

AUTO & MOTORI

La prima vettura solo a batteria del marchio ha un'autonomia di 320 km e si ricarica anche dalla presa di casa. Ma non sarà un'auto di massa

La 500e arriverà sul mercato dopo l'estate preceduta da una serie speciale

ALBERTO CAPROTTI

Una scommessa, forse un azzardo considerando il mercato attuale e il clima depresso e preoccupato di questi giorni infetti. Ma anche, nel suo piccolo, un antidoto contro la paura, proprio come la sua antenata nel Dopoguerra. Nel bel mezzo dell'emergenza coronavirus, Fiat-Chrysler ha presentato la Nuova 500 full electric. Palcoscenico dell'anteprima mondiale, poche ore prima dello stop imposto dal decreto, una Milano che sperava e credeva di non doversi fermare mai. Proprio come la Fiat che, dopo l'annullamento del Salone di Ginevra, ha scelto di ripartire dalla sua auto più iconica e dalla città che - in condizioni di normalità - era e resta la più elettrizzante. Per Olivier Francoise, responsabile del brand Fiat, quella della 500 che diventa elettrica è la puntata decisiva: «Ci giochiamo tutto, è vero. Aspettavamo questo giorno da tanto tempo, eravamo pronti e carichi a mille, ma chi hanno chiuso il palcoscenico. Chiunque avrebbe accusato il colpo, quando hanno cancellato Ginevra. Noi, invece, abbiamo deciso di fare qui il Salone». Un'idea diventata realtà al primo piano della Triennale. Al posto dei soliti discorsi, sul maxischermo un filmato di Milano: il Duomo, la Scala, piazza Gae Aulenti, «la voce della creatività italiana». Così la vettura che per molti a partire dal 1957 è stata la prima della vita, rinasce anche in versione esclusivamente a batteria. Per Francoise si tratta di una «novità epocale» anche perché dopo cinquant'anni mentre la 500 normale continuerà ad essere costruita a Tychy in Polonia, quella in versione elettrica torna ad essere prodotta

Scossa 500, Fiat non si ferma



«Una scommessa sull'Italia»

Diventa anche elettrica l'icona delle city car e torna a essere prodotta a Mirafiori
Olivier Francoise: «Ci giochiamo tutto»

ta nella storica fabbrica di Mirafiori, a Torino, dove il 4 luglio è in programma il lancio ufficiale. In via alla catena di montaggio è previsto per giugno, con le prime consegne da agosto-settembre: la linea è stata tarata per produrre 80mila vetture l'anno, ma in realtà saranno molte di meno, sia perché il mercato non è in grado di assorbire numeri del genere sia perché la 500 elettrica è un prodotto "premium", con un prezzo di listino che - al lordo di bonus e incentivi - non sarà lontano dai 30mila euro. Per il 2020 intanto Fiat calcola che ne verranno distribuite 500 unità per ciascuno dei 28 Paesi europei in cui

sarà commercializzata, Stati Uniti esclusi, «ma se c'è domanda, soprattutto in California, noi siamo pronti», dice Francoise, che definisce «colossale» l'investimento fatto per adeguare gli impianti di Mirafiori all'elettrificazione, «la nostra incredibile scommessa sull'Italia e sull'intero sistema Paese». Per questo motivo la piattaforma, «non è destina-

ta ad essere orfana - precisa il manager - ma ci saranno altri sviluppi». Nuova 500e (questa è la denominazione ufficiale) nasce da un foglio bianco, cioè dalla situazione di massima libertà per ingegneri e designer. Un modo di operare, questo, che ha consentito di scegliere le migliori soluzioni senza troppi vincoli, come nel caso del sistema propulsivo, che pre-

vede un motore da 87 kW (118 CV) che consente una velocità massima di 150 km/h. L'autonomia di Nuova 500e arriva fino a 320 km grazie alle batterie Lithium-Ion che hanno una capacità di 42 kWh. Per ottimizzare i tempi (occorrono 6 ore per un "pieno" completo), il sistema fast charger da 85 kW consente di ricaricare la batteria più rapidamente e di disporre di una riserva di energia sufficiente a percorrere 50 chilometri - quindi più di quanto necessario nell'utilizzo medio giornaliero - in solo 5 minuti. L'edizione di lancio della nuova 500e in versione speciale cabrio e super accessoriata chiamata "La Prima" e

venduta a 37.900 euro (incentivi esclusi) comprende nel prezzo della vettura l'Easy Wallbox, il sistema che permette di collegarsi alla normale presa di corrente di casa. Non sarà un'auto di massa dunque («la 500e è la nostra urban-Tesla», così l'ha definita Olivier Francoise), ma un prodotto di piccolo lusso per guidare il cambiamento. Non servirà certo a riempire le casse della Fiat, come nessun vettura elettrica oggi è in grado di fare, ma il potere evocativo e il messaggio coraggioso che lancia fa bene al morale. Oggi ne abbiamo molto bisogno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dopo l'annullamento del Salone di Ginevra, sono state naturalmente vietati anche i test e le presentazioni dei nuovi modelli. Resta attiva solo la comunicazione virtuale, insipido surrogato per chi il volante lo ama e lo racconta

