

4,3%
È la percentuale di vetture ibride immatricolate in Italia nei primi 9 mesi del 2018

La novità

Tutta la gamma della quinta generazione della station wagon tedesca è spinta da propulsori diesel ma è omologata come ibrida grazie al motorino elettrico da 48 Volt di supporto

ALBERTO CAPROTTI

Trovarle un difetto è sinceramente difficile. Primo perché è un'Audi, e secondo perché la A6 Avant è probabilmente l'auto familiare più bella, elegante e tecnologica che oggi esista sul mercato. Questione di gusti, certo. E anche di portafoglio, visto che per averla occorrono almeno 56.250 euro, optional (carissimi) esclusi naturalmente.

L'ultimo restyling della station wagon ha regalato alla nuova A6 Avant linee ancora più slanciate che valorizzano le forme di una vettura che sfiora i 5 metri di lunghezza senza renderla invadente. In aggiunta, le grandi prese d'aria anteriori e i larghi terminali di scarico posteriori accentuano la "muscolosità" d'insieme di un'autovettura pensata per dominare l'asfalto, mentre i parafranghi bombati le regalano un'estetica ancora più sportiva. Lusso di disce e qualità ai massimi livelli all'interno. Più che piacevole la dinamica di guida, perfetta per i lunghi viaggi ma anche per chi vuole divertirsi al volante.

Il vero capolavoro o "magheggio" che sia però i tecnici di Ingolstadt l'hanno fatto sotto il cofano. Dotare la quinta generazione della A6 Avant di motori esclusivamente a gasolio in un'epoca in cui è diventato sacrilego



La nuova Audi A6 Avant: il listino parte da 56.250 euro

Audi A6 Avant La perfezione si è fatta furba

pronunciare la parola "diesel" è già una scelta coraggiosa, anche se la generazione attuale è acquistata con propulsori a benzina solo per il 20% dei volumi complessivi. La grande svolta tecnologica però è stata quella di riuscire ad ottenere per tutte le versioni l'omologazione ibrida, malgrado tecnicamente si tratti solo di una micro-ibrida.

Un 3.0 diesel V6 da 286 CV che in alcune regioni è esentato dal bollo ed entra gratuitamente nelle Ztl, in effetti ancora non si era visto: il merito è del motorino a 48 Volt del sistema definito "mild hybrid" (12 Volt per le versioni a 4 cilindri) che aiuta a muovere la vettura, anche se non trasmette direttamente alle ruote la potenza del generatore elettrico. Complimenti all'Audi - altri costruttori non ce l'hanno fatta, pur con alimentazioni analoghe - che è riusci-

ta a sdoganare come ibrida a tutti gli effetti questa tecnologia, combinata comunque a un motore Euro 6d-Temp che soddisfa già oggi la normativa sulle emissioni che entrerà in vigore e sarà obbligatoria per le auto immatricolate dopo il 1° settembre 2019.

In ogni caso, il marchio tedesco promette grazie a questo motore "combinato" una riduzione nei consumi (meno 0,7 litri per 100 km) e nelle emissioni, grazie alla presenza del generatore che ricarica la specifica batteria agli ioni di litio, alimentando i servizi di bordo in fase di rallentamento della vettura, e fungendo anche da silenzioso ed efficiente motorino di avviamento, che consente di estendere i periodi in cui si muove senza usare una goccia di carburante. Il motore a gasolio della nuova A6 Avant 3.0 infatti

si spegne per un massimo di 40 secondi ogni volta in cui l'auto scende sotto i 22 km/h di velocità, e, se si rilascia l'acceleratore, fra i 55 e i 160 km/h (funzione veleggiato).

La gamma della nuova Audi A6 Avant è già in vendita nelle versioni a gasolio con il cambio automatico (a doppia frizione per i modelli a 4 cilindri) e la trazione anteriore o integrale. La scelta è fra il 2.0 da 204 CV e il 3.0 a 6 cilindri con 231 o 286 CV. I prezzi partono appunto da 56.250 euro per la A6 Avant 40 TDI S tronic (la 2.0 litri diesel) e arrivano ai 64.500 della 50 TDI a quattro ruote motrici da 286 CV. Di serie il sistema che mantiene in corsia di marcia, il climatizzatore automatico bizona, i fari full led, la frenata automatica d'emergenza (sempre attiva), il navigatore e l'apertura elettrica per il portellone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

da sapere

Da "full" a "mild" C'è ibrido e ibrido

Quando si parla di auto ibrida si fa riferimento alla presenza di due motori sotto al cofano: uno elettrico ed uno termico. Quest'ultimo può essere alimentato a gasolio o a benzina. Oltre ai vantaggi offerti dal punto di vista dei consumi e delle emissioni (vantaggi variabili a seconda del modello, ma in alcuni casi pari anche a zero, rispetto ai più moderni diesel e benzina), grazie alle normative in vigore in molte regioni e comuni italiani i possessori di una vettura ibrida possono usufruire dell'esenzione dal pagamento del bollo, il parcheggio gratuito sulle strisce blu e l'accesso gratuito o a tariffa ridotta nelle ZTL. Le auto ibride esistono in tre varianti: Full Hybrid, Plug-In Hybrid e Mild (o Micro) Hybrid.

