

La prova

Costi contenuti e linea originale per la wagon compatta francese



La Renault Clio Sporter

Renault Clio Sporter: la station torna giovane

Sono tempi di Suv e crossover, verissimo. Piacciono e fanno tendenza, anche troppo. Ma una fetta di pubblico che resta affezionato alle station wagon esiste ancora. Il problema è svecciarle, e

renderle appetibili anche ad un pubblico che non è più solo quello dei padri di famiglia. Renault ci ha provato con la nuova Sporter, sorella maggiore della Clio con 20 cm in più in lunghezza, un baule da 443 litri e soprattutto una linea davvero grintosa e sportiva.

Missione compiuta, perché l'aspetto complessivo risulta accattivante e proporzionato. La Clio Sporter è una familiare compatta (427 cm) che garantisce una guida piacevole e appagante, specie nella versione più "cattiva", la GT Tce da 120 Cv turbo-benzina che abbiamo provato. Grintosa senza essere eccessiva con i paraurti ridisegnati, l'assetto ribassato, l'estrattore posteriore, le minigonne, il doppio terminale di scarico e i cerchi in lega a 5 razze da 17", si distingue dalle altre versioni

per un look simile a quello della più estrema Clio RS da 200 Cv. Arricchita da sedili profilati, paddle al volante per l'uso in modalità sequenziale, volante a 3 razze massiccio con impunture a vista, pedaliera in alluminio, piacerà ai più tecnologici il sistema R-Link con display touch screen da 7" che permette di visualizzare una miriade di informazioni che difficilmente si trovano anche su auto più sportive e di gamma superiore. Sotto il cofano il 1.2 Tce della Clio Sporter GT spinge con grande agilità garantendo prestazioni interessanti con percorrenze che si avvicinano ai 15 km/litro. È abbinato al cambio automatico a doppia frizione, di serie con questa motorizzazione, molto adeguato anche all'uso urbano. Più che buona la te-

nuta di strada grazie anche alla precisione dello sterzo, non altrettanto forse la visibilità complessiva, penalizzata dal lunotto piccolo. Guardando alle versioni meno "spinte" in listino e le varianti offerte (due benzina e un diesel da 75 a 90 Cv in diversi allestimenti) spiccano il 1.0 benzina Tce Energy (consigliato a chi fa pochi chilometri) e il risparmio 1.5 diesel dCi da 90 Cv. I prezzi partono da 14.400 euro. Riassumendo, la Clio Sporter si rivolge alle famiglie giovani, che in una vettura non impegnativa sotto il profilo dinamico cercano una linea originale, ottima capacità di carico e la multimedialità necessaria ai giorni nostri. Il tutto con costi di acquisto e di gestione più che abbordabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DI ALBERTO CAPROTTI

L'avviamento è a pulsante, il silenzio garantito. E la sensazione di viaggiare producendo vapore acqueo anziché fumi nocivi risulta abbastanza confortante. Idrogeno, questo sconosciuto. Specie se è quella la "benzina" che fa muovere l'auto che abbiamo provato sulle strade di Milano, la ix35 FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) di Hyundai, primo costruttore al mondo a inaugurare la produzione in serie di veicoli con questo tipo di alimentazione. Zero emissioni dunque: il Suv Hyundai si guida come un qualunque modello elettrico, quindi come ogni mezzo dotato di cam-

Al volante della Hyundai ix35, la prima "fuel cell" prodotta in serie. Dietro di sé lascia solo vapore acqueo, è bella da guidare e quasi impossibile da rifornire. Per ora, ma non per sempre...



La Hyundai ix35 FCEV, con un pieno di idrogeno ha quasi 600 km di autonomia

Idrogeno, non solo illusione

bio automatico. Leva sulla posizione "D", piede sull'acceleratore e via. L'idrogeno fluisce dai serbatoi alle celle a combustibile dove, reagendo con l'ossigeno dell'aria, crea corrente che va ad alimentare il motore elettrico.

