

AUTO & MOTORI
CONTROMANO
**E arrivò
il giorno
dell'auto
vegana**

E alla fine dal volante spuntò un ravanello. Ecologica, anzi bucolica: ma è questa la fine che ci aspetta? È quanto viene da pensare leggendo le cronache dell'appena concluso Salone di Ginevra. Motivi per fare titoli sui giornali ce n'erano parecchi, qualcuno però ha scelto di esagerare, presentando la Polestar 2 - la nuova vettura prodotta dal marchio di proprietà Volvo - come la prima «auto vegana» della storia. Il motivo di questo guizzo di fanta-

sia vegetale deriva dal fatto che la suddetta berlina (ovviamente elettrica) propone un abitacolo dove non sono presenti elementi realizzati con materie animali. A richiesta i clienti meno crudisti e più crudeli potranno ordinare sellerie di pelle Nappa, abbinabili a inserti di palissandro e policarbonato, che stonano però con la visione «green» e sostenibile del momento. Una domanda viene spontanea: e se tornassimo seriamente a parlare di automobili? (A.C.)

Uno studio di Unione Petrolifera certifica il contributo dei veicoli diesel di ultima generazione nella lotta alle emissioni climateranti: «Il gasolio è parte della soluzione e non la causa del problema» Ma la battaglia ideologica e di cifre, continua

ALBERTO CAPROTTI

Colpi di cifre e di ricerche scientifiche, quella pro e contro il diesel è diventata una battaglia ideologica. Considerato ormai il male assoluto in termini di emissioni, e messo quasi al bando da molte amministrazioni cittadine, ora in soccorso del gasolio per autotrazione arriva il rovescio della medaglia. Già, perché calando le immatricolazioni delle vetture diesel (passate dal 55,8% al 43,2% del totale) e crescendo di conseguenza quello delle benzina, a gennaio 2019 le emissioni di CO2 derivate dal traffico veicolare sono state superiori di 266.640 tonnellate rispetto a quelle registrate nello stesso mese del 2018. Tale crescita corrisponde ad un aumento percentuale del 3,5%, e anche i dati di febbraio (sulla base delle cifre diffuse dal Ministero dello Sviluppo Economico) confermerebbero questo trend. Che il gasolio fosse più inquinante in termini di NOx (ossidi di azoto) ma più virtuoso della benzina quanto a emissioni di CO2, si sa da sempre. Quello che andrebbe invece finalmente compreso è che la coperta dell'inquinamento è corta. E che il vero grande problema del nostro paese, da affrontare al più presto, è che ha il parco circolante più obsoleto d'Europa, il che implica emissioni fino a oltre 100 volte superiori rispetto alle vetture a combustione interna di ultima generazione (benzina o diesel), e un livello di sicurezza infinitamente inferiore, con impatti diretti sull'incidentalità e i relativi costi sociali.



Le immatricolazioni delle nuove vetture diesel in Italia sono passate dal 55,8% al 43,2% del totale rispetto ad un anno fa

Diesel, più dubbi che veleni

Con il crollo delle vendite delle auto a gasolio, sono tornate a salire le emissioni di CO2: è ora di fare chiarezza

Altro grande equivoco è quello di chi non fa distinzione tra emissioni climateranti (CO2) e inquinanti (PM10, NOx), che implicano invece urgenze e criteri risolutivi ben diversi. Partendo, nel caso dei motori a gasolio, da una verità difficile da contestare: parlare genericamente di diesel è sbagliato e fuorviante, tanto è enorme la differenza nociva tra i vecchi e i nuovi propulsori che si avvalgono di questa alimentazione. «Oggi un'auto diesel Euro 6 emette il 95% in meno di NOx rispetto a una Euro 0 e il 96% in meno di PM rispetto a un veicolo Euro 1. Stessi progressi sono stati compiuti nel trasporto pesante, dove un motore Euro VI pre-

