

**AUTO & MOTORI**
**CONTROMANO**
**La tassa sul dolore è sempre in vigore**

La politica della sosta a pagamento nelle nostre città non fa sconti, neppure nei pressi degli Ospedali dove l'uso dell'automobile costituisce una vera e propria necessità. Un'inchiesta del mensile "Quattroruote" ha verificato che a Milano in zona Policlinico, si parte da 3 euro per i primi 60 minuti e si arriva a 16,50 euro per quattro ore. A Roma, per restare 24 ore accanto al Santo Spirito sono necessari 39,50 euro. A Napoli, per lo stesso periodo, nel-

le strade vicino al Primo Policlinico la cifra supera i 29 euro. Va meglio in prossimità del Galliera di Genova: 23 euro al giorno. Ancora più costoso rivolgersi ai più vicini parcheggi privati (di superficie o sotterranei) che costituiscono l'unica alternativa possibile, specie quando gli ospedali sono sprovvisti di strutture interne, come accade molto spesso. Qualcuno la chiama "tassa sul dolore". Altri semplicemente "vergogna". Difficile scegliere. (A.C.)

**PRO E CONTRO**
**Self-service autorizzato, ma mancano le stazioni**

Con un prezzo alla pompa di poco meno di 1 euro al kg e una resa equivalente a quella di 1,5 litri di benzina, il metano è l'alternativa più vantaggiosa alle alimentazioni tradizionali. Sul piano dell'inquinamento, ha emissioni nettamente inferiori di particolato e ossidi di azoto rispetto al diesel. Le vetture a gas monovalenti (tipo la Audi A3 Sportback g-tron) beneficiano anche dell'esenzione totale o parziale dalle tasse di circolazione. Da sfatare anche le perplessità negative rispetto alla gestione di una vettura a gas naturale: le bombole devono essere soggette a controlli periodici, ma quelle in fibra solo dopo i primi 4 anni e poi ogni due e quelle in acciaio ogni 4 anni. Fin qui il "pro", ma ci sono pure un paio di "contro" non indifferenti: la rete distributiva scarsa (le stazioni, in crescita, sono a oggi soltanto 1.400) e il rifornimento lento. Il self service è autorizzato per legge dal marzo scorso, ma mancano gli impianti attrezzati per questo (il primo e per ora unico è a Bolzano). Oggi in autostrada si trovano parecchie stazioni di rifornimento ma se non si ha un impianto vicino a casa il "pieno" ordinario può essere un problema.

Dopo il crollo di mercato nei primi mesi dell'anno in Italia, sta crescendo l'offerta di modelli con questa alimentazione (12 su 15 sono del Gruppo Volkswagen) in risposta alla progressiva fuga dal diesel. Con la vantaggiosa novità dell'omologazione monovalente

ALBERTO CAPROTTI

Erano gli anni a cavallo fra il 1980 e 1990 e la tv italiana trasmetteva uno spot con questo slogan: "Il metano, ti dà una mano...". In atto allora c'erano importanti investimenti per convertire al gas naturale la maggioranza dei comuni italiani, oggi invece nel campo dell'autotrazione il metano è tra le alternative ai carburanti tradizionali - quella che ha più miti negativi da sfatare. Alla scomodità di non trovare ovunque le stazioni di rifornimento e di viaggiare con la preoccupazione delle bombole appresso, si è aggiunta la scarsità di modelli disponibili a listino fino all'anno passato, che ha portato ad un crollo del mercato del 46% nei primi tre mesi del 2019, per una quota complessiva di appena il 1,2% del totale. Ora invece il deciso ritorno al metano del Gruppo Volkswagen (che da solo offre 12 dei 15 modelli attualmente disponibili) promette di cambiare le cose, soprattutto perché Seat, Skoda, Audi e Volkswagen offrono oggi modelli modificati nelle motorizzazioni e tutti omologati non più bifuel ma ad alimentazione esclusiva a metano che in molte regioni permette l'esenzione dal pagamento del bollo e di poter godere di altre agevolazioni. Sicuro (è un gas atossico, non comporta restrizioni in alcune aree di sosta come il Gpl e le bombole oggi sono testate per resistere fino a 300 bar anziché i 200 richiesti per legge), a basso impatto ambientale (emissio-



La nuova Audi A3 Sportback g-tron a metano: il listino parte da 30.400 euro

# Il metano torna a dare una mano

*Economico, sicuro, ecologico: la Audi A3 Sportback g-tron dimostra che il gas naturale è anche bello da guidare*

ni NOx: 50% in meno rispetto a un benzina e 70% in meno rispetto a un diesel; emissioni CO2: 25% in meno rispetto ad un motore benzina e 10% rispetto al diesel), economico (con la stessa spesa si percorre mediamente il 70% in più di chilometri di quanti se ne fanno con un diesel e il 100% in più rispetto a un benzina), oggi può far ricredere anche chi pensa che guidare un'auto a metano sia diverso rispetto a una vettura "convenzionale". La nostra prova della nuova Audi A3 Sportback g-tron ad esempio ha dimostrato che la sensazione al volante è esattamente la stessa, poiché le prestazioni sono identiche a quelle

dei motori diesel o benzina con pari potenza. La versione a gas naturale della grintosa cinque porte tedesca accoglie sotto il cofano un nuovo motore 1.5 ottimizzato con turbocompressore VGT per offrire più brillantezza. Una volta premuto il tasto dell'accensione, l'alimentazione viene gestita in automatico: non si può scegliere di viaggiare a benzina, come accade con i bi-fuel tradizionali, ma in presenza di metano nei serbatoi è solo quello che viene utilizzato. Rispetto al modello che va a sostituire le diversità sono dunque moltissime, a cominciare dall'omologazione, ora monovalente, e dai di

tre serbatoi di gas (anziché due) di cui è dotata, per un totale di 17,3 kg di capienza, oltre a una "riserva" di benzina ridotta a soli 9 litri. L'autonomia complessiva dichiarata ora è di 400 km (ciclo Wltp). Il nuovo 1.5 TFSI da 131 Cv, abbinato al cambio automatico S-Tronic a 7 rapporti offerto di serie, ha reso la g-tron più rapida e divertente da condurre della precedente 1.4 TFSI bi-fuel, tanto in città quanto tra le curve collinari, dove è possibile far emergere le sue doti di sportività, sempre però con un occhio di riguardo per l'ambiente. La model year 2019, infatti, non solo vanta 21 Cv in più rispetto alla 2018 ma emette anche sino al 25% di CO2 al

chilometro in meno (da 114 a 122 g/km nel combinato). Il risultato è, alla prova dei fatti, un' erogazione fluida con consumi ridotti: nel corso del test, ai 130 km/h autostradali, il computer di bordo ha segnalato 4,5 kg/100 km, che con il metano a 0,99 euro al kg è un bel viaggiare. Inoltre, sempre all'andatura massima prevista dal codice della strada, il propulsore in settima marcia staziona a 2.800 giri, facendosi sentire appena. Insomma, si può guidare divertendosi anche con una vettura compatta alimentata a gas naturale e questo è un vanto per Audi che, come sottolineano dalla Filiale italiana, «è l'unico costrutto-

re premium al mondo a offrire una gamma di vetture basata su questa tecnologia». Alla rinnovata A3 Sportback g-tron si affiancano infatti la famiglia A4 Avant g-tron e la coupé a cinque porte A5 Sportback g-tron. In listino con tre diversi allestimenti, i prezzi della A3 Sportback g-tron partono da 30.400 euro, 850 euro in più della versione a benzina da 150 Cv che monta un propulsore di analogia architettura e pari cilindrata. Rispetto a quella, la versione a metano è identica nell'estetica: offre un bagagliaio penalizzato di 100 litri (280 anziché 380) ma per il resto non ha nulla di meno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA PROVA SU STRADA/1**
**Facile e cittadina, la famiglia si allarga Volkswagen T-Cross ora è anche a gasolio**

Igasolio è finito? Nemmeno per sogno. Se appena un mese dopo il lancio delle versioni a benzina, Volkswagen ha sentito la necessità di far debuttare sulla T-Cross un nuovo propulsore diesel, è perché il mercato è ancora sensibile al richiamo di questi motori ingiustamente demonizzati. Ecco allora che la più piccola delle Suv di Wolfsburg (4,11 metri) è ora ordinabile anche con un 1.6 TDI da 95 CV - guidabile pure dai neopatentati - completando l'offerta sul modello che si aggiunge alla famiglia composta da T-Roc, Tiguan e Touareg. Costruita sulla stessa piattaforma della Polo, la MQB, la T-Cross ne eredita il passo e, grossomodo, gli ingombri esterni (eccezion fatta per

l'altezza, rialzata di 60 cm.) ma sfrutta in maniera decisamente più sapiente i volumi interni, con soluzioni che la destinano a essere anche auto cittadina da famiglia. L'estetica forse convince un po' meno rispetto alla azzeccatissima T-Roc, complice il frontale di impatto e la fascia posteriore che sembra rompere gli schemi classici del marchio tedesco, ma è sempre una questione di gusti personali. Al volante invece, nessun dubbio: la guida è quella che ci si può aspettare da una crossover Volkswagen, facile e intuitiva fin dal primo istante, con un comfort di buon livello e u-



na tenuta di strada rassicurante, visibilità ampia e comandi semplici e razionali. Anche il 1.6 diesel pare un motore ben calibrato per chi non si rassegna al benzina che offre con il 1.0 litri da 95 o 115 Cv una validissi-

ma alternativa. Tre gli allestimenti proposti: il listino, per la versione a gasolio e grazie a una vantaggiosa promozione-lancio, parte da 20.900 euro. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA PROVA SU STRADA/2**
**Honda CR-V, l'ibrida diversa che preferisce fare l'elettrica**

Grazie all'inedita tecnologia del marchio giapponese, il motore termico si occupa quasi esclusivamente di alimentare le batterie a vantaggio di spunto e silenziosità

Si fa presto a dire ibrida. È la moda del momento come alternativa al diesel, ma in un mercato che ormai consente una scelta variegata a livello di modelli, solo Honda offre qualcosa di diverso anche dal punto di vista tecnologico. Sulla CR-V Hybrid, il Suv medio del marchio giapponese recentemente rinnovato nell'estetica, debutta infatti il sistema i-MMD composto da un motore 2.0 litri a benzina non direttamente collegato con le ruote ma che si occupa quasi esclusivamente di inviare potenza a un alternatore che genera corrente elettrica per la batteria al litio dal quale a sua volta attinge il secondo motore elettrico. Il risultato è che la CR-V Hybrid, con un totale di 184 Cv di potenza, non viaggia come un'ibrida classica e nemmeno come un'elettrica pura pur comportandosi come tale a livello di spunto e silenziosità, ma è una interessante via di mezzo. Le modalità di guida sono tre, azionabili a pulsante: elettrica, ibrida e termica, mentre

le marce del cambio non esistono, sostituite da pulsanti che azionano la marcia avanti, la retromarcia e il folle. Abbiamo testato il Suv giapponese nella versione Executive a due ruote motrici, apprezzando l'agilità con cui riesce a destreggiarsi nel traffico cittadino nonostante i 4,60 metri di lunghezza e



La Honda CR-V Hybrid

lo spunto notevole che offre non appena occorre spingere sull'acceleratore. In ambito urbano la CR-V Hybrid riesce a viaggiare per gran parte del tempo in modalità elettrica quando le batterie sono ben cariche. Fuori città si comporta da ibrida vera, con consumi vicini ai 20 km/litro, mentre in autostrada è il motore a benzina che diventa di trazione e non più solo di alimentazione all'elettrico (con consumi abbastanza consistenti) pur supportato dall'energia stoccata nelle batterie. Il comfort a bordo è altissimo, discrete le finiture, efficaci e non invadenti i sistemi di assistenza alla guida. La combinazione di telecamere e radar anteriori legge la segnaletica stradale e assicura interventi autonomi fino all'arresto del veicolo in caso di necessità. Infine, i prezzi: la versione che abbiamo testato sfiora i 37.000 euro, ma il listino delle CR-V ibride parte da 33.650. Da 39 a 45mila euro invece le versioni a 4 ruote motrici. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'ANTEPRIMA**
**Kia Xceed, arriva il Suv medio che chiude il cerchio con stile**

Il canale motori  
 su [www.avvenire.it/economia/motori](http://www.avvenire.it/economia/motori)  
 Si può accedere anche con il QR Code



La Kia Xceed in arrivo a settembre. A sinistra la Volkswagen T-Cross

Per ora, l'impatto con Kia Xceed è solo visivo, il resto arriverà in autunno. Il nuovo Suv di segmento C rappresenta la quarta gamba di una cavalcata di successo dopo le tre versioni (berlina, shooting brake e familiare) della popolare media coreana, concepita nel centro stilistico di Francoforte. E che ci sia molta mano europea nelle linee di Xceed lo si vede soprattutto nel posteriore, che potrebbe essere simile a tante altre vetture ma che si innesta invece molto bene e con eleganza in un frontale che ricorda Sportage, ma diventa più filante, elegante e ammiccante come mai prima in una Kia. Intervento riuscito, non solo estetico ma anche negli interni, specialmente con le cuciture e le rifiniture delle versioni viste alla presentazione statica. Il colore? Il giallo vivo rende molto bene, più del blu cielo elegante ma inquieto in quanto ad aggressività e gioia di vivere su questa Xceed. Novità anche per i sistemi di navigazione e connessioni, schermo da 10,25 pollici e bluetooth capace di collegare due dispositivi contemporaneamente, clima bizona e tanto altro ancora. Per i motori ampia scelta: si parte dal tre cilindri 1.0, si passa al 1.4 e al potente 1.6 da 204 CV e poi due diesel Crd 1.6 da 115 e 136 CV. Dal 2020 arriveranno le versioni mild hybrid e plug in hybrid, quindi una gamma completa per Ceed che con questo Suv vuol fare un passo in avanti conquistando la larga fetta di clientela che ama queste vetture. E poi il solito plus di Kia, i 7 anni di garanzia o 150 mila km. Non ci resta che guidarla.

Paolo Ciccarone

© RIPRODUZIONE RISERVATA