

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

**L'Italia
in vacanza
con le gomme
a terra**

Su 10.500 auto controllate, 1 su 5 ha problemi alle gomme: perché danneggiate visibilmente (4,4%), non conformi alla carta di circolazione (2,7%), non omologate (3,3%) o addirittura invernali montate nel periodo estivo (36% delle vetture, 2 su 5). Ma il dato più scoraggiante è rappresentato dai pneumatici lisci: una media del 9% con picchi di oltre il 20% in alcune province, come Latina, Foggia e Massa Carrara. È il quadro emerso da "Vacanze Sicure 2019", la cam-

pagna di controllo dei pneumatici e sensibilizzazione degli automobilisti sulla sicurezza condotta dalla Polizia Stradale in collaborazione con Assogomma e Federpneus. Superfluo sottolineare che avventurarsi sulle strade delle ferie con questo scenario è preoccupante. E che anno dopo anno stiamo regredendo: a fronte di 1 veicolo trovato con pneumatici non conformi nel 2011 infatti, oggi ce ne sono 2,5. Se è questo il progresso, siamo messi bene.

In un test in condizioni reali, abbiamo verificato emissioni di PM 10 e NOx molto inferiori anche ai futuri limiti di legge grazie a soluzioni sempre più tecnologiche adottate sui motori nuovi



Una delle vetture utilizzate per il test RDE con il misuratore di emissioni agganciato al retrotreno

120 mg/km

È il valore massimo di emissioni consentito dalla normativa Euro 6d final in vigore dal 2021. Attualmente il limite imposto dalla normativa Euro 6d temp è invece di 168 mg/km

ALBERTO CAPROTTI

Preziosa indispensabile: nella battaglia ideologica tra i demonizzatori del diesel e i suoi strenui difensori, la posizione che pare più corretta è solo una. Per preservare la qualità dell'aria che respiriamo occorre cioè accelerare l'eliminazione dei motori a gasolio più vecchi, mentre è assurdo fare la guerra a quelli di ultima generazione, ormai così sofisticati da poter essere considerati quasi per nulla inquinanti. Che le più recenti tecnologie siano in grado di ridurre le emissioni del diesel portandole addirittura al di sotto dei limiti futuri definiti dall'Unione Europea lo abbiamo verificato di persona, grazie a un test effettuato da Bosch presso il Centro Guida Sicura ACI di Lainate (Milano) insieme ai tecnici di CSI, compagnia leader nei servizi di verifica e validazione automobilistica. Come e in quali condizioni vengano effettuati questi test, è decisivo: lo scandalo del dieseldgate ha accelerato l'adozione di criteri internazionali di omologazione sempre più stringenti. I test originari NEDC sono stati sostituiti dagli standard WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure), insieme di procedure delle quali i test RDE (Real Driving Emissions) sono parte integrante. A differenza del passato (test al banco), l'obiettivo della prova su ciclo RDE è quello di misurare le emissioni di un veicolo su strada e in condizioni di guida reale. Nel nostro test abbiamo utilizzato una Peugeot 3008 BlueHDi 130, e una BMW Serie 2 Active Tourer 218d e-

Il diesel non è così cattivo Bosch lo dimostra su strada

quipaggiare con il cosiddetto PEMS (Portable Emissions Measurement System) agganciato al retrotreno, un istruttore lato passeggero per monitorare il nostro stile di guida, e un tablet collegato al PEMS per misurare i dati in tempo reale. Abbiamo guidato su strade aperte al traffico, in città e in tangenziale, tra code, semafori, rotatorie, rispettando i limiti di velocità e monitorando le emissioni di anidride carbonica (CO₂), ossidi di azoto (NOx) e polveri sottili (PM 10, PM 2.5). Ebbene: in 35 minuti di prova, entrambe le auto hanno prodot-

to in atmosfera valori di NOx e di PM10 variabili ma di gran lunga inferiori ai limiti imposti sia dalla odierna normativa Euro 6d temp (168 mg/km) sia della ancora più ferrea Euro 6d final (120 mg/km) che sarà in vigore dal 2021. Test ampiamente superato dunque, ma non è tutto: PSA Group ha confrontato i risultati dei propri motori PureTech turbo benzina con quelli della gamma diesel BlueHDi. Non solo in termini di emissioni di CO₂ ma anche alla voce NOx e PM10, il propulsore a gasolio è risultato meno

"sporco" di quello a benzina. Da tempo Bosch - principale fornitore di tecnologia per gran parte dei marchi automobilistici, forte della sua esperienza nei sistemi di controllo dei motori - è impegnata nella riduzione delle emissioni dei motori diesel e, in particolare, nell'azzerare le quote degli ossidi di azoto. Che attualmente sono attestate su una media di 13 mg per chilometro, un valore che corrisponde a circa un decimo del limite massimo che sarà imposto in Europa dal 2021. L'aspetto straordinario di questo risultato è che gli

ingegneri Bosch sono riusciti a realizzare questo traguardo perfezionando le tecnologie esistenti e, quindi, senza fare ricorso a componenti aggiuntivi che farebbero aumentare i costi. Per questo motivo, Bosch è convinta che il diesel continuerà ad essere una parte importante dell'offerta di sistemi di propulsione del futuro e che il suo elevato grado di efficienza possa contribuire a ridurre le emissioni dei gas serra con un impatto trascurabile in termini di NOx.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MERCATO

**Gasolio a due facce
Tiene nell'usato
e crolla nel nuovo
(ma resta al 42%)**

Crollo a due cifre a giugno per le immatricolazioni delle auto a gasolio in Italia: la quota di mercato è ancora al 42,7% ma il confronto con giugno 2018 segna -22,5% per un totale di oltre 20mila unità in meno. Tiene invece il mercato dell'usato dove il diesel cala solo dell'1,2%. Di contro, record assoluto in termini di unità vendute (1.456) e di quota di mercato (0,8%) per le auto elettriche, con volumi più che triplicati su base annua. Nel primo semestre, sottolinea l'associazione nazionale della filiera automobilistica, le elettriche vendute superano le 5.000 unità, più del doppio rispetto ad un anno fa. Anche le ibride (incluse le plug-in) crescono: +18% a giugno e +31% nei primi 6 mesi. Nel complesso le vetture ad alimentazione alternativa (comprese metano e Gpl) rappresentano il 15,3% del mercato.

PRESTAZIONI E VELOCITÀ

Anche le piccole sportive crescono
Nuova Focus ST, la Ford "pepata"



MARIANO DA RONCH

Dagli anni le versioni più pepate delle tranquille vetture da famiglia hanno sollecitato le fantasie di molti automobilisti, con alcuni modelli che sono diventate vere e proprie icone del genere. Del resto mettere su famiglia ma conservare un piglio sportivo nella guida non è reato: fa sentire giovani come prima, quando serve invece di più lo spazio per ospitare prole e passeggero al seguito. Questo target di utenti però si va rarefacendo sempre di più: perché tra limiti di velocità e superbolli il "pepe" inizia a costare caro, e perché queste mini bombe costano e ciò confligge con i budget sempre più risicati delle famiglie che si allargano. Detto questo, Ford ci riprova con la nuova Focus ST, ultima di una lunga serie e sviluppata dal Team Ford Performance, dotata di un propulsore 2.3 EcoBoost da 280 cavalli e 420 Nm di coppia in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in 5,7 secondi e scaricare a terra maggiore potenza rispetto alla generazione precedente della Focus RS. Questo manicaretto è completato dalle più sofisticate Sports Technologies che includono un turbo twin-scroll con effetto anti-lag ispirato alla Ford GT, mentre i Driving Dynamics sono regolabili e ottimizzati grazie al differenziale a slittamento limitato e al Continuously Controlled Damping che monitora ogni 2 millisecondi l'altezza delle sospensioni, la posizione della scocca e gli input di sterzo e di frenata per regolare lo smorzamento per le modalità asfalto bagnato e normale, Sport, e Pista. «La nuova Focus ST non si limita alla velocità in rettilineo: abbiamo tratto ispirazione dalla nostra supercar Ford GT, dal pick-up F-150 Raptor, dalla Mustang e dalla Fiesta ST per sviluppare una vettura in grado di togliere il fiato quando si spinge sull'acceleratore», dice Leo Roeks, direttore Europa Ford Performances. La nuova Focus ST è disponibile dal lancio con il 2.3 EcoBoost da 280 CV e una versione diesel 2.0 EcoBlue da 190 CV, a meno di 40.000 euro. Dall'autunno sarà introdotta anche la variante automatica a 7 rapporti per il benzina EcoBoost. Ma non ci sarà la familiare, presente su altri mercati, vista l'accoglienza assai tiepida dello stesso modello della versione precedente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori

www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere
anche con il QR Code



LA PROVA SU STRADA

Volkswagen Passat diventa più tecnologica
Volante "capacitivo" e fa quasi tutto da sola



