

COME CATTURARE L'ATTENZIONE
Non è passata per nulla inosservata la massiccia presenza dei costruttori di veicoli cinesi alla Iaa di Hannover. Tante le storie da raccontare, che aprono interrogativi importanti sullo scenario prossimo venturo dei veicoli industriali in Europa. Lo facciamo in queste pagine.

CI SARÀ SPAZIO PER TUTTI?

Si è tornato a parlare cinese nei giorni di Hannover: tanti i veicoli in mostra, anche di brand poco noti. Difficile dire se li vedremo un giorno in Europa. Proviamo, intanto, a conoscerli meglio

Se due anni fa la concomitanza con la lenta e graduale ripresa dalla pandemia aveva impedito a molti espositori e visitatori cinesi di raggiungere Hannover, quest'anno al gran ballo della Iaa l'apporto delle Case di Shenzhen e dintorni è stato di un certo peso. Tutto ciò non è evidentemente passato inosservato agli occhi degli addetti ai lavori, aprendo diversi interrogativi. Il più significativo dei quali è: i costruttori di camion cinesi possono davvero rivoluzionare il mercato europeo? Non è semplice dare una risposta a una domanda come questa. Commercializzare un veicolo pensato per il mercato domestico è impresa non banale, e il successo non è certo assicurato per diverse ragioni: dalle aspettative dei clienti sui veicoli alla rete di assistenza da costruire, per citarne giusto un paio.

Al momento, tra quelli presenti a Hannover, l'unico brand cinese attrezzato per sfidare davvero i competitor europei è Byd, che non a caso abbiamo inserito in un'altra sezione di questo numero di *Vado e Torno*. Con alcuni dei nomi che leggerete in queste pagine non avevamo familiarità prima di Iaa, altri hanno destato interesse anche in Europa negli ultimi mesi o anni. Tutti hanno cercato di sfruttare la vetrina della Iaa per farsi conoscere (e la curiosità di addetti ai lavori e appassionati era tangibile nei giorni della fiera) e, soprattutto, per stringere legami commerciali con soggetti europei. In vista del grande salto.

Abituiamoci anche ai nomi evocativi

Tra questi ultimi ecco **Superpanther**, brand nato soltanto nel 2022 che si pone l'ambizioso obiettivo di esportare 16 mila camion in Europa entro il 2030. Superpanther

ha già stretto un accordo con Steyr Automotive per la produzione e commercializzazione, in particolare, del pesante elettrico eTopas 600, modello dotato di assale elettrificato e batterie al litio-ferro-fosfato da 621 kilowattora che promettono 500 chilometri di autonomia. Proseguendo sulla scia dei minerali ('Topas' è il termine inglese per 'topazio'), il prossimo modello annunciato si chiamerà eEmerald. Alla cerchia dei Marchi noti appartiene **Windrose**, giovanissima start-up fondata dall'ex responsabile di Plus, Wen Han, e in grado in pochissimo tempo di realizzare un camion elettrico da 729 kilowattora di batterie e 670 chilometri di autonomia che ha già superato una prima fase di test e attirato l'attenzione di colossi globali, Decathlon su tutti. La somiglianza con il Semi di Tesla è evidente, con l'importante differenza della disponibilità anche di una versione 6x2 nel caso di Win-



PER TUTTI I SEGMENTI
Da sinistra in senso orario, i truck elettrici della gamma Jac Motors, già presenti in alcuni specifici mercati europei, si rinnovano con versatili soluzioni entry-level. L'avveniristico camion elettrico Windrose garantisce un'autonomia di 670 chilometri. Dongfeng punta con decisione sui veicoli commerciali e rimodella il design, mentre la neonata (o quasi) Superpanther annuncia una collaborazione con Steyr Automotive per far presa sul mercato anche in Europa.

E anche il Semi fa capolino in Europa

Tra le immagini che più hanno destato curiosità, nelle giornate successive alla fine della Iaa, ci sono quelle dei visitatori in fila allo stand Tesla per poter dare una rapida occhiata al Semi, il primo trattore stradale, ovviamente elettrico,

del Marchio di Elon Musk. Annunciato già a metà dello scorso decennio, il Semi si è fatto attendere per qualche anno prima di ri-approdare, nel 2022, alle cronache con i primi esemplari e l'accordo con PepsiCo per la consegna

dei primi truck. Il veicolo ha un design innovativo con la guida al centro della cabina che concettualmente vuole offrire al driver una migliore visibilità. Tesla promette un'autonomia (stimata) che si avvicina agli 800 chilometri e la possibilità di ricaricare il veicolo fino al 70 per cento in 30 minuti utilizzando i sistemi di ricarica proprietari. Alla Iaa, il Semi era a disposizione anche nell'area test, nonché esposto in un piccolo stand di fianco a quello, ben più grande, di Volkswagen. Dan Priestley, a capo del team di sviluppo del Semi, ha detto proprio a Hannover che Tesla è interessata al mercato europeo, ma che un eventuale ingresso non è in programma prima del 2026.



drose; i riscontri di chi l'ha provato nell'area test drive sono tutto sommato positivi.