senta emissioni 8 volte inferiori rispetto a uno omologato Euro III. Dati alla mano anzi, oggi l'utilizzo del diesel di ultima generazione è fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO2 previsti per il 2030, in modo socialmente ed economicamente sostenibile». Sono queste le principali conclusioni dello studio di Unione Petrolifera, illustrato nel corso dell'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità. Il report intende, dati alla mano, fare chiarezza sul tema motorizzazioni ed emissioni climateranti e inquinanti, e sfatare demagogie e pregiudizi nei confronti del diesel, sempre più spes-

so additato come la principale fonte dell'inquinamento urbano e climatico con argomentazioni spesso non corrette che influenzano il dibattito pubblico e, in diversi casi, le scelte politiche in materia di mobilità che tendono ad allontanare il raggiungimento degli obiettivi ambientali. Punto di partenza dell'analisi di Unione Petrolifera è la considerazione che il parco auto italiano è tra i più vetusti a livello europeo e ciò incide fortemente sui livelli emissivi: oltre la metà del circolante ha un'età superiore ai 10 anni, rispetto al 36-39% di Francia, Germania o Regno Unito. Ma eliminare le alimentazioni diesel serve a migliorare la qualità dell'aria?

A questa domanda l'analisi fornisce una risposta duplice: sì, per quanto riguarda le vecchie alimentazioni; no, per quelle di nuova generazione. Queste ultime (diesel Euro 6D) sarebbero in grado di rispettare ampiamente i sempre più stringenti limiti anche sugli NOx. I risultati di prove condotte a febbraio 2019 mostrano per alcuni modelli addirittura zero emissioni di NOx. Lo stesso si può dire per il particolato allo scarico, i cui valori sono trascurabili e di molte volte inferiori a non allo scarico (le cosiddette «emissioni non esauste») che saranno prevalenti e valgono per tutte le alimentazioni. Chiaramente l'analisi in questione, vi-

sta chi l'ha condotta, potrebbe essere considerata «di parte». «Si basa invece sui più recenti studi in materia - evidenzia il Presidente di Unione Petrolifera, Claudio Spinaci - e fa emergere con chiarezza come il diesel sia un'alimentazione che può a ragione essere protagonista dell'evoluzione verso una mobilità sostenibile. Quanto alla CO2, tenendo conto dell'intero ciclo di vita di un'auto, il diesel rimane la soluzione più efficace e sostenibile, sia economicamente che socialmente, per raggiungere gli obiettivi al 2030. Le alimentazioni diesel sono quindi parte della soluzione, e non la causa del problema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA
IL DEBUTTO

Nuovo stile e opzione mild hybrid
La Mazda 3 cambia per piacere

Cambiare è soprattutto lo stile, ma anche le novità tecniche non sono da meno. La quarta generazione della Mazda 3 si distingue per le linee più slanciate e il frontale più lungo che si contrappone ad una coda corda e arrotondata che aumenta la grinta e la personalità della vettura. Invariate le dimensioni (è lunga 446 cm). La gamma motori, invece, prevede un diesel di 1.800 cc da 116 Cv e l'inedita versione ibrida, sia pure «leggera» (mild hybrid), a benzina. Noi abbiamo guidato l'ibrida da 2.000 cc da 122 Cv con un motore elettrico da 7,9 Cv che aiuta in accelerazione, riducendo i consumi e serve a tenere sotto controllo le e-

missioni. Ma la più attesa delle novità tecniche arriverà a fine anno: si tratta del motore Skyactive X che debutterà sempre sulla Mazda 3 e che prefigura un innovativo motore a benzina che eroga 181 Cv e promette consumi pari o quasi ad un diesel. La nuova Mazda 3 è già in vendita. Considerando la ricca dotazione di serie, i prezzi sono interessanti. Per le versioni a benzina si va da 23.200 euro della 3 Evolve con di serie l'allarme anti-colpo di sonno, i cerchi in lega da 16", il cruise control adattativo, i fari full led, la frenata automatica, il monitoraggio dell'angolo cieco, il navigatore, i sistemi di mantenimento in



corsia oltre al riconoscimento dei cartelli stradali utile per rispettare i limiti di velocità. Più completi l'allestimento Executive che offre anche l'accesso e l'avviamento «senza chiave», i sensori di parcheggio

anteriori o la retrocamera. Gli stessi allestimenti per i modelli a gasolio, invece, hanno un costo che va da 25.400 e 29.350 euro

Corrado Canali
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOVITÀ

Volkswagen allarga la famiglia
Arriva T-Cross, il Suv urbano

Il canale motori su www.avvenire.it/economia/motori
Si può accedere anche con il QR Code



Le nuove Mazda 3 e, a destra, Volkswagen T-Roc

Volkswagen irrompe nel mercato dei piccoli Suv con T-Cross, che completa la famiglia di Toureg, Tiguan e T-Roc. Costruito sulla stessa piattaforma della Polo, la MQB, ne eredita il passo ma sfrutta i volumi interni con soluzioni che la destinano a essere anche auto da famiglia malgrado le dimensioni compatte (411 cm di lunghezza). Le linee scolpite e muscolose e l'abito bicolore - il tetto può essere bianco, rosso o nero - «rompono» un po' con gli schemi seri dei tipici del marchio tedesco. Sotto al cofano due benzina - il 1.0 TSI 95 CV, cambio manuale 5 rapporti e il 1.0 TSI 115 CV a 6 rapporti (anche con il cambio automatico) - oltre al diesel 1.6 TDI SCR 95 CV, cambio automatico DSG 7 rapporti, che sarà introdotto successivamente. Utilissimo il divano posteriore che scorre per aumentare il volume di carico del bagagliaio (da 385 a 455 litri), oppure si ribalta completamente. In città, T-Cross si muove agevolmente ed è di semplice gestione in manovra. In autostrada, si viaggia comodi e lo spunto non manca, specie con la benzina da 115 Cv. Ampia la dotazione, fin dall'allestimento base, con la guida assistita che - unicum nel segmento - è di tipo 2 grazie al sistema di monitoraggio della distanza Front Assist con riconoscimento pedoni e frenata di emergenza, controllo dell'angolo cieco con assistente all'uscita dal parcheggio, assistente al mantenimento della corsia e rilevatore di stanchezza. T-Cross sta arrivando in questi giorni negli showroom, le prime consegne da aprile. Prezzi da 19mila a 24.500 euro.

Tino Redaelli
© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL RESTYLING

Nuova BMW Serie 3, l'icona ritorna ed è più intelligente di sempre

Si apre anche con il telefono cellulare ed è un concentrato di tecnologia la settima generazione del modello iconico per la storia e le vendite del marchio tedesco

FERDINANDO SARNO

Quando si parla di vetture nuove o di restyling, uno dei termini più utilizzati, spesso anche impropriamente, è «icona». Bene, se c'è una vettura che merita di essere riconosciuta tale, quella è sicuramente la BMW Serie 3. Non fosse altro che per la longevità (fu lanciata nel lontano 1975) e per la mole delle vendite. Arrivata alla settima generazione, cresce in lunghezza (+85 mm) ed è dal punto di vista estetico completamente nuova, con un frontale molto bello e il laterale dinamico e sportivo. Anche l'abitacolo è cambiato parecchio: vani portaoggetti comodi e ben distribuiti,

quadro strumenti elegante. Sulla nuova Serie 3 debuttano numerose soluzioni tecnologiche che la rendono la più «intelligente» di sempre: nell'equipaggiamento standard è compreso l'avviso di collisione e passaggio pedonale con la funzione di frenata automatica per città. Le opzioni includono la funzione Active Cruise Control con stop & go e la guida assistita Professional con avviso cambiamento di corsia, pre-

venzione collisione posteriore e allarme Cross-Traffic. Altra grande novità, il BMW Intelligent Personal Assistant: si tratta, in pratica, di un assistente digitale intelligente, pronto a rispondere se interpellato con la formula «Hey BMW». e in grado non solo di dare tutte le informazioni richieste, ma anche di spiegare le varie funzioni della vettura. Debutta sulla Serie 3 la BMW Digital Key che trasforma lo



La nuova BMW Serie 3

© RIPRODUZIONE RISERVATA