

PRIMO PIANO

GIOCCARE CON LE

Mentre i grandi si attrezzano immaginando scenari radiosi per l'auto elettrica, anche i piccoli fanno la loro parte. Piccola è infatti la Estrima, azienda del Trivento nata da una costola della Breida, 100 dipendenti e oltre 60 anni passati a costruire cabine per trattori ed escavatrici. Che ora si lancia nella produzione del più piccolo veicolo elettrico omologato per uso stradale. Si chiama Birò ed è lungo 1,74 metri

Si chiama Estrima Birò: è una miniauto elettrica lunga poco più di metà di una Smart. Costa 6200 euro, è agile e divertente. Non senza qualche limite

di Marco Visani - Foto Fuggiano (Oliver)

(poco più di metà di una Smart) e largo 1,03 (la vecchia 500 era 1,32...). Lo muovono due motoruote (i motori elettrici sono cioè integrati nei cerchi posteriori, che per questo sono neri e pieni) ca-

paci complessivamente di 4 kW (5,4 cv) e 45 km/h, autolimitati per legge come succede su tutti i quadricicli leggeri. Che come tali si guidano con il patentino da ciclomotore a partire da 14 anni. Ali-

mentato da 8 batterie al Piombo-gel da 12V disposte sotto i sedili, ha un'autonomia di 55 km con il solo guidatore a bordo e 20°C di temperatura esterna. La ricarica completa (da 220V) richiede



MACCHININE

8 ore e costa 0,80 euro. Anche se ha un tetto e due posti, il Birò non viene presentato come un'automobile ma piuttosto come un'alternativa allo scooter. Prudenza per certi versi persino esagerata, per altri ragionevole. Di bello, il Birò ha uno sfruttamento degli spazi geniale: la mancanza di trasmissione e di un asse posteriore propriamente detto ha permesso di ricavare un vano di 40 litri in coda; altri spazi sono nell'abitacolo e nel musetto.

L'abitabilità è limitata soprattutto in larghezza: in due si sta davvero stretti e il freno a mano, sulla destra sotto la plancia, interferisce con le ginocchia del passeggero. La posizione di guida è poco naturale: si sta appollaiati e il volante è pressoché orizzontale. Non esistono regolazioni di alcun genere e il riscaldamento non c'è: si possono solo avere, optional (402 euro), due bocchette per sbrinare il parabrezza, mentre per la ventilazione sono previsti – e risultano efficaci – il lunotto e il tetto in vetro apribili a compasso. Anche le porte in policarbonato trasparente, incernierate all'indietro, si pagano a parte (868 euro): per limitare il prezzo (7.500 euro più la messa in strada cui sottrarre

1.300 di incentivo statale per le elettriche) molti contenuti sono optional. Persino le cinture di sicurezza (102 euro) che, pur non obbligatorie su questo genere di veicoli, avremmo trovato volentieri: specie guidando senza porte, si ha la sensazione di essere troppo esposti. E senza sportelli, slegati e senza casco,

non è il massimo trovarsi in mezzo ai TIR su una rotonda. Altro aspetto perfezionabile, gli specchietti di derivazione motociclistica, troppo piccoli specie considerando che non esiste un retrovisore interno. **Divertente** invece la guida: l'ottima accelerazione tipica dei motori elettrici viene esaltata

segue a pag. 36 >



DAVIDE E GOLIA

Accanto a qualunque vettura, il Birò appare in tutta la sua compattezza: vantaggiosissimo in parcheggio, meno nel traffico. Specie in una trafficatissima rotonda.

PRODUZIONE QUEST'ANNO FORSE MILLE

Otto importatori esteri, 25 rivenditori in Italia: quella che Estrima sta organizzando è una vera e propria rete commerciale che nel 2009, dopo soli sette mesi di produzione (che è iniziata infatti a giugno) ha già fatturato 400mila euro. Venduto finora in 200 esemplari, il Birò dovrebbe essere realizzato tra i 500 e 1000 pezzi nel corso del 2010: tutto dipende dall'esito di possibili accordi con

municipalità ed enti pubblici che prevedono di impiegarlo in sharing o come navetta per parcheggi scambiatori. Anche se la stragrande maggioranza dei clienti attualmente è composta da privati, la Guardia di Finanza ne ha comperati alcuni (impiegati a Palermo, Ischia, Roma e Napoli); il Comune di Pordenone ne utilizza tre. Per informazioni sui rivenditori www.estrime.com; telefono 0434.030189.

PRIMO PIANO

◀ **SEGLIE DA PAG. 35**

tata dalla funzione boost che per 20" rinvigorisce lo spunto. Grazie al baricentro basso e alla posizione centrale del pacco batterie (vale 110 dei 330 kg di peso), il Birò dà prova di un'agilità e una stabilità notevoli specie se si scelgono gomme automobilistiche a sezione maggiorata (+60 euro) invece di quelle da scooter, di serie. I quattro freni a disco, pur sprovvisti di servofreno e ABS e affidati a un pedale un po' legnoso, permettono decelerazioni efficaci ed esenti da bloccaggio. Tra gli altri pregi, la grande luminosità interna e una costruzione molto accurata, lontana anni luce dall'approssimazione abituale sulle microvetture. Quanto all'assorbimento d'energia, prestando fede all'indicatore di bordo si dimostra molto inferiore al dichiarato, visto che dopo 20 km solo una delle sei tacche che indicano il pieno si era spenta. E poi, suscita enorme interesse: in mezz'ora tre persone ci hanno fermato per chiederci cos'è e quanto costa. Con le macchine vere, non succede più... ■



LO SPAZIO È POCO MA SFRUTTATO BENISSIMO

Oltre al vano posteriore da 40 litri (sopra) c'è una nicchia da 2,8 litri sul musetto (a sinistra): sollevandola (è tenuta ferma da due velcro) si accede ai servizi di bordo (lavavetri e liquido freni). Dietro i piccoli sedili c'è un portaoggetti; altri due vani sono alle estremità della plancia (sotto).



TI SENTI UN PO' IN UFFICIO

Sollevando e ribaltando gli schienali si accede all'ennesimo vano. I braccioli sono quelli delle sedie girevoli da ufficio.