C'è chi già conosce il mercato europeo

Jac Motors, oltre 60 anni di esperienza, è già presente in Europa, specialmente in Spagna e in Francia, con piani di

espansione che coinvolgono anche l'Italia. Alla Iaa, Jac Motors ha messo in mostra due light truck - 7,5 e 4,2 tonnellate la massa totale; payload fino a 4,5 tonnellate - e un pick up, il T9 Ev, il primo pick up elettrico cinese a raggiungere le sponde europee. Tutto rigorosamente

elettrico ed equipaggiato con batterie Catl. Con sede nella tristemente celebre Wuhan, il gruppo Dongfeng ('Vento dell'est') è tra i primi quattro colossi automotive cinesi, con un portfolio che va dalle auto fino a camion e autobus. Van elettrici e light truck fanno parte della gamma E-Star che



NON SI LESINA SULLO SPAZIO

Quello degli stand, per esempio, Sinotruk ha messo in mostra una profondità di gamma invidiabile, condivisa anche con Shacmoto. Per Wisdom Motor, fondata soltanto del 2019, il focus è naturalmente puntato sulle emissioni zero allo scarico, grazie a partnership di alto livello. Kinglong vuole entrare anche nel mercato truck, oltre che in quello del trasporto passeggeri. Il Merry Haul visto alla Iaa era soltanto un concept; ben più concreta la presenza sui commerciali.



Quantron senza stand. Guai in vista?

Più volte abbiamo parlato della tedesca Quantron, azienda del gruppo Haller specializzata nel retrofit di camion e light truck e particolarmente focalizzata sull'idrogeno. Dallo scorso anno, Quantron è presente direttamente anche in Italia con una filiale e uno country manager, Fabrizio Simoni. Nel corso dell'evento pre-Iaa riservato alla stampa a Francoforte, a cui Quantron aveva partecipato in qualità di sponsor, l'azienda aveva annunciato importanti novità che sarebbero state presentate a Hannover. Invece, non senza

una certa dose di sorpresa, di Quantron alla Iaa nemmeno l'ombra: partecipazione cancellata all'ultimo momento e niente stand. In più, il direttore vendite Utz Rachner è migrato, direzione Maxus, insieme al responsabile comunicazione,

Jörg Zwilling. Non abbastanza, evidentemente, per un 'de profundis' nei confronti dell'azienda di Augusta, ma certamente un campanello d'allarme da tenere in considerazione. D'altronde, l'idrogeno non sta sfondando...



abbiamo visto in fiera, con il 'piccolo' V5 a tirare la volata grazie alle sue forme sinuose e moderne. In questo caso, due modelli da 3 e 3,2 tonnellate di massa totale e batterie Catl da 42 e 53 kilowattora. In generale, da parte di Dongfeng, un'offerta piuttosto ampia nel segmento dei veicoli commerciali leggeri

con propulsione elettrica. A proposito di costruttori attivi anche nel segmento autobus, Kinglong, Marchio con sede a Xiamen, nella provincia di Fujian, ha esposto per la prima volta un concept truck, il Merry Haul a idrogeno, che i cinesi sperano di portare in Europa già nel 2026. Con un design avveniristico, il ca-

mion è dotato di telecamere digitali al posto degli specchi tradizionali e ha una massa totale, inclusa la combinazione, di 36,7 tonnellate. In arrivo anche una gamma di van elettrici dal design e dagli interni piuttosto essenziali: il messaggio che la Casa cinese ha voluto dare a Hannover è stato soprattutto quello della



rinnovata presenza anche nel trasporto merci, oltre che nel trasporto passeggeri.

Dal diesel all'idrogeno. E c'è anche l'ibrido

Lo stand sicuramente più grande e appariscente era però quello di Sinotruk, per volumi di vendite sul mercato domestico il terzo principale costruttore cinese. Sinotruk ha alle spalle collaborazioni con Steyr e Volvo Trucks e oggi può contare su una gamma ampia non soltanto di modelli di truck, ma anche di motorizzazioni: diesel, ibrido, elettrico e anche idrogeno. Sia fuel cell, sia - ed è il caso del concept truck dal nome evocativo Yellow River che era in bella mostra alla Iaa - con motore a combustione interna a idrogeno. Una potenza di fuoco non indifferente per il costruttore cinese, presente anche con un altro Marchio all'interno del gruppo, cioè Shacmoto. Anche in questo caso, una pletora di motorizzazioni di-

verse, inclusa la versione a celle a combustibile del pesante stradale X6000. Cina parte, Shacmoto è attualmente presente negli Emirati arabi, grazie a un dealer locale. Altro costruttore cinese presente a Hannover, Wisdom Motor ha una storia abbastanza breve, essendo stato fondato solo nel 2019 e puntando decisamente sulle emissioni zero. Per quanto riguarda i camion, Wisdom ha sviluppato una piattaforma di truck a idrogeno attualmente disponibile come cabinato o trattore. La tecnologia è quella delle fuel cell, per cui il costruttore cinese ha avviato una collaborazione con la canadese Ballard. Le batterie sono, invece, fornite da Catl, mentre il motore elettrico che dà potenza al veicolo è un Dana Tm4. Tutte collaborazioni che fanno capire come, almeno sulla carta, i cinesi intendono fare sul serio il trasporto merci a emissioni zero.

Fabrizio Dalle Nogare