Equipaggiata con una struttura che fornisce una potenza equiparabile ad un propulsore da 100 kW (136 CV) e due serbatoi di stoccaggio dell'idrogeno nascosti sotto il piano di carico, è in grado di percorrere fino a 594 km con un serbatoio pieno, tocca la velocità massima di 160 km/h e può circolare su strada fino ad una temperatura esterna di -30°C, grazie all'elevata qualità della batteria ai polimeri di litio. L'unico prodotto di scarto che si lascia alle spalle è vapore acqueo. Pulito, respirabile, incredibile. Ma ancora illusorio. Risultato di 14 anni di studi e ricerche sull'alimentazione alternativa, la ix35 Fuel Cell rappresenta la terza generazione di veicoli Hyundai a idrogeno. Nonostante i 200 kg in più rispetto alla ix35 tradizionale, dalla quale si distingue unicamente per una diversa griglia frontale, su strada si muove con agilità. Il peso in più sull'avantreno si fa sentire in accelerazione nelle curve strette, dove il sottosterzo è marcato, ma non pregiudica la tenuta di strada.

In condizioni di marcia normale, tutta l'energia elettrica necessaria alla trazione è prodotta solo dall'idrogeno attraverso la pila di combustibile, ma se occorre per brevi periodi maggiore spinta, in accelerazione altra potenza viene fornita dalla batteria al litio, come se fosse una sorta di turbo elettrico che si ricarica poi in frenata. Il problema inizia quando l'idrogeno finisce. Ed è un problema quasi insormontabile. Perché i distributori in Europa sono assolute rarità. E in Italia sono tre in tutto: a Milano, a Trento e a Bolzano. Un gas amico, assolutamente pulito, ma per accumularne quantità significative, l'idrogeno deve essere compresso in maniera rilevante (circa 700 atmosfere) o tenuto a bassissime temperature (-259 gradi), caratteristiche complesse e dispendiose.

Qualcosa però ora si muove: la ricerca di energie alternative sostenibili ha ripreso forza, anche se da noi siamo solo a livello di intenti. In Alto Adige c'è un progetto per la costruzione di 24 stazioni di produzione e di-

stribuzione di idrogeno entro il 2015 che si inserisce in quello di un "autostrada verde" da Verona a Stoccarda, con un distributore ogni cento chilometri. Hyundai intanto ha annunciato la consegna di 75 nuovi esemplari di ix35 a idrogeno a Bolzano, Copenhagen, Innsbruck, Londra, Monaco e Stoccarda, all'interno di un programma promosso con una partnership pubblico-privata ad opera della Commissione Europea. L'altro problema - per ora almeno - è il prezzo. Alla Hyundai nessuno ufficializza cifre di listino per la ix35 Fuel Cell che attualmente ha comunque come obiettivo di mercato solo le amministrazioni pubbliche e le aziende private. Per farsi un'idea, il costo di un'unità fuel cell (celle a combustibile, serbatoi per il gas e inverter) è passato addirittura da circa un milione di dollari nel 2007 a un prezzo attualmente vicino ai 70.000 dollari, cifra che diminuirà ancora in seguito all'aumento della produzione in scala. E il pieno? Un litro di idrogeno va dai 5 ai 10 euro (secondo le modalità di produzione), ma l'efficienza di queste auto va ad ammortizzare la spesa. Per percorrere 100 km, basta circa un solo litro di idrogeno contro i 5-6 litri di gasolio normalmente utilizzati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RIPENSAMENTI E NUOVE ALLEANZE

SOLO 250 IMPIANTI NEL MONDO IN NORVEGIA. 12 IN 600 KM. LA BMW CI PROVO PER PRIMA

La via dell'idrogeno, aperta da Bmw e poi chiusa nel 2009 quando abbandonò la produzione della sua vettura con questo tipo di alimentazione, sembrava impraticabile. Troppe le difficoltà di stoccaggio, problematica la gestione dei motori (delicatissimi) unicamente a idrogeno, penalizzante la perdita di quasi il 50% dell'energia nei vari passaggi. Ora però qualcosa si muove. È l'idrogeno unito all'elettrico è tornato tra le tecnologie su cui puntare. Bmw ci ha ripensato e si è alleata con Toyota attraverso un accordo per sviluppare insieme progetti di mobilità sostenibile. In più c'è l'accordo tra Daimler, Ford e Renault-Nissan con Yokohama con gli stessi obiettivi e una data di scadenza: il 2017, anno in cui, secondo le case coinvolte, sarà una realtà diffusa. Hyundai sembra il marchio che ci crede più di tutti. Già dal 2013 il costruttore coreano sta