Full Hybrid

Nel caso dell'ibrido full, il veicolo è in grado di procedere con la sola spinta del motore elettrico. Autonomia e prestazioni qui sono limitate dalla potenza della batteria che viene caricata esclusivamente con il recupero di energia in rilascio. Questo tipo di vetture hanno il classico motore termico, benzina o diesel, uno o più motori elettrici, un impianto elettrico a 400 Volt e batterie ad alta capacità.

Plug-In Hybrid

Le ibride plug-in hanno uno schema identico a quelle full hybrid con una batteria tuttavia più potente (tra 1 e 8 kWh) che permette di percorrere fino a 50/60 km in elettrico. Si ricaricano con una normale presa elettrica o collegandosi con una colonnina pubblica mediamente in 3/4 ore. L'aspetto più interessante è che, quando la batteria è scarica, procedono normalmente con il motore termico.

Mild (o Micro) Hybrid

Il sistema mild hybrid va in appoggio al motore endotermico. Si parla di "ibrido leggero" perché la sua caratteristica principale è data dall'utilizzo del motore elettrico solo in alcune fasi di funzionamento dell'auto, come la messa in moto e la marcia a velocità molto bassa. Qui la componente elettrica in alcuni casi non basta per omologare l'auto come un'ibrida a tutti gli effetti pur garantendo un innegabile quanto apprezzabile effetto: la riduzione dei consumi e, quindi, delle emissioni. Vera peculiarità del sistema mild hybrid è l'impianto elettrico a 48 Volt che sostituisce l'impianto ad alta tensione (400 Volt) dei sistemi full hybrid. (A.C.)

Il test/Nissan Voglia di benzina Qashqai ci prova



La Nissan Qashqai con il nuovo motore 1.3 benzina e, sotto l'ultima generazione della Bmw X4

Notizie, approfondimenti e prove su strada nella sezione Motori vai sul sito www.avvenire.it



Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il test/BMW Carattere da nuova X4 La sportività è di serie

La famiglia X di BMW si aggiorna. Meglio ancora: si rinnova. Perché nonostante abbia solo quattro anni di vita, la BMW X4 è un modello completamente nuovo. Quella della X è una famiglia molto importante per la casa tedesca: nata, infatti, nel 1999 con il lancio della X5, da allora ne sono state vendute complessivamente più di 5,6 milioni tanto che una BMW su tre oggi è "targata" X. Una sigla che seguita da un numero pari (quindi la X2, X4 e X6) contraddistingue le sportive coupé, mentre quelle con i numeri dispari (X1, X3 e X5) sono Suv. Dal punto di vista estetico, la nuova X4 è ancora più sportiva, anche a discapito dell'accessibilità posteriore: per un passeggero di statura medio-alta, infatti, sedersi dietro non è molto comodo. Gli interni sono eleganti e moderni, realizzati con materiali di ottima fattura. L'abitacolo è stato pensato e progettato intorno al conducente con il pannello di controllo basso e la posizione di seduta leggermente rialzata, il tutto a favore di un comfort di guida notevole. I sedili sportivi, ridisegnati con supporti laterali e per le ginocchia sul lato della console centrale, accentuano lo stile sportivo. I "bmwisti" apprezzeranno sicuramente i grandi (e utili) vani portaoggetti, le ampie tasche laterali, i porta-bicchieri e i vari scompartimenti che migliorano sensibilmente la funzionalità. Non male anche lo spazio di carico che può essere esteso da 525 fino a un massimo di 1.430 litri ribaltando lo schienale posteriore. Capitolo motori: ce n'è per tutti i gusti, purché siano benzina e/o diesel (per il momento non si parla di ibrido o di elettrico). A 6 o a quattro cilindri, sono tutti abbinati all'ottimo cambio Steptronic ad 8 rapporti con paddle al volante e la trasmissione 4x4 intelligente BMW xDrive offerti nella configurazione standard. I prezzi della nuova X4 invece vanno da 53.850 a 77.250 euro ma, con la lunghissima lista di optional, se ne possono spendere anche di più.

Nel nostro primo test la nuova X4 è sembrata molto agile e maneggevole grazie al telaio ridefinito e adattato alle necessità specifiche dello Sports Activity Coupe. Se dovessimo scegliere preferiamo i diesel pur correndo il rischio di andare controcorrente, sia in fatto di prestazioni sia dal punto di vista dei consumi. La vettura (omologata per 5 ma si viaggia comodi solo in 4) inoltre sembra leggerissima e molto migliorata dal punto di vista dell'aerodinamica (il Cx è di 0,30).



ControMano

La patente accelera Ma non c'è strada

Lo scopo era quello di uniformare l'Italia a una direttiva comunitaria che risale al 2013, ma l'Europa non sa che da noi tutto va più piano. Così il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con un decreto in vigore dal 27 ottobre, ha cambiato l'esame della patente delle moto e ciclomotori (A, A1 e A2). La direttiva fissa la velocità minima per effettuare una delle prove di pratica, che passa da 30 a 50 km/h. Un dettaglio? Non proprio. L'Associazione nazionale ciclo motociclo (Ancma) infatti applaude alla novità - che richiede maggiore padronanza del mezzo per chi affronta l'esame di guida - ma segnala che molte autoscuole e motorizzazioni civili non sono attrezzate per poter ospitare le prove in aree che dovranno essere più grandi e lunghe che in passato. Il rischio ora è di un forte rallentamento dei tempi degli esami. Ecco, sul rallentamento li siamo sempre imbattibili.