



# È partita L'ELETTRICA

Una city car a batteria con un'autonomia di 170 km. Arriva dalla Norvegia e sfida le ibride di Toyota, Gm e Smart

DI MASSIMO NASCIBENE

**A**urskog è un piccolo borgo norvegese, non più di 15 mila anime, a un'ora di macchina da Oslo. Piccolo ma con grandi ambizioni, se è vero che qualcuno conta di trasformarlo in una sorta di Silicon Valley dell'automobile. Con Jan Olaf Willums, presidente della Think, nella parte dello Steve Jobs delle quattro ruote. Uno che crede ciecamente nell'auto elettrica, e soprattutto in un nuovo modo di promuoverla e di venderla, nulla a che spartire con la tradizionale, ingessatissima filiera dell'automobile. In realtà, la Think non è proprio una novità: fondata nel 1991, quando erano in tanti a dare per imminente l'arrivo dell'auto elettrica, s'è trovata più volte sull'orlo della bancarotta. E dopo una serie di passaggi di mano, è finita alla Ford. Il colosso di Detroit le dedicò un investimento appena sufficiente a far partire la produzione di una citycar elettrica, due posti e 85 km di autonomia. Ne furono realizzate un migliaio sin quando, nel 2003, la Ford abbandonò il progetto.

Tornata di proprietà norvegese un paio d'anni fa (gruppo InSpire) e ribattezzata Think Global, oggi si ripresenta con una vettura più avanzata: la piccola City, di cui è stata avviata la produzione il mese scorso, resta sempre ferma ai due posti ma promette un'autonomia raddoppiata (170

km) e grazie alla maggiore efficienza delle batterie può pure permettersi riscaldamento e aria condizionata. Fra prezzi dei carburanti alle stelle e incombenti limiti alle emissioni di CO<sub>2</sub>, il momento parrebbe quanto mai favorevole. Anche se i grandi dell'automobile, a Detroit (Gm) come a Tokyo (Toyota) sono tuttora convinti che per l'elettrica "pura" sia ancora presto, e preferiscono la strada dell'ibrida, che funziona un po' a corrente e un po' a benzina. Ma c'è pure chi vede spazi per vetture alimentate soltanto a batteria, soprattutto per i centri urbani: a Londra è in via di sperimentazione una piccola flotta, 100 unità, di Smart convertite alla corrente. E qualcosa si muove anche in Italia, con il progetto avviato di recente da Pininfarina e dal gruppo Bolloré (che ha in fase di sviluppo batterie molto promettenti) per dar vita a una citycar da produrre in 15 mila unità all'anno, dal 2010. Poco più del quantitativo di vetture con cui intendono partire i norvegesi, che col supporto della Porsche hanno creato una fabbrica in grado di sfornarne 800 al mese. In realtà, in casa non producono quasi niente: il telaio (in acciaio) arriva dalla Thailandia, i pannelli di carrozzeria (in plastica) dalla Turchia e i motori elettrici dalla Francia.

La City, auto interamente elettrica. In alto: Jan Olaf Willums. Nella pagina a destra: un impianto fotovoltaico



Dal puzzle esce comunque una vettura che ha tutti i requisiti dell'auto "vera", che potrebbe insomma superare i crash test di omologazione previsti sia in Europa sia negli Stati Uniti. La Think conta di avviarne la commercializzazione entro l'anno: prima sul mercato locale poi in Danimarca, Svizzera e Gran Bretagna. Ma Willums e i suoi non hanno intenzione di farlo secondo i criteri abituali: niente showroom, niente pubblicità tradizionale, comunicazione e marketing affidati al Web, e store in stile Apple dove i clienti potranno "disegnare" la propria vettura. Dotata, lei pure, di connessione Internet, che consenta ai tecnici di verificarne il funzionamento, specie per le batterie. Che nonostante i progressi, restano il punto critico: la Think sperava di poter partire con quelle a ioni di litio, le più promettenti nel rapporto fra peso, ingombro e capacità di accumulare energia. Ma visto che la loro affidabilità è ancora di là da venire i norvegesi hanno ripiegato su accumulatori al sodio. Che costano comunque un botto, tanto che la Think conta di fornirle in leasing, a un prezzo attorno ai 120 euro al mese. Anche per non gravare più di tanto su quello della vettura: quasi 25 mila euro. ■