distribuendo esemplari di ix35 FCEV ad enti pubblici ed aziende private di Copenhagen e Londra, in località dove l'Unione Europea ha stabilito programmi di sostegno alla mobilità alimentata a idrogeno, e avviato la realizzazione delle necessarie infrastrutture. La previsione è che oltre 1,5 milioni di veicoli a idrogeno potrebbero circolare in nord Europa entro il 2030. I progressi sulla via delle auto dal tubo di scappamento "sputano" solo vapore acqueo sono però lenti, se si pensa che il primo distributore di idrogeno risale al 2000, installato negli Usa a Dearborn, in Michigan, la città natale di Henry Ford. Oggi gli impianti in tutto il mondo sono circa 250. Nel 2009, è stata inaugurata in Norvegia l'autostrada "a idrogeno" Oslo-Stavanger: 600 km con 12 stazioni di servizio. Solo Copenhagen, Oslo, Francoforte, Berlino, Londra, Monaco, Amsterdam, Amburgo e Barcellona hanno stazioni di rifornimento di idrogeno per autotrazione. (A.C.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Precari, pure nelle idee

Un "tavolo di concertazione" assolutamente vuoto apparecchiato dall'ex ministro Zanonato fu l'unico gesto di attenzione nei confronti del mondo dell'auto del passato governo. E quasi zero sono le idee anche di quello attuale per risolvere un mercato che mostra leggerissimi segni di ripresa. La domanda ci sarebbe: il problema è che 6 milioni di potenziali clienti oggi non possono acquistare un'automobile nuova solo perché non hanno accesso al credito (dati Censis). Ora un marchio concede a chi è assunto - anche a tempo determinato - almeno sei mesi di contratto - un finanziamento al momento dell'acquisto della sua city car più economica. Bello, anche se è amaro constatare che ad aiutare gli italiani a possedere un'auto sia la Hyundai, coreana doc. Noi siamo troppo impegnati a mettere all'asta quelle blu dei politici, mossa doverosa ma che ai giovani e ai precari serve pochino davvero.

Due ruote, la «grande bellezza» di Vespa Sprint



La nuova Vespa Sprint

Giovani, belli e sportivi. Con un sogno da raggiungere e tanta strada da percorrere. Inseguendo la libertà. In sella a una Vespa Piaggio: la Sprint, che dalla metà degli anni Sessanta ha accompagnato la marcia di cambiamento di intere generazioni. Un mito intramontabile della casa di Pontedera che ritorna in versione moderna, arricchita delle più avanzate dotazioni tecniche e completamente ridisegnata, sull'onda evolutiva del recente progetto di Vespa Primavera, in strada da fine 2013. Ed eccola la nuova Sprint, anche lei giovane, bella e sportiva, a (quasi) settant'anni dal primo

esemplare, con l'obiettivo di superare le 190mila Vespa vendute globalmente nel 2013 (in rialzo del 14% sul 2012). Il debutto è avvenuto a Roma, sulla involontaria ma perfetta scia del film «La grande bellezza» del Premio Oscar Paolo Sorrentino. La «grande bellezza» di Vespa ha colorazioni brillanti: Montebianco, Rosso Dragon, Nero Lucido, e per osare Blu Gaiola e Giallo Positano. «Siamo obbligati a guardare al futuro, senza dimenticare le radici. Ma fare una Vespa più bella dell'originale non è affatto facile», ammette Marco Lambrì, capo del Centro stile del gruppo Piaggio, orgoglioso del

risultato raggiunto. Bellezza, life style, ma anche tecnologia e innovazione. La Sprint è l'unico scooter al mondo tutto in acciaio: leggera e maneggevole senza rinunciare al comfort. Le ruote più grandi, con cerchi da 12 pollici, rendono la guida brillante, per sgusciare agilmente nel traffico cittadino. Tre i motori: la 50cc, nella versione 2 tempi e 4 tempi con distribuzione a 4 valvole; la 125cc, 3 valvole. La Vespa Sprint è in vendita da 2.890 euro per la 50 cc e a 3.900 per la 125cc. La nuova generazione Sprint può scattare.

Giuseppe Matarazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA