

CONTROMANO

Tra costruttori e politica ora c'è aria di ribaltone

Il vento è cambiato. In Europa (e in Italia soprattutto) le auto elettriche si vendono sempre di meno e son ostaggio degli incentivi, ma la novità ora è che la politica ha compreso che insistere sulla rivoluzione peggio orchestrata della storia economica moderna può far perdere consensi. Avvicinandosi le elezioni europee, anche le convinzioni di Ursula von der Leyen, che da presidente della Commissione Europea ha orchestrato la corsa all'abbandono dei mo-

tori tradizionali, iniziano a vacillare. E una proroga alle scadenze per l'adozione obbligatoria dei motori elettrici (con un allargamento a quelli sintetici) pare sempre più probabile. Il problema è che ora sono i costruttori ad essere a dir poco perplessi, perché molti di loro - per investimenti fatti e accelerazioni obbligate verso le batterie - non possono permettersi di tornare indietro. La beffa del: "scusate, abbiamo scherzato" insomma non li farebbe ridere affatto.

AUTO&MOTORI

Una nuova filosofia costruttiva e soluzioni tecnologiche che si servono dell'Intelligenza Artificiale: ecco com'è e come va uno dei modelli più attesi al debutto

ALBERTO CAPROTTI

Esistono automobili che debbano portandosi appresso un messaggio, e a volte una missione. Quella della nuova Renault Scenic E-Tech è cambiare le prospettive sulla mobilità elettrica, avvicinando chi ancora si fida poco o ha giustificate perplessità su questo tipo di alimentazione. Un compito ambizioso, che la crossover francese affronta proponendosi come la prima vettura 100% a batteria a vocazione familiare per dimensioni e filosofia architettonica. E con un'autonomia che abbatte l'ansia da ricarica, grazie a 625 km di percorrenza dichiarata con un pieno di corrente, che nell'uso reale diventano in realtà circa un centinaio di meno ma che alzano comunque l'asticella a livelli che oggi solo Tesla riesce a garantire. Renault d'altronde le elettriche le conosce bene, avendoci scommesso già più di 12 anni fa quando lanciò la Zoe, e forte dell'esperienza maturata in seguito con Twingo e Mégane. Ora poi può contare su Ampère, una divisione dedicata all'alimentazione 100% con la spina con 11.000 dipendenti e 3.000 ingegneri.

Le dimensioni della nuova Scenic E-Tech sono quelle di una vettura di segmento C (4,347 metri di lunghezza per 1,86 di larghezza) con proporzioni che le consentono una grande abitabilità interna, come dice Gore Vidal - capo del design Renault - «espressione del nostro nuovo linguaggio stilistico e all'insegna dell'efficienza, dell'accessibilità e dell'integrazione sostenibile nell'ambiente». Tutte caratteristiche che messe insieme hanno contribuito a far vincere alla nuova



Renault Scenic E-Tech

L'elettrica da famiglia che sa andare lontano

625 km

È l'autonomia dichiarata della nuova Renault Scenic E-Tech con un "pieno" di corrente: per quella reale occorre calcolare circa 100 km in meno

va Scenic il premio "Auto dell'Anno 2024", il riconoscimento più ambito del settore a livello europeo. Secondo Raffaele Fusilli, amministratore delegato di Renault Italia, «Scenic è stata eletta Car of

Eletta "Auto dell'Anno 2024", la crossover francese nasce con l'intento di avvicinare gli scettici alla mobilità 100% a batteria grazie alla sua elevata autonomia

70

Sono i comandi vocali che l'auto è in grado di recepire come corollario ai sistemi di sicurezza che comprendono anche un nuovo assistente virtuale

The Year 2024 perché è bella, perché è intelligente in fatto di misure e posizionamento sul mercato, e perché è sorprendente dal punto di vista del confort. Non credo di esagerare se dico che è un'au-

Renault Scenic E-Tech arriverà su strada prima dell'estate. Il listino parte da 40.50 euro

tomobile che porta la casa su quattro ruote...».

In effetti salendo a bordo, si percepisce subito una sensazione di benessere e di un abitacolo luminoso e ampio, con elementi studiati come fossero di arredamento. La novità più sfiziosa, oltre al grande bracciolo posteriore utilizzabile come contenitore e come supporto e ricarica per cellulari e tablet dei passeggeri, è il tetto panoramico "Solarbay" che diventa completamente o parzialmente opaco o trasparente su richiesta (anche vocale) e che mantiene il confort termico a bordo in estate e inverno.

Si tratta di uno dei 70 comandi a voce che l'auto è in grado di recepire come corollario ai sistemi di sicurezza offerti che si aggiungono al nuovo safety coach, l'assistente virtuale che funziona attraverso l'Intelligenza Artificiale che in ogni momento monitora il comportamento di chi guida e da suggerimenti ad esempio in merito a rispetto dei limiti di velocità e distanza dal veicolo che precede. Da grande viaggiatrice anche il bagagliaio, con 545 litri di capienza minima. Buone infine le sensazioni di guida. Non ha e non vuole avere prestazioni da sportiva ovviamente: si tratta di una vettura perfetta per un buon padre di famiglia, morbida e progressiva pur con le caratteristiche tipiche dell'elettrico ad iniziare dalla reattività nello spunto.

La batteria che muove Scenic E-Tech è da 60 o 87 kWh per complessivi 170 o 220 Cv di potenza. Quattro i livelli di allestimento proposti, con prezzi a partire da 40.050 euro: già ordinabile in concessionaria, le consegne inizieranno prima dell'estate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANTEPRIMA

All'anagrafe era Renault 5, ma tutti la chiamavano R5: debuttò nel 1972 e riscosse un successo straordinario grazie alle sue dimensioni contenute, al pari del prezzo. Il marchio francese continuò a costruirla fino al 1984, commercializzandone 9 milioni di esemplari in tutto il mondo. Ora ritorna, e non poteva non fare notizia. Le forme sono più che vagamente retrò, ma il messaggio è estremamente moderno. Nuove Renault 5 E-Tech è anzi, l'auto simbolo del rinnovamento industriale del marchio: una city-car bella e simpatica, solo 100% elettrica (qualcuno dirà: purtroppo), costruita completamente in Francia, e soprattutto più o meno accessibile dal punto di vista del prezzo che non è ancora ufficiale ma dovrebbe partire da meno di 25.000 euro. Le prime consegne sono previste per il secondo semestre del quest'anno. La sua antenata, 50 anni fa, segnò un'epoca grazie al design



Forme di ieri, tecnologia di domani. Cinquant'anni dopo Renault 5 torna per piacere

anticonformista e ai colori vivaci: piaceva soprattutto ai giovani e alle donne. Colori e stile che la nuova R5 ha ereditato, insieme alle dimensioni compatte (3,92 metri la lunghezza) a metà strada tra la Twingo e la Clio. L'aspetto è grintoso, le proporzioni azzeccate. Naturalmente diversa la tecnologia a bordo, con il debutto dell'avatar Reno che abordo assiste chi guida e risponde a tutte le domande anche grazie all'intelligenza artificiale di ChatGPT. Sotto al pianale, le batterie sono in due taglie diverse con tre i livelli di potenza (95, 120 e 150 CV): quelle da 52 kWh promettono fino a 400 km di autonomia e avranno successivamente un'alternativa meno potente da 40 kWh per 300 km di durata. Un piccolo vezzo: là dove c'era la griglia sul cofano del vecchio modello oggi trova posto un indicatore di carica che si illumina quando il conducente si avvicina alla vettura, mostrando il livello della batteria.

LA PROVA SU STRADA

Jeep Avenger cresce e guadagna l'ibrido: ora è l'unica che può farsi in tre

Dopo le versioni 100% elettrica e a benzina, debutta anche la doppia alimentazione con cambio automatico che completa la gamma di un modello di successo

Eletta Auto dell'Anno giusto 12 mesi fa, e 70mila ordini in Europa (il 33% dei quali per il modello esclusivamente a batteria) da quando ha debuttato: è difficile individuare nel panorama attuale una vettura di maggior successo rispetto alla Jeep Avenger. Che ora diventa anche l'unica auto del segmento B disponibile con tre motorizzazioni, grazie all'arrivo della variante e-Hybrid in aggiunta alle versioni benzina ed elettrica. L'abbiamo provata in condizioni diverse, tra le curve della pista Langhe, nel Centro Prove di Balocco, in strada e lontano dall'asfalto, apprezzando prima di tutto l'introduzione del cambio automatico DCT6 a doppia frizione, ideale per esaltare l'elasticità del tre cilindri 1.2 mild hybrid da 100 CV e 205 Nm di coppia, abbinato a un motogeneratore che si occupa del suo avviamento e a un propulsore elettrico da 21 kW (29 CV) integrato nel cambio. Una soluzione che permette alla ba-

by Suv Jeep di muoversi in modalità esclusivamente elettrica in manovra e alle basse andature (fino a 30 km/h), nonché di beneficiare di un aiuto al termico nelle fasi di accelerazione. Il sistema è dotato di una batteria agli ioni di litio a 48 V che si ricarica autonomamente in frenata, in discesa e in rilascio: in pratica viene definito mild, ma funziona come un full hybrid, con 6 modalità di guida selezionabili (3 su asfalto normale e 3 in fuoristrada o su terreno innevato) coadiuvate dal sistema di assistenza in discesa.

L'Avenger ibrida sembra più silenziosa della sorella a benzina, e il quintale abbondante di peso in più non si avverte al volante. Anzi, finisce per risultare un pregio, regalando una presenza più solida. Sicura e prevedibile nelle reazioni, affidabile nella tenuta di strada, si lascia guidare con disinvoltura. E non delude nemmeno lontano dall'asfalto, confermandosi una vera Jeep

nonostante la trazione anteriore e l'assenza delle quattro ruote motrici.

Jeep Avenger e-Hybrid arriverà in concessionaria a fine aprile, ed è proposta negli stessi tre allestimenti previsti per le altre motorizzazioni, cioè Longitude, Altitude e Summit. I prezzi della mild-hybrid partono da 26.000 euro, ossia 1.700 euro in più della versione a benzina tradizionale e quasi 8.000 euro meno della Avenger elettrica. In caso di permuta o contestuale rottamazione, è offerta al lancio anche con rate da 159 euro per 35 mesi (anticipo 6.527 e riscatto fissato a 17.410 euro).

Nel corso di quest'anno, Jeep farà debuttare anche la versione aggiornata della Renegade (con novità soprattutto in tema di infotainment) e della Compass, che fruirà di un nuovo sistema di guida autonoma di livello 2 e di una migliore connettività. (A.C.)



La nuova Jeep Avenger e-Hybrid

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code



© RIPRODUZIONE RISERVATA