



La Ateca, primo modello del marchio Cupra

Approfondimenti, test e notizie nella sezione Motori vai sul sito [www.avvenire.it](http://www.avvenire.it)

## Ateca, la prima Cupra che va da sola

EDOARDO NASTRI

Unicità, raffinatezza e prestazioni. Queste le caratteristiche di Cupra, il nuovo marchio "indipendente" sportivo di Seat, nato lo scorso febbraio a Martorell. «Il nostro brand è dedicato ad appassionati. Vogliamo posizionarci esattamente al centro tra i costruttori premium e i generalisti per conquistare clienti da tutti e due i mondi», ci spiega Antonino Labate, responsabile del marchio. In attesa della creazione di una propria rete di distribuzione e della presentazione di nuovi modelli, precisamente sette quelli già an-

nunciati entro il 2021, il brand si appoggerà all'infrastruttura Seat esistente con una zona dedicata nelle 277 concessionarie in Europa. Il modello d'esordio è dunque la Cupra Ateca, che è di fatto il Suv medio della casa spagnola - 4,37 metri di lunghezza, 1,84 di larghezza e 1,60 di altezza - rivisto nel design e nella motorizzazione. Al primo sguardo si percepisce il cambiamento rispetto alla Seat Ateca: la vettura appare più grintosa grazie ad alcuni particolari stilistici che vanno ad accentuarne la sportività. Sul frontale la griglia è ora a nido d'ape e sopra il paraurti campeggia la scritta Cupra. Al posteriore troviamo 4 terminali di scarico e uno spoiler pronunciato.

Gli interni non sono stati stravolti, a fare la differenza rispetto all'Ateca "tradizionale" sono alcuni dettagli che ne esaltano la sportività. Primi fra tutti i sedili sportivi, optional da 900 euro, che svolgono bene la funzione di contenimento e danno carattere all'abitacolo. Qua e là dettagli in carbonio, cuciture a contrasto in color rame e, al centro del volante, il marchio Cupra. Il quadro strumenti della vettura è digitale e d'impostazione sportiva, la strumentazione è chiara e completamente riconfigurabile. Al centro della plancia spicca il display touchscreen da 8 pollici da cui si gestiscono tutte le funzioni dell'infotainment. Su strada, la Cupra Ateca diverte. No-

stante sia un Suv di medie dimensioni ha poco rollio in curva e la trazione integrale lo incolla alla strada. Sotto al cofano il 2.0 Tsi turbo benzina da 300 CV del Gruppo Volkswagen la fa andare forte anche grazie ai 400 Nm di coppia massima disponibili tra i 2000 e i 5000 giri al minuto. Lo sterzo è progressivo e preciso. Tra le dotazioni opzionali interessanti i freni maggiorati Brembo da 2440 euro. «A oggi non abbiamo competitor sul mercato», conclude Labate. In effetti al momento non esistono Suv di segmento C con paragonabili caratteristiche tecniche al prezzo - comunque non leggero - di 44 mila euro.

ALBERTO CAPROTTI

Sulle nostre strade viaggiano ogni giorno 7 milioni e 582 mila veicoli ante Euro3, cioè con più di 17 anni di anzianità, che rappresentano più del 20% del parco circolante. Basterebbe questo dato per comprendere le conseguenze in termini di pericolosità e potenziale inquinante di una tale massa di veicoli vecchi, spesso privi di una manutenzione aggiornata e comunque sprovvisti dei più moderni sistemi di protezione e controllo delle emissioni oggi disponibili. Per questo il problema del rinnovo del parco auto italiano «è anche di sostenibilità sociale: la sostituzione dei mezzi più vecchi avviene a velocità lentissima, per la maggiore difficoltà da parte delle persone con meno disponibilità economica a sostituire la propria vettura». Lo sostiene da tempo Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'associazione che rappresenta le Case automobilistiche estere in Italia. Commentando lo schema di incentivi varato in Germania, dove i costruttori hanno deciso di offrire dai 3.000 ai 5.000 euro per sostituire ogni vecchia vettura diesel con una nuova, Valente sottolinea

# Parco auto da rinnovare «È un'esigenza sociale»

che «il rinnovo del parco auto, come abbiamo già sottolineato in un documento redatto assieme ad Anfia e Federauto, è per l'Italia una priorità, ancora più che per la Germania. Ed è paradossale che si dibatta genericamente di "uscita dal diesel" senza considerare che sostituendo questi veicoli con dei moderni Euro 6 (o anche Euro 5) si otterrebbe una drastica riduzione sia delle emissioni climateranti che delle concentrazioni urbane di inquinanti». Nel frattempo qualcosa sembra muoversi a livello di istituzioni, ma siamo ancora alla fase delle promesse generiche. Incentivi per la rottamazione delle Euro 3 o precedenti, e interventi per la diffusione delle elettriche: è quanto ha an-

### Mobilità

**Il 20,4% del circolante ha più di 17 anni con gravi conseguenze su emissioni e sicurezza L'Unrae: «Bene gli incentivi, ma solo fiscali». Dal governo nuove promesse, senza coperture finanziarie**

nunciato il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, in un'intervista al mensile "L'Automobile", edito dall'ACI. Misure, peraltro, in parte già previste nel contratto di governo firmato dalla Lega e dai Cinque Stelle. «Abbiamo attivato un dialogo con il ministero dei Trasporti - ha dichiarato il ministro - nel totale rispetto delle competenze di ciascun dicastero, sul tema dell'incentivazione e sostituzione delle vetture diesel e benzina dall'Euro 3. Ritengo che ci sia un buon accordo per trovare una soluzione condivisa da entrambi». Tutti propositi che tuttavia si scontrano - come altri - con lo scoglio delle coperture. Alle quali, tuttavia, il ministro non ha fatto cenno. Anche il sottosegretario al Ministero del-

le Infrastrutture e dei Trasporti, Michele Dell'Orco, parlando delle linee programmatiche del Piano nazionale energia e clima a Rimini durante la manifestazione Economo, ha promesso «una strategia triennale di incentivazione per veicoli elettrici e il primo segnale in questa direzione arriverà probabilmente entro la fine dell'anno nella prossima legge di Stabilità». Ancora da decidere la modalità di erogazione del contributo: «Stiamo ragionando su forme tradizionali come quelle degli incentivi ma anche su soluzioni bonus-malus, come quelle viste in Francia, in funzione delle emissioni di CO2 per premiare l'acquisto di mezzi elettrici», ha continuato il sottosegretario.

Chiara invece la posizione dei costruttori: «L'Unrae non chiede incentivi generici - spiega Romano Valente - ma siamo più favorevoli allo sviluppo delle infrastrutture per l'introduzione delle nuove tecnologie. Per sostenere il rinnovo del parco preferiremmo detrazioni fiscali rispetto agli incentivi classici. Bisognerebbe però intervenire anche sui sistemi di mobilità urbana, regolamentando in maniera diversa l'accesso ai centri urbani, e armonizzare i provvedimenti di mobilità, che riguardano Regioni e Comuni attraverso una cabina di regia nazionale».

### LA NOVITÀ

## Bmw X5, tecnologia da fantascienza Quando il massimo è anche troppo

Quando ti metti al volante di un'auto del genere, tre domande sorgono spontanee. La prima: la tecnologia ha raggiunto livelli incredibili, ma serve davvero tutta? La seconda: si può fare di più? La risposta è "no", ad entrambe. Così scendiamo dalla nuova Bmw X5 con un leggero senso di inquietudine, per aver guidato una vettura straordinaria che ha nell'aggettivo "troppo" il suo vanto e insieme il suo limite. Proviamo a spiegarci: il listino prima di tutto, che parte da 72.900 euro, ma ne occorrono almeno 20 in più di optional per arricchirla del minimo sindacale per goderla appieno. Troppo solo per chi non può, è vero. Ma forse anche per chi può, visto che nella categoria ci sono vetture che costano meno (Range Rover Sport e Mercedes Gle). Quasi nessuna però è così avanti nei sistemi di assistenza alla guida: la nuova Bmw X5 può gestire da sola sterzo, freni e acceleratore. Fa anche la retro in autonomia, memorizzando a ritroso gli ultimi 50 metri percorsi, e grazie ai nuovi fari full led con tecnologia laser, illuminare fino a 600 metri di distanza. Sei telecamere vigilano costantemente sulla marcia (compresa quella interna a riconoscimento oculare che monitora il livello di attenzione del conducente), 8 invece le tipologie di assetto differenti disponibili grazie alle quattro ruote sterzanti, le sospensioni autolivellanti (pneumatiche o meccaniche), il differenziale posteriore a controllo elettronico, le barre antirollio attive. Tutte le nuove X5 hanno trazione integrale e cambio Steptronic a 8 rapporti di serie. A parte (3.000 euro) c'è il "pacchetto" per il fuoristrada, con quattro programmi di guida specifici: su neve, sabbia, ghiaia e roccia, selezionabili dall'apposita manopola. Nel più estremo (xRocks), la X5 si alza da terra di 4 centimetri fino a una velocità di 30 km/h, ma i programmi specifici ottimizzano per l'offroad anche i parametri dell'elettronica e del differenziale autobloccante. Poiché si azzarderanno ad affrontare boschi e dirupi con una vettura simile, ma per qualcuno può essere confortante sapere che la X5 va ovunque. Tralasciamo qui le potenzialità infinite di infotainment e connessione, la funzione che permette di parcheggiare ed uscire in autonomia, ma che trova anche il parcheggio libero. E pure le finiture in vetro della leva del cambio automatico e delle pulsantiere interne: il troppo, qualche volta, è un eccesso molto bello. Basterà a rilanciare un modello che ha venduto in sette anni più di 2,1 milioni di pezzi nel mondo (64 mila in Italia) ma che da noi è giunto alla quarta generazione dopo un calo fisiologico di acquirenti? In Bmw credono di sì: l'hanno ingrandita (ora è lunga 4,92 metri, con ben 650 litri di bagagliaio), l'hanno resa ancora più lussuosa dentro e agile da guidare nonostante la mole. Sotto il cofano, in attesa della versione ibrida plug-in in arrivo l'anno prossimo, la scelta di motori si restringe a un benzina da 340 CV per la X5 40i, e due diesel da 400 CV per la M50d e da 265 CV della 30d. Gasolio, ancora gasolio: quasi inevitabile per un'auto così. Come la terza domanda: cosa accadrà a queste vetture quando lo vieteranno del tutto? Non dovrà passare molto tempo (purtroppo) per saperlo.