Da sinistra, Ford Focus ST, Volkswagen Passat e Mahindra Kuv 100

Fuori cambia quasi niente, ma nell'anima è tutto un altro mondo: tecnologico, connesso e sempre più tendente alla guida autonoma. L'aggiornamento dell'ottava generazione della Volkswagen Passat (in attesa della nona che arriverà nel 2021) punta infatti tutto sull'evoluzione dell'elettronica, volta a rendere ancora più sicuro e rilassante il "dettaglio" di stare al volante. Una delle vetture più amate della casa di Wolfsburg (dal 1973 è stata venduta in 30 milioni di esemplari) arriverà in Italia a partire da settembre, nelle versioni berlina, Variant (la familiare che assorbe il 90% degli ordini e piace molto alle flotte aziendali) e Alltrack (più alta da terra e con la trazione integrale) e con prezzi a partire da 34.600 euro per i benzina e 37.350 per i diesel, ma anche con una versione ibrida plug-in GTE che ha un'autonomia elettrica di 55 km. Comoda, potente, "regale" sulla strada che domina in ogni situazione: queste le prime impressioni al volante. Esteticamente gli esterni rievocano molto il modello precedente: nuovi i gruppi ottici a led e immutate le dimensioni

(4,77 metri di lunghezza con capacità del bagagliaio che parte da 650 litri). Completamente nuova invece l'interfaccia con il guidatore grazie al primo volante capacitivo introdotto dal marchio che consente di sfiorarlo appena con la pressione delle mani per ottenere che l'auto si muova da 0 a 210 km/h in modalità parzialmente automatizzata (livello di guida autonoma 2). Parte integrante di questo sistema è il Travel Assist di serie che si adatta a limiti, centri urbani, curve, rotatorie e incroci adeguando appositamente la velocità, prendendosi carico di piazzare la Passat al centro della corsia e - nelle versioni con cambio automatico - fermarsi e ripartire nel traffico. Debutta inoltre anche il cruscotto completamente digitale con il sistema di infotainment MIB3 e i comandi vocali dotato di scheda sim integrata per restare sempre connessi. Sotto il cofano, i nuovi motori a gasolio 2.0 TDI da 150 CV, tre turbodiesel 2.0 TDI da 120, 190 e 240 CV, un benzina 1.5 TSI e l'ibrida a benzina GTE plug-in da 218 CV. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOVITÀ

Un pick-up, due Suv, soldi e progetti
Mahindra, gli indiani mettono la freccia



FERDINANDO SARNO

Sembra ieri e invece sono passati più di 40 anni da quando due case automobilistiche coreane approdarono in Europa accolte da molte perplessità. Adesso sono cresciute tanto da far concorrenza a tutti sul mercato. La storia potrebbe ripetersi: questa volta però il punto di partenza è l'India e l'azienda si chiama Mahindra. Impegnata in 22 settori di business, ha un fatturato di 20,7 miliardi di dollari, il 39% del quale ottenuto grazie alla vendita di veicoli. Detiene, inoltre, il pacchetto di maggioranza delle quote azionarie in Pininfarina, SsangYong Motor Company e Peugeot Scooters. Insomma, mezzi, capacità e progetti per il futuro ci sono. Così come ci sono le vetture, oggi in fase di aggiornamento. Dopo il pick-up Goa, infatti, ecco il restyling Kuv 100 (in Italia, venduti 1.200 esemplari in un anno) e del XUV 500 (2.000 unità a oggi). Il primo è il classico urban crossover (prezzo di lancio da 19.900 euro) disponibile negli allestimenti K6 e K8: sono stati modificati i gruppi ottici, la consolle centrale (adesso trova posto un touch screen da 7") e il navigatore; sono stati aggiunti i cerchi in lega, l'apertura del bagagliaio con telecomando e il nuovo tre cilindri da 87 CV. È una vettura divertente da guidare, anche in fuoristrada "leggero", che sorprende per dinamicità, tenuta di strada e raggio di sterzata. Il secondo, il XUV 500, è un 7 posti comodo e spazioso (da 21.250 euro), a 2 e a 4 ruote motrici negli allestimenti W6, W8 e W10, anch'esso riaggiornato (mascherina, portellone posteriore, gruppi ottici). Sotto il cofano, il nuovo diesel 2.2 da 140 CV che, considerando le dimensioni del mezzo, sembra patire un po' la mancanza di cavalli. Per entrambi, il rapporto qualità/prezzo è più che buono mentre bisognerebbe verificare in che condizioni saranno dopo un paio d'anni di utilizzo. Ma se certe storie si ripetono, allora non dovrebbero esserci dubbi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA