

Tendenze emergenti. Con la mobilità urbana sempre più problematica si aprono interessanti prospettive per i quadricicli

L'accelerazione delle minicar

Si fanno apprezzare per l'agilità nel traffico e il limitato impatto ambientale

Corrado Canali

Quello delle minicar sta diventando un autentico fenomeno. Con un parco circolante di quasi 80mila veicoli e 8mila vetturette nuove immesse sul mercato ogni anno, con 80 milioni di fatturato escluso l'indotto, quella delle minicar rimane una nicchia, ma è in costante crescita soprattutto a opera di ultramaggiorenni privi di alternative di trasporto.

IL CONTO È SALATO

Nonostante i prezzi elevati giocano a loro favore la guidabilità senza patente e una protezione superiore a quella offerta dai motorini

Il quadriciclo, si sa, costa più di una city car (i prezzi vanno da 9mila euro in su), ma è un mezzo pulito soprattutto per quanto riguarda le emissioni di CO₂, uno dei gas responsabili dell'effetto serra e del riscaldamento globale del pianeta.

I quadricicli leggeri, infatti, rispettano ampiamente i limiti di emissioni previsti dalla legislazione europea per quanto riguarda le autovetture, mostrando addirittura valori mol-

to più bassi rispetto a quelli delle auto: in media, meno di 100 g/km. E non solo.

Le dimensioni contenute ne fanno una delle possibili risposte al costante, e sempre meno sostenibile, aumento dei volumi di traffico e della conseguente congestione delle aree urbane: grazie a un ingombro pari al 60% circa di quello di un'auto, la "vetturina" fa sue le principali virtù del veicolo a vocazione urbana, consentendo una drastica riduzione dei tempi di percorrenza.

Il tutto con una semplicità di guida che risulta particolarmente gradita alle persone anziane e ai soggetti con ridotte capacità motorie, per cui rappresenta spesso l'unica opportunità di mobilità individuale.

Senza contare che oggi, fra l'altro, le minicar sono diventate di gran moda fra gli under 18. Due i motivi: i genitori le percepiscono come più sicure rispetto ai motorini, mentre i ragazzi sono felici di viaggiare al coperto quando il clima è inclemente. Tutto questo nonostante si tratti di un'alternativa non esattamente economica, visto che bisogna per acquistarne una occorre staccare un assegno che può arrivare fino a 17mila euro. E spesso sono le

mamme ad approfittare della minicar del figlio, utilizzandola per andare a fare la spesa.

Per tutti questi motivi, i costruttori chiedono che vengano estesi anche ai quadricicli i benefici fiscali (Iva al 4%) già previsti per gli acquirenti disabili di auto.

Aixam, Casalini, Chatenet, Jdm, Ligier, Microcar e Lombardini, quest'ultimo leader nella produzione di motori dedicati, sono le aziende aderenti all'Anema (Associazione nazionale Ciclo, motociclo e accessori) e rappresentano più del 90% del mercato delle minicar. «Mobilità, ambiente e sicurezza sono le principali problematiche che la Ue dovrà affrontare nei prossimi anni. Siamo convinti - commenta Stefano Casalini, titolare dell'omonima azienda e presidente del gruppo Quadricicli di Anema - che le minicar già oggi siano in grado di rispondere alle sfide della mobilità urbana».

Una breve prova dei modelli proposti dai costruttori rappresentati dall'associazione confindustriale ha dimostrato che le minicar non sono affatto le parenti povere delle utilitarie. Neppure per quanto riguarda la sicurezza nel traffico cittadino. Provare per credere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una nicchia che cresce. Nonostante non manchino le perplessità riguardanti soprattutto i requisiti di sicurezza in caso di impatto, il mercato dei quadricicli (nella foto, la M10X prodotta da Stefano Casalini che presiede l'associazione delle aziende specializzate) cresce all'insegna del numero 8: 80mila le vetturine circolanti sulle nostre strade, 8mila quelle acquistate annualmente, 80 milioni di euro il fatturato del comparto, indotto escluso



Stile. Particolarmente significative le modifiche apportate al look della C30, dalla cui gamma è ora scomparsa la versione entry level Polar

Volvo. Ridisegnate la C30 e la C70 Doppio restyling in salsa svedese

Volvo ha rinnovato sia la sportiva compatta C30 sia la coupé-cabriolet C70 con un facelift che ha interessato soprattutto gli esterni. La nuova C30 debutta a metà mese con prezzi compresi tra i 18.950 euro della 1.6 benzina Kinetic e i 34.650 della T5 benzina Geartronic R-Design. Dalla gamma C30 sparisce la versione entry level Polar che ha rilanciato le vendite del modello.

In Volvo Italia sono sicuri che la cancellazione della Polar non penalizzerà più di tanto le consegne, visto che con gli incentivi il prezzo d'acquisto, grazie anche a contenute emissioni di CO₂, è inferiore a quello della Polar. Prodotta a Ghent in Belgio e indirizzata soprattutto al pubblico giovanile, la C30 è stata rivista nel frontale, ora più profilato e aggressivo con fari angolati rialzati, griglia a nido d'ape e logo Volvo di grandi dimensioni.

Disponibile in quattro livelli di allestimento (Kinetic, Momentum, Summum e il nuovo R-Design), la vettura può essere equipaggiata con il pacchetto

to Skyling Kit che comprende fendinebbia decorati, battitacco con logo C30 e tubi di scariocromati per le varianti D5 e T5. La gamma motori comprende i benzina 1.6 da 100 Cv, 2.0 da 145 Cv (anche flexifuel), 2.4 da 170 Cv e T5 2.5 da 230 Cv. I diesel sono l'1.6 targato Driv-e da 109 Cv, il 2.0 da 136 Cv e il D5 2.4 da 180 Cv.

Facelift anche per la C70, assemblata a Uddevalla in collaborazione con Pininfarina. La cabrio a quattro posti con tetto rigido sfoggia un design allineato al nuovo "family feeling". Rispetto alla precedente, l'allestimento entry level è ora il Kinetic che si aggiunge alle versioni Momentum e Summum. Frontale più aggressivo, fari posteriori a Led, interni rinnovati con un cruscotto di inedito disegno. Tre motori a benzina (2.4 da 140 Cv, 2.4 da 170 Cv e T5 da 230 Cv) e due turbodiesel: 2.0 da 136 Cv e D5 da 180 Cv. Prezzi dai 35.600 euro della 2.4 Kinetic ai 48.750 della T5 Summum.

C.Ca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercedes. Un call-center per clienti in difficoltà

L'assistenza è da Vip

Massimo Mambretti

È una rete davvero capillare quella che consente a Mercedes-Benz di garantire ai propri clienti il 24h Service. Si tratta di un'iniziativa che supera i confini di un normale servizio o di un programma d'assistenza stradale. Operativo dal 1990, ha la sua base nella "culla" dell'Unione europea, cioè a Maastricht.

RICETTA VINCENTE

Con una semplice telefonata alla centrale di Maastricht si ottiene l'intervento rapido di un tecnico specializzato in qualsiasi angolo d'Europa

Qui, in un call-center del gruppo di Stoccarda (risponde al numero 00800777777 o in alternativa al 00390275419777) una schiera di operatori è pronta a dirottare gratuitamente, sette giorni su sette e 24 ore su 24, verso il cliente in difficoltà - non importa se alla guida di una lu-

suosa limousine con la Stella, di un veicolo commerciale o di uno industriale - un tecnico collegato tramite palmare e un'officina mobile individuata via Gps, ovviamente allestita in funzione della tipologia del mezzo che deve assistere.

Il tutto viene effettuato con la massima tempestività, dato che i sistemi di comunicazione tra la base e il mezzo di assistenza sono strutturati in modo da privilegiare la rapidità con cui l'unità mobile può raggiungere il cliente in difficoltà. In altri termini, se la squadra più appropriata è impegnata in un altro intervento, l'intervento è assegnato a quella libera più vicina.

Tecnici, tutti appartenenti alla rete ufficiale della casa di Stoccarda, sono addestrati a risolvere sul posto quasi tutti i problemi di qualsiasi Mercedes che abbia meno di trent'anni.

Tuttavia, se non è possibile provvedere alla riparazione in loco, il tecnico può mettere in atto un ampio ventaglio di procedure d'assistenza che vanno

dal ricovero del mezzo nell'officina più vicina all'attivazione della mobilità sostitutiva gratuita per l'utente, ovviamente adeguata al tipo di mezzo da lui posseduto.

