

# L'ECOLOGICO MADE IN USA: IMPATTO ZERO PRESTAZIONI SUPER

La nuova berlina premium californiana non è innovativa nel look, ma lo è nella **TECNOLOGIA**. Secondo i dati dichiarati, grazie al *motore elettrico*, accelera da 0 a 100 km/h in 4 secondi, tocca i **210 ORARI** e ha un'*autonomia* fino a 420 km



**M**issione impossibile. Provare un'auto in 15 minuti. È questo il tempo dato a disposizione della stampa (poca e selezionata) per le prime impressioni di guida della nuova Tesla Model S. Aguzzare vista e palato per raccogliere il maggior numero possibile di sensazioni. Da scartare subito la verifica dell'autonomia: la versione di punta, con batteria da 85 kWh, ha una distanza omologata dall'Epa, l'ente governativo di protezione ambientale degli Stati Uniti, di 420 km. Impossibile stabilire, in così poco tempo, se la Model S è in grado di mantenere le promesse. Di certo le prestazioni sono elevate: l'accelerazione è immediata, fluida e rapida, in grado di passare da 0 a 60 miglia all'ora (l'equivalente di quasi 100 km/h) in poco più di 4 secondi. Tempi da Por-

sche, per intenderci. Viene voglia di schiacciare giù pesante il pedale dell'acceleratore: se non ci fosse il timore di un incontro ravvicinato con gli sceriffi della zona, la capacità della batteria sarebbe bella che scarica senza attendere i 420 km: «Vero - ammette JB Straubel, cofondatore

e responsabile tecnico di Tesla - ma il motore elettrico, anche alle alte velocità, è più efficiente del benzina e, appena deceleriamo, grazie all'inerzia dell'auto, si recupera parte dell'energia spesa in frenata». Le prime curve sono utili per verificare la risposta dello sterzo: poco reattivo e poco preciso.

L'impostazione è corretta per un californiano, ma per gli europei ci sarà da soffrire. Ancora qualche minuto a disposizione: la dinamica di guida non è male. La scelta di posizionare il pacco batterie al litio nel pianale della vettura consente alla Model S di aver un comportamento neutro. più elevate, non si manifesta quasi mai. La sensazione sul sistema di recupero di energia in frenata è positiva: l'azione è fluida e senza gli strattoni mostrate da altre elettriche. Non si capisce, invece, la necessità di dover impostare manualmente la massima capacità di recupero

Non male la dinamica di guida, ma lo **sterzo** è poco preciso. In Europa arriverà all'inizio del **2013**

Il baricentro verso il basso aiuta l'auto a muoversi con agilità nello stretto, senza essere troppo penalizzata dalle dimensioni da grande berlina. Così come telaio e sospensioni, pur morbide come impongono i manuali d'ingegneria americani, non danno reazioni impreviste e il rollio, anche in curve prese a velocità

e non averla già in automatico: come se qualche watt in più, da accumulare gratis nelle batterie, possa dare fastidio. È già tempo di rientrare allo stabilimento di Fremont e l'ultimo sguardo va agli interni. Scenografico, funzionale e, finalmente al passo dei tempi, il grande tablet da 17 pollici mon-

È già tempo di rientrare allo stabilimento di Fremont e l'ultimo sguardo va agli interni. Scenografico, funzionale e, finalmente al passo dei tempi, il grande tablet da 17 pollici mon-





Le linee della Model S sono classiche, quasi anonime. Sotto, la console centrale è dominata da un grande tablet da 17 pollici.

tato sulla console centrale: attraverso la superficie touch si può settare qualsiasi parametro dell'auto. Oppure sfogliare le pagine Internet: «Su questo esemplare è possibile, stiamo però valutando di interrompere la navigazione web durante la marcia per ridurre le distrazioni», spiega il tecnico che ci accompagna durante il test. La qualità dei materiali è buona, qualche assemblaggio però lascia a desiderare: per Tesla, la Model S è una berlina "premium" ma i livelli delle tedesche (e non solo) sono ancora lontani. C'è poi la possibilità di far viaggiare due bambini (massimo 10 anni) in una terza fila ricavata sotto il lunotto posteriore: da evitare, lo spazio è veramente ridotto e le condizioni di sicurezza tutte da verificare. Arrivati. Il tempo di riconsegna-

#### SCHEDA TECNICA

|                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| Motore                    | elettrico             |
| Potenza                   | 310 kW (di picco)     |
| Coppia                    | 600 Nm (di picco)     |
| Cambio                    | automatico a 1 marcia |
| Trazione                  | posteriore            |
| Peso                      | 2.100 kg              |
| Capacità batterie         | 85 kWh                |
| Tempo di ricarica         | circa 5 ore           |
| Autonomia max             | 420 km                |
| Velocità massima          | 210 km/h              |
| Emissioni CO <sub>2</sub> | zero                  |

re la chiave, ovviamente elettronica, e dare l'ultimo sguardo alla vettura da fuori: la linea esterna è troppo tradizionale per un'auto nata nella Silicon Valley. Forse anche banale: «L'idea è quella di linee rassicuranti per non spaventare il cliente, già timoroso di avere a bordo una tecnologia così innovativa», è la risposta di Franz von Holzhaus-



sen, a capo del design Tesla. La Model S arriverà in Europa nei primi mesi del 2013. Negli Stati Uniti è in vendita a partire da 57.400 dollari, incentivi di 7.500 esclusi (in California si arriva a 10.000 dollari) e taglia a scelta per le batterie: 40, 60 o 85 chilowattora, con autonomie rispettivamente di 256, 324 e 420 km.





