

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Se sull'elettrico crolla anche l'unica certezza

Che l'auto elettrica inquina meno di una con motore tradizionale è oggetto di dibattito da tempo. Molti "dipende", e le verità opposte. C'era solo una convinzione che sinora metteva d'accordo tutti, invece uno studio di settore spiega che caricare una vettura a batteria non costa affatto meno che fare il pieno a un'auto con propulsore termico. Anzi il prezzo per percorrere 100 km utilizzando una colonnina per ricarica rapida è superiore a quello per una vettura

diesel persino di grossa cilindrata. Nel dettaglio, immagazzinare 50 KW in maniera rapida, significa aspettare 40 minuti e spendere 16,34 euro contro i 14,32 euro (alla pompa in 14 secondi) di una vettura diesel e i 12,73 euro di una Full Hybrid benzina (in 12"). Un esempio: per il pieno di una Audi e-tron servono 45 euro per fare 280 km, contro 90 euro di una diesel per percorrere una distanza tripla. Così, tanto per dire che di certo al mondo non c'è nulla.

Dopo l'aggiornamento di un anno fa che ha portato nuovi motori, la famiglia della crossover prodotta a Melfi, prima in Europa nel suo segmento anche sul mercato estero, si arricchisce di una nuova versione in attesa dell'arrivo delle ibride

ALBERTO CAPROTTI

Prima le italiane? Quasi impossibile parlando di automobili. Una che primeggia però in realtà c'è, e sul mercato è l'unico crossover 100% nostrano. Si chiama Fiat 500X, è prodotta dal 2014 a Melfi in Basilicata, è stata rinnovata un anno fa e da oggi ha una nuova versione più aggressiva, la Sport, più esclusiva e soprattutto più emozionante da guidare rispetto alle 500X Urban, Cross e Lounge. La famiglia della cugina "muscolosa" della 500 dunque si allarga, operazione commercialmente inevitabile per raccogliere più frutti possibili da un modello che dalla sua nascita ha già archiviato più di 500mila pezzi immatricolati, che piace parecchio anche ai mercati esteri (+12% nei primi otto mesi del 2019 in Europa), e alle flotte dove è al primo posto in Italia nel suo segmento. E che resta la Fiat che più di ogni altra conquista nuovi clienti provenienti da altri marchi.

Proporzionata e bella da vedere, nuova 500X Sport si caratterizza per un assetto più "stradale" che nasce da una riduzione di 13 mm dell'altezza da terra rispetto alle altre versioni, e dall'adozione, a richiesta, dei nuovi pneumatici 225/40 con prestazioni sportive montati su cerchi in lega da 19 pollici dal disegno specifico. Il risultato finale lo abbiamo verificato in un test sulle strade delle colline intorno a Firenze, scegliendo tra le motorizzazioni la più vivace, la 1.3 T4. Vantando ben 150 Cv sotto il cofano, la bril-



La nuova Fiat 500X Sport



La Panda Trussardi

SERIE SPECIALE

E ora Panda si concede il lusso di vestirsi da Trussardi

L'operazione è talmente improbabile da risultare persino incredibile: accostare cioè l'auto più low-profile del mercato a un marchio di lusso. Ecco allora Panda Trussardi, risultato di un co-branding tra Fiat e la casa di moda italiana. «L'idea - spiega Olivier François, presidente Fiat global - è di dare alla Panda una marcia in più, creandone una versione "lusso". Nel suo essere democratica, simpatica e vicina alla gente, la Panda ha anche qualcosa di molto modaiolo». La serie speciale, realizzata su base Cross, sfoggia una livrea "Caffè Italiano", disponibile sia opaca che metallizzata, e si contraddistingue per il Levriero, simbolo di Trussardi, che firma la cintura di sicurezza e spicca sul cristallo della terza luce laterale, sui cerchi in lega e sulle modanature laterali. Il prezzo? Come tutte le Fiat, da 189 euro al mese.