GABRIELE VILLA

«Esistono molte cose nella vita che catturano lo sguardo, ma solo poche catturano il tuo cuore: segui quelle...». La frase è di Winston Churchill, non proprio un romanticono, ma uomo saggio e pragmatico. Ebbene noi innamorati dell'auto, ragazzi che non ci decidiamo a crescere, abbiamo ancora bisogno di sguardi che precedono o seguono azioni. Di accarezzare la silhouette della vettura ultima nata, di annusare il profumo del nuovo, di impugnare un volante per sentirla al meglio, sentirla più nostra. Per liberare sensazioni e provare emozioni. Empatia si definisce tutto ciò. Poco importa se si tratti di una persona o di un qualcosa, come l'auto, che fa parte non solo del nostro lavoro ma della nostra vita. Già, ma adesso... Adesso c'è un semaforo rosso che ci ha bloccato la strada delle emozioni e sta rendendo tutto più asettico, freddo, distaccato. Che sta annientando sorrisi e spegnendo entusiasmi. Ha un nome: coronavirus. Epidemia che semina vittime e paura, certo, ma anche diffidenza, rabbia. Che allontana e divide proprio in tempi in cui avremmo tutti un po' più bisogno di avvicinarci. Così sprofondano aziende e mercati. Si svuota l'esistenza e si alimenta il Nulla, ovvero il Virtuale. Vietato sfiorare, toccare. Vietato, in



Automobili coperte e padiglioni vuoti al Salone di Ginevra cancellato per coronavirus

Com'è finta l'automobile cancellata dal virus

qualche modo, vivere e lavorare per davvero. Si perché, in attesa del vaccino vero ed efficace, l'unico vaccino posticcio contro il coronavirus è un mix di finzione in cui il Grande Fratello del nostro sistema immunitario, vuole che si reciti ciascuno la propria parte (anche e forse soprattutto noi giornalisti) davanti allo schermo di un computer, partecipando ad una "conference call", assistendo allo

spettacolo insipido di un "revealing" in streaming, e scrivendo poi il nostro pezzo a migliaia di chilometri di distanza, senza poter così intingere la penna nell'inchiostro dei sensi, dei sentimenti. E senza aver avuto in anteprima la possibilità di salire a bordo di quell'auto da raccontare. Cancellato all'ultimo ora il Salone di Ginevra, quel che resta del giorno, per parafrasare il romanzo di Kazuo

Ishiguro rischia di essere, proprio come nell'opera dello scrittore giapponese, una vita avulsa dalla realtà e confinata nei ricordi del tipo bei tempi quando si poteva toccare, quando ci si poteva incontrare e stringere la mano, quando la piazza era popolata. In compenso la realtà che ci riguarda più da vicino è quella di un'economia sull'orlo di una crisi di nervi e di un mercato dell'auto che, già in flessione per-

ché colpito da provvedimenti assurdi, balzelli surreali e veleni demagogici, sta precipitando verso un rosso che sarà ancor più profondo quando, sulla distanza, l'effetto coronavirus si farà sentire ancor più pesantemente. In Cina le vendite di auto a febbraio sono crollate dell'80%, mentre in Italia il mese passato si è chiuso con un calo di circa il 9% delle immatricolazioni ma il contraccolpo dell'e-

pidemia non si era ancora fatto sentire. La Cina, colpita per prima corre ai ripari per prima: cancella il Salone di Pechino e per cercare di arginare il crollo verticale delle vendite, causato dalla paura e in molti casi dall'impossibilità di recarsi fisicamente nelle concessionarie, alcune aziende automobilistiche hanno prontamente attivato nuove piattaforme di vendita online. Un esempio su tutti la Geely, la quarta Casa automobilistica più grande di tutta la Cina, proprietaria di Volvo e Lotus e maggiore azionista della Daimler, che ha deciso di cedere immediatamente alle seduzioni del Virtuale e di proporre quindi i suoi modelli solo via web, dando ai clienti la possibilità di personalizzare l'acquisto della vettura da casa. Obietterete che il configuratore non è invenzione di questi tempi assediati dal virus infido, e che colore e accessori di un'auto si possono scegliere da tempo giocando con il computer. Giocando, appunto. Perché poi su quella nostra auto "configurata" ci si vuole salire. La si vuol toccare, viverla realmente, anche solo per una manciata di minuti, prima di acquistarla. E perché, ammettiamolo, nessuno smart working ci potrà mai rendere così smart come il condividere sorrisi, idee, opinioni in tempo reale con chi sta nella scrivania accanto alla nostra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,7 milioni

Secondo l'istituto di ricerche Ihs Markit l'impatto del Coronavirus sull'industria cinese (primo mercato al mondo) avrebbe già provocato la produzione di 1,7 milioni di vetture in meno, il 32% rispetto alle previsioni