# L'AMERICAN DREAM? ORA È UNA FAVOLA **ELETTTRICA**

Da **start-up** di nicchia ad azienda che fa affari con colossi quali **DAIMLER** e **TOYOTA**, ecco la storia (di successo) della **società californiana**. Che ha rimesso in attività uno stabilimento abbandonato. E che ora punta a produrre 20 mila vetture elettriche



A lato, George Blankenship (a sinistra), responsabile marketing, ed Elon Musk, fondatore e boss della Tesla. Sopra, l'impianto di Fremont, California, dove lavorano circa 800 addetti.

**C**omunque vada è già un successo. Il tempo dirà se Tesla riuscirà a raggiungere l'obiettivo delle 20.000 Model S elettriche entro fine 2013: «Di queste, 10.000 sono state già state prenotate, versando 5.000 dollari di acconto», ha precisato George Blankenship, responsabile marketing e vendite della società a stelle e strisce. Nel frattempo, la storia della piccola azienda di Palo Alto ha il sapore di una pellicola hollywoodiana.

Tutto ruota attorno a Elon Musk, 40 anni: il fondatore e attuale Ceo ha creato Tesla grazie a una

parte dei profitti milionari ricavati dalla cessione di Paypal (piattaforma di pagamento per acquisti internet) a eBay (il noto sito di aste on line). Da solo, però, non sarebbe riuscito nell'impresa. Fondamentale, come per Chrysler e GM, il prestito del governo americano: 465 milioni di dollari, «che inizieranno a essere restituiti dalla fine di quest'anno», ha promesso Musk. Non solo. Dopo le 2.500 Roadster vendute finora (sviluppate sulla base della Lotus Elise), a guardare con interesse a Tesla sono arrivate anche le industrie tradizionali. A cominciare da Toyo-

ta, che le ha commissionato di sviluppare e produrre la RAV4 elettrica da vendere negli Stati Uniti. E poi Daimler: al Gruppo tedesco, che detiene il 4,7% di Tesla, i californiani hanno fornito le batterie al litio per la prima generazione della Smart elettrica e ora produrranno la classe B in versione elettrica (2014). Nell'azionariato c'è anche Panasonic, interessata al know how delle batterie al litio. **UNA STRATEGIA** Innovativa anche la formula di vendita. La Model S è venduta direttamente da Tesla solo nei propri store: oggi sono 12 «ma contiamo di aggiungerne altri 10

entro la fine dell'anno», ha spiegato Blankenship. La strategia è mutuata da Apple e sembra dare i suoi frutti: «In media uno store ha 1.000 visite al mese: quale concessionaria tradizionale oggi ha un numero così elevato di visitatori?». La strategia di prodotto poi è in espansione: a fine 2013 in Usa arriverà la SUV Model X e per il 2014 è prevista una compatta (nome in codice "gen III"), venduta «a un prezzo accessibile di circa 30-35.000 dollari», ha concluso Blankenship. Storia nella storia è quella di Nummi, lo stabilimento di Fremont dove si produce la Model S,





in piena Silicon Valley, acquisito da Tesla nel 2010. L'impianto realizzato da General Motors è stato, fin dalla nascita, conosciuto per la scarsa qualità delle vetture prodotte, per l'elevato numero di scioperi e l'alto tasso di assenteismo, come ricordano gli stessi cittadini di Fremont. Tanto che, alla fine, nel 1982 GM decise di chiuderlo. Due anni dopo, Toyota, alla ricerca del suo primo impianto negli Stati Uniti, propose un accordo "non convenzionale" a General Motors: i giapponesi avrebbero prodotto a Nummi la Corolla (una delle auto più vendute negli Stati Uniti) e gli

americani avrebbero potuto studiare da vicino il processo produttivo e l'organizzazione del lavoro di Toyota. La collaborazione durò fino al 2010, quando la crisi economica portò GM alla

Tesla decise di rilevare Nummi (grazie anche agli incentivi fiscali garantiti dallo Stato della California) per produrre l'elettrica Model S: «Tutti ci davano per pazzi, ma abbiamo dimo-

ca 800 dipendenti, 35 anni di media. D'altronde, la sfida è di quelle da "lieto fine": avere successo dove hanno fallito le due più grandi industrie automobilistiche mondiali. Davide che

## Dopo la Model S e la Roadster, a breve arriveranno anche una **SUV** e una **compatta** da 30.000 dollari

bancarotta: i giapponesi non potevano mantenere in vita Nummi da soli e decisero di chiudere lo stabilimento. La fine, però, era ancora lontana: dopo qualche mese, infatti,

strato di potercela fare», ha dichiarato Musk, durante la cerimonia di consegna delle prime Model S (in versione Signature da 100.000 dollari). Parole che hanno scatenato la festa dei cir-

vince su Golia. Per di più con un'auto a batterie. Segno che un altro futuro è sempre possibile. Per uno stabilimento. Per i suoi dipendenti. Per l'industria e la storia dell'automobile. ■