Con 500X Sport, italiana vera Fiat mostra ancora i muscoli

lantezza di guida era quasi scontata, in più abbiamo apprezzato la precisione negli inserimenti in curva e la tenuta di strada generale. Non è certo un'auto da corsa, ma nell'uso quotidiano può far piacere concedersi qualche accelerazione in pieno controllo. Esteticamente invece la Sport si distingue per diversi dettagli accattivanti: dalle "minigonne" ai parafranghi in tinta con la carrozzeria, i paraurti con inserti grigio opaco, la pedaliera in alluminio e il nuovo co-

lore rosso, a lei riservato, in alternativa alle altre tinte disponibili anche per il resto della gamma: bianco, nero, grigio, blu. Dietro invece spicca, oltre al finto estrattore d'aria nei paraurti, il doppio terminale di scarico. Discreti i consumi, in media 7 litri per 100 km: una variante equilibrata insomma in vista della futura plug-in hybrid che dovrebbe debuttare la prossima primavera. In tema di sicurezza la dotazione di serie è piuttosto completa, dai sistemi di ausilio alla guida come il

Traffic Sign Recognition, lo Speed Advisor, il sistema di mantenimento automatico della corsia Lane Assist. Disponibili il sistema di infotainment Uconnect 7" con navigatore satellitare, predisposizione Apple CarPlay e compatibilità Android Auto, clima automatico, cruise control, sensori di parcheggio posteriori e freno di stazionamento elettrico. Nuova 500X Sport può essere equipaggiata con tutte le motorizzazioni in gamma abbinata alla trazione anteriore, quindi anche al 3 cilindri

turbo 1.0 T3 120 Cv con cambio manuale a 6 marce e ai due turbodiesel 1.3 Multijet 95 Cv (cambio manuale a 5 marce) e 1.6 Multijet 120 Cv (cambio manuale o automatico DCT doppia frizione). Il listino parte da 24.500 euro (1.0 T3), mentre la 500X 1.3 T4 Sport costa 27.000 euro. Fca Bank ha attivato anche sul crossover la formula finanziaria Zero+Zero: niente anticipo, niente interessi, rate a partire da 189 euro al mese fino a 72 mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA SU STRADA

Modaiola, affascinante, cittadina Mini Clubman cresce in tutto



Cambia un po' la faccia, ma è sempre lei: elegante, modaiola e a suo modo parecchio affascinante. Soprattutto diversa e originale, con quel portellone posteriore a due battenti che si aprono ad armadio e che restano unici nel genere. La Mini Clubman si aggiorna nel design e nell'offerta dei servizi di connessione: di nuovo in realtà esteticamente c'è soprattutto la griglia frontale esagonale, che ora prende tutto il paraurti. Di sostanziale invece c'è il cambio di dimensioni, cresciute di quasi 30 centimetri (per un totale di 4,25 metri), che rendono anche questa Mini sempre meno "mini" nelle fattezze ma più adatta di prima a quattro occupanti. Provata a Milano e dintorni nella variante Cooper SD ALL4, con il diesel da 190 Cv abbinato alla trazione integrale e al cambio automatico, è risultata molto divertente e scattante nel traffico - a riprova che il palcoscenico ideale della Clubman resta la città - e un po' meno a suo agio nel percorso "misto". Così come è doveroso sottolineare che l'assetto ribassato non giova certo alla comodità complessiva di una vettura sempre bella soprattutto da guidare e da guardare. In occasione della presentazione stampa, Stefano Ronzoni, direttore di Mini Italia, ha sottolineato la rilevanza di questo modello per il brand: «L'aggiornamento della terza generazione è molto importante - ha spiegato - anche perché la Clubman conta per il 12% dei nostri volumi totali annui».

In attesa versione più potente firmata John Cooper Works da 306 Cv, la gamma italiana della nuova Clubman comprende tre motori a benzina e tre a gasolio, con potenze comprese tra 102 Cv e 192 Cv, valori di consumo combinato tra 6,5 e 4,01/100 km, ed emissioni combinate di CO2 da 147 e 105 g/km. Con le più brillanti Cooper S e SD è disponibile la scelta tra la trasmissione a due ruote motrici e l'integrale All4. Il listino parte dai 23.950 euro della One "base" ma arrivano fino a oltre 42.000 euro per le versioni più potenti e accessoriate. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code



NOVITÀ SUL MERCATO

Mazda CX-30, la sorpresa è sotto il cofano C'è un benzina che funziona come un diesel



ALESSANDRO BOLZONI

La Mazda CX-30 è il secondo dei modelli della gamma di nuova generazione del costruttore giapponese dopo il lancio della Nuova Mazda3 e si propone in un segmento di mercato nuovo per il marchio per soddisfare le esigenze di chi cerca un crossover con dimensioni abbastanza compatte (4,40 metri) e funzionali per la città, senza rinunciare però a spazio e praticità. La CX-30 esprime i più recenti sviluppi del rivoluzionario linguaggio stilistico Kodo di Mazda e il rigore di un'estetica minimalista ispirata alla tradizione giapponese. L'abitacolo è arioso e aperto, la zona di guida comoda e focalizzata sul conducente, le finiture curate. Completa la dotazione dei sistemi di sicurezza attiva (Activesense), compreso il sistema di monitoraggio del conducente (Driver Monitoring). Comodo e confortevole alla guida, silenzioso e dagli interni spaziosi: nel nostro test abbiamo apprezzato sia il motore del 2.0 benzina Skyactiv-M Hybrid da 122 Cv, a trazione integrale,

sia il brillante 1.8 diesel Skyactiv-D da 116 Cv, entrambi a trazione integrale. Il sistema mild hybrid è dotato di un generatore-motorino d'avviamento integrato (ISG) che consente di risparmiare carburante riciclando l'energia recuperata in fase di decelerazione e alimentando un motore elettrico che supporta quello endotermico. Il propulsore più interessante è però l'innovativo Skyactiv-X 2.0 da 180 Cv, il primo motore benzina di serie al mondo a disporre dei vantaggi dell'accensione per compressione come quella dei diesel. Chiave del funzionamento è l'uso di una miscela aria-combustibile molto magra, che promette grande efficienza nei consumi e nelle emissioni. I prezzi vanno da 24.750 a 33.950 euro, e le prime unità della CX-30 sono già in vendita presso la rete dei concessionari Mazda che in fase di lancio offrono in omaggio il Celebration Pack del valore di oltre 2.000 euro che estende la copertura dai guasti imprevisti fino a 5 anni o 200.000 km e i primi 5 tagliandi di manutenzione programmati gratuiti).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SVOLTA DEL MARCHIO

Volvo sposa mild hybrid e plug-in «L'ecomobilità si affronta per gradi»



Da sinistra, le nuove Mini Clubman e Mazda CX 30. Sopra, la Volvo XC90 B5

Il progetto di Volvo è ambizioso, ma irreversibile: riuscire a vendere entro il 2025 un milione di auto elettrificate. Il primo passo verso il 100% elettrico (il primo modello sarà il Suv XC40 che verrà svelato in anteprima il prossimo 16 ottobre) è la "conversione" della sua gamma, senza abbandonare subito diesel e benzina. «L'obiettivo finale è il passaggio all'alimentazione full electric - spiega Michele Crisci, presidente e amministratore delegato di Volvo Italia - ma si tratta di un processo che va affrontato per gradi, considerando le differenze normative di ogni singolo Paese e i problemi infrastrutturali». Il punto di partenza, per la casa svedese, è legato alla scelta di una gamma semplice, chiara e completamente ibridizzata attraverso l'aggiornamento degli attuali propulsori plug-in (quelli con la spina per essere più chiari) T8 e T6 Twin Engine. Tra le novità c'è l'introduzione del mild-hybrid (disponibile sia con il diesel sia con il benzina) per i modelli XC90 e XC60: sistema che mette in connessione motore endotermico e motore elettrico, offrendo il sistema di frenata con recupero di energia cinetica. Questa nuova motorizzazione secondo Volvo consente fino al 15% di risparmio di carburante e di riduzione delle emissioni nella guida in condizioni di traffico reale. La svolta rende necessario inaugurare anche una nuova nomenclatura per riconoscere subito il tipo di motore, come già avveniva per diesel e benzina. Le mild hybrid useranno la lettera "B" (da Brake Regeneration); le plug-in hybrid, sono connotate dalla lettera "T", (da Twin Engine); le 100% elettriche invece verranno caratterizzate dalla "P" (da Pure Electric). Secondo i dati attuali di Volvo, i vantaggi sulla riduzione di CO2 spaziano tra i 36 g/km del mild-hybrid fino ai 223 g/km del più potente plug-in hybrid, dati che influiscono anche sulla possibilità di godere del bonus riservato alle mobilità alternative. In questo momento Volvo ha a listino 10 configurazioni di vetture che offrono 1.500 euro di incentivi. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA