

La rincorsa di Bmw, Daimler e Vw

Mario Cianflone

n nasce e muore in Germania. Il motore diesel subisce con la sentenza tedesca un nuovo colpo mortale. Ancora più letale in prospettiva del dieselpgate firmato Volkswagen che ne ha sancito l'inizio del declino più di due anni fa. Ora la fine sembra vicina e se il diesel non è morto quanto meno è in coma. Ma, va detto chiaramente, questo non disseta l'industria tedesca, ovvero quella che nei motori a gasolio ha costruito una fortuna, utilizzando tra l'altro la tecnologia tutta italiana del common rail che li trasformò 20 anni fa in propulsori prestazionali e parchi nei consumi. Ora il diesel, nonostante i vantaggi (basse emissioni di CO2, livelli emissioni comunque molto buoni) si avvia a essere relegato nella storia della tecnologia automobilistica. E il futuro appartiene ad altre soluzioni che rispondono alla

password «elettrificazione»: auto appunto elettriche pure, ma soprattutto ibride (soprattutto ricaricabili) e mild hybrid a 48 volt, tecnologia questa che già permette ora di immatricolare come pulitissime ibride, anche turbodiesel e benzina di grossa cilindrata. La fine del diesel, che andrà ricordato come il più efficiente propulsore a combustione interna, è una fattore molto europeo. In America o in Asia i motori a gasolio sono diffusi solo sui veicoli commerciali, mentre in Europa la quota si aggira comunque intorno al 50 per cento. Per l'industria, soprattutto quella tedesca, si tratta di un cambiamento importante ma non insostenibile visto che da tempo i big dell'auto made in Germany si sono preparati al cambiamento che darà benefici. In primo luogo creerà domanda in modo artificiale e verranno rottamate milioni di auto fino ad Euro5 (abbastanza innocenti dal punto di vista ambientale come le euro 4) e crea domanda verso modelli benzina, ibridi e ibridi plug-in in e anche, in minima parte elettrica. Macchine, queste ultime, che in Europa eccetto nei paesi dove sono fiscalmente agevolate si fa fatica a vendere. L'industria tedesca da tempo ha avviato un piano di riconversione che si innesta all'interno di una strategia che vede la Cina, dove il diesel non esiste in pratica, come primo mercato e ora declina anche nel vecchio continente una strategia tesa ad elettrificare e digitalizzare l'auto per



rispondere alle sfide che arrivano dalla California e dalle sue hi-tech company e dalla stessa Cina. La fine del diesel non coglie dunque impreparati Bmw (con Mini e Rolls-Royce) e Daimler (Mercedes e Smart) e soprattutto il Gruppo Volkswagen che con i suoi non troppo sofisticati, ma molto alterati, quattro cilindri ha inferto il primo colpo alla creatura di Rudolf Diesel. Le case tedesche dispongono di tecnologie e soprattutto piattaforme adatte a ogni modello e tipo di powertrain. Daimler e Bmw prevedono che le vetture elettriche e ibridi plug-in arrivino a pesare fino al 25% delle vendite entro il 2025. Il marchio della Stella prepara il lancio di 10 modelli elettrici entro il 2022 sotto l'egidia del marchio EQ, mentre il brand Smart dal 2020 sarà dedicato solo alle citycar elettriche. Questa focalizzazione sulle auto alla spina del gruppo di Stoccarda (storica portabandiera del diesel), spiega in parte l'interesse della cinese Geely (proprietaria di Volvo, Polestar, Link&Co. nonché Lotus) che qualche giorno fa ne è diventata la prima azionista. Tra l'altro il gigante cinese, secondo rumors rilanciati ieri da fonti di stampa aveva effettivamente avviato la scorsa estate contatti con FCA tesi a un merger e alla condivisione di tecnologie e piattaforme. Bmw da lungo tempo vende elettriche pure (i3), ha creato un brand (iNext) per le auto a batteria, e spinge sulle ibride plug-in. E nella corsa alla creazione di nuovi marchi "verdi" spicca e-tron di Audi contraddistingue i modelli elettrici del marchio premium del gruppo Volkswagen. Il gigante di Wolfsburg ha piani ambiziosi: 20 nuovi modelli a zero emissioni entro il 2020 e vendere un milione di elettriche all'anno entro il 2025 (10% del totale). Il programma per le auto a ioni di litio è pervasivo su tutti i marchi del gruppo anche per quelli meno premium come Seat che proprio ieri ha annunciato due "ev" per il 2019. e una ibrida plug-in che rientra sotto l'egida del marchio Cupra lanciato settimana scorsa giorni dal ceo luca de meo). Il piano della marca Vw rientra sotto la denominazione "I.D.", che costituirà la terza era della casa dopo l'hitleriano Maggiolino e la Golf. Non va dimenticato che le alternative green a portata di mano del dopo diesel ci sono metano e gpl e qui il gruppo della bassa Sassonia ha da tempo avviato uno shift commerciale. Il green a ioni di litio impatta anche su Porsche che prepara il debutto della sua elettrica nota finora come concept Mission-E. Tutto questo si inserisce in un riassetto della geografia industriale e tecnologica dell'industria dell'auto globale che vede da una parte tutte le case tradizionali inseguirsi a suon di annunci sull'elettrificazione per rispondere alla sfida più mediatica che reale di Tesla, alla nascita di concorrenti cinesi più minacciosi, ma privi di brand di peso. Ma non solo la partita dell'auto del prossimo futuro si gioca sul fronte della digitalizzazione, della comprensione di nuovi modelli d'uso (sharing) e soprattutto su quello della guida autonoma dove i tedeschi sono al momento riusciti a contenere le aziende hi-tech californiane e la stessa Tesla. © RIPRODUZIONE RISERVATA.