Al 24h Service si affianca Mobility Go, che nel caso dei veicoli commerciali prende il nome di Mobility Go. Si tratta di un programma gratuito per tutte le Mercedes immatricolate dopo il 1° aprile 2008, valido quattro anni a prescindere dalla regolarità della manutenzione, che non affronta solo problemi tecnici, ma anche inconvenienti legati a un incidente, a un atto vandalico o a eventi quali lo smarrimento delle chiavi piuttosto che il rimanere a secco di carburante. Oltre a garantire la mobilità al cliente, il programma provvede anche all'eventuale pernottamento in hotel, a predisporre biglietti aerei e ferroviari per proseguire il viaggio, al rimpatrio della vettura nonché all'attivazione dell'assistenza legale in caso d'incidente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Protagonista annunciata



La prima volta della Classe E a cielo aperto

Mai in passato la Classe E aveva schierato una gamma altrettanto, in cui entrano ben due inediti: la Coupé già in vendita e la cabrio che lo sarà entro il mese (a prezzi non ancora definiti). Linea raffinata ed elegante, sette motori da 170 a 388 Cv di cui sei (tre a benzina e altrettanti diesel) con l'etichetta BlueEfficiency. Tra le innovazioni specifiche per questo

tipo di vettura ci sono l'Aircap, frangivento automatico che viene attivato solo premendo un pulsante, e l'Aircscarf, cioè il sistema di riscaldamento della nuca che è ormai una presenza costante su tutte le Mercedes scoperte. E la capote in tela garantisce un'estrema silenziosità di marcia grazie al sofisticato isolamento acustico di serie.

Il debutto è previsto subito prima dell'estate, a prezzi compresi tra 20mila e 24mila euro.

La Cina si avvicina. Si moltiplicano marche e modelli

Great Wall all'offensiva

Loriano P. Martinoli

Si chiama Phenom, e il nome è tutto un programma. È la novità della cinese Great Wall con la quale il distributore italiano Eurasia Motors conta di inserirsi nel combattutissimo segmento B.

La linea, a cuneo con coda alta e frontale importante, risente di qualche influenza giapponese, ma ha una sua personalità. Con cinque porte, cinque posti e una lunghezza di 3,81 metri, la Phenom si propone come una compatta a vocazione familiare con buona abitabilità interna. Due le motorizzazioni, entrambe 4 cilindri a benzina: 1.3 da 86 Cv e 1.5 da 104. I due propulsori saranno disponibili anche in versione Ecodual a doppia alimentazione benzina/Gpl o benzina/metano. Due anche i cambi: un manuale cinque marce o un automatico Cvt a variazione continua.

Sarà in vendita nella seconda metà del 2010 con un listino indicativo compreso tra 9.500 e 12mila euro. Ma Eurasia punta molto anche su due altri modelli Great Wall già a listino: il piccolissimo Suv Hover e il pick-up quattro porte Steed, accomunati dalla motorizzazione (2.4 Ecodual sia a Gpl sia a metano da

126 Cv) e dalla scelta tra la sola trazione posteriore e la 4x4 inscrivibile, che con il cambio manuale a cinque marce integra anche un ben dimensionato riduttore per il fuoristrada.

L'Hover, sinora immatricolabile solo come autocarro cinque porte, ha venduto dal 2008 a fine 2009 poco più di 2mila esemplari, mentre lo Steed, lanciato a inizio 2009, in 11 mesi ha messo a segno ben 1.100 consegne. Per entrambi il 2010 presenta interessanti novità: la gamma Steed si amplia con la versione a cabina singola (e cas-

sone ovviamente più lungo). Più importante l'evoluzione dell'Hover che si arricchisce della sigla "M" a indicare l'omologazione come vettura, sempre cinque porte, Euro 4 e con dotazioni interessanti: quattro airbag, interni in pelle, impianto hi-fi, sedile di guida elettrico e telecamera posteriore. Il tutto completato da un accurato restyling che avvicina ai gusti europei le linee di carrozzeria. Il debutto è previsto subito prima dell'estate, a prezzi compresi tra 20mila e 24mila euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Convenienza. Il listino che parte da 9.500 euro potrebbe convincere molti clienti a sorvolare sul frontale tutt'altro che sobrio della berlina Phenom

È partita da Bologna la sfida della Gonow



Protagonista solitaria

Unico marchio automobilistico ufficialmente presente all'ultimo Motor Show di Bologna svoltosi in edizione straordinaria, il gruppo cinese Zhejiang Gonow Auto ha saputo approfittare della grande visibilità offerta da una rassegna che, pur nella durata inferiore alla norma, ha richiamato una folla di visitatori.

Pick-up e Suv

Il distributore Gonow Europe ha portato l'intera gamma, composta dal fuoristrada Gx6 con trazione integrale inscrivibile e dal pick-up Ga 200 sia nella versione a quattro porte, sia nell'inedita 200S a cabina singola. Entrambi disponibili a due o quattro ruote motrici. Ma il pezzo forte del Motor Show è stato senza dubbio la Gs2 (nella

foto), un Suv dalle linee moderne e gradevoli al debutto mondiale.

Il prezzo è la carta vincente

Nella versione Ecomode bi-fuel a Gpl il Gx6 e il Ga200 godono degli incentivi statali che contribuiscono ad abbattere i listini, già piuttosto allestiti visto che partono rispettivamente da 17.990 e 15.940 euro chiavi in mano, Ipt esclusa. Entrambi i modelli dispongono all'inizio del 2010 del turbodiesel 1.9 Crdi Euro 4 da 120 Cv e 265 Nm di coppia in alternativa al 2.0 a benzina da 124 Cv di origine Mitsubishi. Il Gs2, che sbarcherà in Europa nella seconda parte del 2010, promette ricche dotazioni, trazione integrale inscrivibile, motore 2.4 Mitsubishi a benzina a un prezzo ancora da definire.

Ambiente. Ricetta di un guru brasiliano del team di Al Gore

Un futuro a bioetanolo

Marina Terpolilli

«Non abbiamo bisogno di tecnologie più avanzate di quelle associate alle auto ibride. Mentre i costruttori e la letteratura scientifica mettono l'accento sulla tecnologia automobilistica, sarebbe meglio analizzare l'evoluzione dei carburanti». L'argomento non è nemmeno in controtendenza di José Roberto Moreira, del Centro nazionale di ricerca sulle biomasse all'Università di San Paolo.

Per lo scienziato brasiliano, per fronteggiare l'esaurimento del petrolio e i cambiamenti climatici la ricetta giusta è combinare la tecnologia ibrida con l'uso di carburanti ottenuti da risorse rinnovabili (bioetanolo su tutti). Secondo Moreira il biocarburante può giocare un ruolo risolutivo, come testimonia il suo peso fondamentale sull'economia e la mobilità in Brasile, visto anche che costa la metà della benzina.

Moreira, che opera con il team di Al Gore, Nobel per la Pace 2007, mette l'accento sul bioetanolo ricavato dalla canna da zucchero (presente in grandi quantità in Brasile) e sulle aspettative rappresentate dai

biocarburanti di seconda generazione, derivati cioè da biomasse, gli scarti di materiale organico. Il ricercatore calcola che oggi servirebbero 69 milioni di ettari per alimentare tutte le auto del mondo e 114 milioni per tutti i veicoli su ruote. In proiezione 2030, con le ibride plug-in e l'evoluzione tecnologica sia delle auto sia della produzione di bioetanolo da canna da zucchero, una flotta raddoppiata potrà essere "nutrita" solo con 84 milioni di ettari. Un risultato notevole, perché consentirebbe di ridurre la competizione con le produzioni alimentari e i mangiami.

Non solo. I carburanti da biomassa potrebbero rappresentare una soluzione anche per produrre elettricità, magari tramite le fuel cell che utilizzano l'idrogeno presente nell'etanolo/metano. «Non servirà nessuna "pallottola d'argento" per ridurre le emissioni di gas serra nei trasporti - afferma Moreira - poiché la canna da zucchero (bioetanolo) può consentire di tagliare fino a 6,5 miliardi di tonnellate di CO₂ equivalenti entro il 2030».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Roma capitale verde

Due rassegne in una

Colpo grosso per MoTechEco, la rassegna della mobilità sostenibile che dall'11 al 14 febbraio 2010 celebra alla nuova Fiera di Roma la terza edizione. L'accordo recentemente raggiunto tra Giulio Zumstein, presidente di MoTech Onlus, e Donald J. Wich, ad di Messe Frankfurt Italia, prevede la confluenza nell'appuntamento di febbraio di Automechanika Roma, emanazione italiana della grande mostra specializzata che è uno dei fiori all'occhiello della Fiera di Francoforte.

Settori complementari

Si incontrano così - non accadeva dagli storici inizi del Salone di Torino - il mondo dei costruttori, impegnato nel contribuire alla mobilità individuale del futuro con automobili sempre più rispettose dell'ambiente, e quello dell'assistenza, cioè di chi deve garantire nel tempo l'efficienza e l'affidabilità delle automobili di oggi e di domani.