Alberto Caprotti



La nuova Bmw X5 Prezzi da 72.900 euro

## La prova. Ecco Q3, l'Audi di svolta

Nel 2011 le sport utility di taglia media e piccola non erano ancora così di moda, ma l'Audi Q3 che debuttava allora ottenne subito un buon successo tra chi cercava un Suv non invadente di un marchio di lusso. E, soprattutto, poteva permetterselo. Dopo 7 anni, un leggero restyling nel 2014 e 62.500 esemplari venduti, il marchio tedesco lancia ora la seconda generazione

della Q3, che già visivamente è quasi irriconoscibile rispetto al modello che manda in pensione. Cresce infatti in tutto: dalle dimensioni (solo 10 cm. in lunghezza ma che bastano a far sfiorare la categoria dei 4,5 metri) alla nuova cifra stilistica, meno "pulita" e più muscolosa, scolpita e sportiva con il nuovo frontale ottagonale, le grandi prese d'aria, i passaruota in ri-

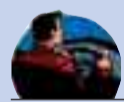
lievo e rinnovati proiettori full led. Davvero capiente il bagagliaio (530 litri) Sotto il cofano, motori (tre benzina e due diesel in gamma) e trasmissione non cambiano: guardando alle potenze si va dal 1.5 litri da 150 CV (denominato 35 Tsi) al 2.0 da 190 CV (40 Tdi). La sigla per identificarle segue la regola adottata da qualche tempo in casa Audi - non proprio intuitiva - che non tiene più conto della cilindrata ma che si basa solo sul range di potenza espresso dal motore. La versione che abbiamo provato, la 1.5 benzina con cambio manuale e la cavalleria più bassa in gamma, non è sembrata in realtà molto grintosa, ma la qualità percepita a bordo della nuova Q3 fa passare ogni altra cosa in second'ordine.

La grande confort e l'ottima agilità infatti sono le doti principali di questa vettura, in linea con lo standard Audi, ma con caratteristiche molto più accentuate rispetto al modello precedente. Di altissimo livello le dotazioni di assistenza alla guida: di serie, la Q3 è dotata del sistema di sicurezza Audi pre sense front. Tale tecnologia riconosce mediante radar le situazioni critiche in presenza di pedoni, ciclisti e altri veicoli avvisando il conducente con segnali ottici, acustici e tattili. Se necessario, il sistema attiva la frenata d'emergenza. È di serie anche l'avvertimento in caso di abbandono della corsia che si attiva dai 60 km/h: se non si attivano gli indicatori di direzione e l'auto si accinge a varcare la linea di demarcazione, il sistema fa sterzare la vettura automaticamente. La nuova Q3, che più avanti avrà anche una versione mild-hybrid, è già in pre-vendita a partire da 34.200 euro. (A.C.)



La seconda generazione Audi Q3: il listino parte da 34.200 euro

Il grande confort e l'ottima agilità



ControMano

## Il senso del limite

Vogliono correre di più, spesso senza sapere perché. E soprattutto, con quali conseguenze. Ci pensa allora l'Asaps, l'associazione sostenitori della Polizia della strada, a spiegare che la proposta della Lega di innalzare a 150 chilometri orari il limite di velocità nelle autostrade a tre corsie «non porterebbe concretamente nessun vantaggio ma solo più consumi, più inquinamento, più incidenti e inutili e limitatissimi guadagni di tempo». Non è teoria, sono i numeri a dirlo. Numeri che hanno convinto altri Paesi (pur forniti di un parco circolante più moderno e sicuro del nostro) ad andare in direzione contraria. Numeri che la Polstrada ha esaminato prima di esprimere un parere. Perché studiare prima di decidere (e studiare il doppio prima di legiferare) resta ancora l'unico sistema per evitare di fare stupidaggini.