raggiungere la massima autonomia possibile. Per riuscire a mettere da parte l'ansia da ricarica, una delle preoccupazioni più frequenti per i posses-

sori di auto 100% elettriche, il display della EQC fornisce ogni informazione relativa ai punti di rifornimento più vicini e addirittura al prezzo praticato in quella stazione. Grazie al servizio Mercedes Me Charge, già convenzionato con l'85% delle colonnine in Europa, il pagamento si può effettuare direttamente dal computer di bordo del-

la vettura. Utilizzando la wallbox Mercedes da 3,5 kw - installabile grazie ad un accordo con Enel - bastano 40 minuti per rifornirsi all'80% della capienza. La EQC è già in vendita a partire da 76.839 euro (leggermente sotto le rivali dei marchi Audi e Jaguar): un prezzo per pochissimi ma non lontano da quello di versioni alimentate con carburanti tradizionali di Suv di lusso di questo livello. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VOLKSWAGEN

ID.3, la sfida a batteria a meno di 30mila euro

Volkswagen ha aperto da poco più di un mese in Europa gli ordini della nuova ID.3, la sua prima auto 100% elettrica di nuova generazione, quella sviluppata sulla piattaforma MEB che fornirà la base per molti altri modelli del Gruppo e che offre soprattutto la possibilità di contenere i costi e quindi il prezzo finale. La vettura verrà presentata nella sua versione definitiva al Salone di Francoforte del prossimo settembre: «Quando la ID.3 arriverà sul mercato il prossimo anno, la gamma sarà composta da 3 differenti batterie, per autonomie comprese fra 330 e 500 chilometri», ha annunciato nel corso del reveal a Berlino Juergen Stackmann, membro del board con responsabilità per vendite, marketing e after sales. «La versione di punta sarà quella da 58 kWh che fornirà la libertà di muoversi con un pieno di energia tra 300 e 420 km, che è quello di cui ha bisogno la maggioranza dei clienti». Stackmann ha anche spiegato che ID.3 risolverà uno dei problemi che stanno limitando oggi la diffusione delle auto elettriche, quello dei tempi di ricarica: «In tutte le ID.3 ci sarà di serie una funzione di ricarica rapida abbinabile a colonnine con potenza compresa fra 100 e 125 kW. E con questo sistema ba-

sterà mezz'ora per ottenere una ricarica da 260 km alimentando la batteria con 100 kW». Sorprendente anche il posizionamento dei prezzi: ID.3, al lancio della versione di serie nel 2020, costerà meno di 30mila euro, cioè il costo di una Golf GTD a gasolio. Intanto, la vettura è già prenotabile versando un deposito di 1.000 euro (restituibile in caso di recesso) per la versione definitiva "first edition", con un equipaggiamento esclusivo e un'autonomia di 420 km, che sarà resa ancora più interessante e vantaggiosa dal bonus di 2.000 kWh gratuiti per la ricarica. Questa prima versione costerà un po' di più (meno di 40mila euro comunque) ma è già un successo di mercato considerando che sono già 20mila le prenotazioni ricevute da Volkswagen. La nuova auto 100% elettrica sarà prodotta a Zwickau, in Sassonia, e sarà "neutrale" anche dal punto di vista della CO2 prodotta nella sua costruzione e per tutto il ciclo di vita se il cliente la ricaricherà costantemente con energia verde. Volkswagen si è concentrata sull'obiettivo di evitare o ridurre al massimo le emissioni: le celle della batteria saranno prodotte in Europa con energia che arriverà solo da fonti rinnovabili. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA