

CONTROMANO

Numeri da paura  
Sulla strada  
sempre peggio

AUTO &amp; MOTORI

Secondo un'indagine di Assogomma su dati della Polizia Stradale, il 52% degli italiani viaggia con pneumatici sgonfi, non omogenei, non omologati o non conformi alla carta di circolazione. Secondo i rilievi di Polizia e Carabinieri, sono più di 4.500 gli incidenti con feriti all'anno nei quali almeno uno dei conducenti coinvolti era sotto effetto di alcol. Secondo l'Acici crescono (sono il 16% del totale) le vetture circolanti con più di 15 anni d'anzianità ma secondo un'in-

terrogazione presentata al Ministero dei Trasporti, le revisioni periodiche di legge non sono cresciute in parallelo. E non esiste una banca dati sui controlli svolti dalle officine sui veicoli, né su quelli effettuati dalla Motorizzazione sulle attività dei centri autorizzati. Questo per dire che, secondo noi invece, sulle strade italiane abbiamo perso il senso civico e quello della responsabilità. Guidare è come maneggiare una pistola: spesso servirebbe ricordarselo.

## Benzina

DS3 Crossback,  
la "verde" con stile

DAMIANO BOLOGNINI COBIANCHI

Legante e originale, la DS3 Crossback - l'ultima nata del marchio di lusso del Gruppo PSA - nella sua versione a benzina è la migliore dimostrazione di come un carburante tradizionale possa essere considerato ancora moderno e molto efficiente. Provata con il motore 1.2 PureTech per le strade di Roma e delle colline capitoline, risulta adeguatamente agile con la variante da 130 Cv, briosa e divertente da gestire con il 155 Cv abbinato al cambio automatico a 8 rapporti e accreditata di un consumo medio di 16 km per ogni litro di "verde". Portata, in autostrada, con entrambe le varianti di potenza del 3 cilindri, ai 130 km/h risulta silenziosa e pronta al sorpasso. Comoda, sicura e reattiva ai comandi, ha nel lunotto piccolo un neo e nel comfort acustico un pregio. Alcuni dettagli interni, al limite del kitsch come le cromature sul tunnel centrale, sono volutamente appariscenti. Si tratta di particolari studiati per solleticare la fantasia di una clientela "premium" che, magari dopo an-

ni di scelte più conformiste con marchi teutonici, ha voglia di provare emozioni nuove. Non a caso, dalla Filiale italiana della DS indicano per posizionamento di prezzo e target l'Audi Q2 come vettura di riferimento dell'estrosa francesina, che punta a far moda con uno spirito decisamente differente. La DS3 nasce sulla piattaforma modulare CMP del gruppo PSA, studiata per ospitare sia motorizzazioni tradizionali sia elettriche. Lunga 4,188 metri, larga 1,9 e alta 1,5, ha misure da top model per la città: gli spazi da trovare necessari per il parcheggio non sono impossibili e l'abitacolo risulta sufficientemente spazioso per le esigenze di una famiglia moderna. Disponibile con due ruote motrici e cinque motori a combustione, tre a benzina e due a gasolio, i prezzi partono da 26.200 euro. Dal prossimo autunno la DS3 Crossback si potrà guidare anche con l'alimentazione elettrica e la trazione integrale della versione e-Tense, con 320 km di autonomia reali e l'80% di ricarica delle batterie ottenibile in soli 30 minuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

E adesso  
che motore  
scelgo?

## Gpl

La "terza via"  
intelligente  
di Nissan Micra

PAOLO CICCARONE

Fra il diesel e la benzina esiste la terza via. Si chiama GPL e fra i carburanti fossili ha senza dubbio il pregio, per chi lo usa in auto, di essere meno costoso. Nel segmento B, Nissan offre questa soluzione pratica e abbordabile. Lo fa solo sul mercato italiano, visto che da noi la richiesta di GPL è molto interessante, e lo fa sulla nuova Micra, la più piccola vettura della sua gamma. L'auto, rispetto alle sorelle a benzina, non cambia di molto. C'è solo l'indicatore centrale con le lucine che indica se si sta viaggiando a benzina o GPL. La doppia alimentazione garantisce percorrenze di oltre 1.000 km, dettaglio per niente trascurabile, specialmente per chi usa l'auto per lavoro o piccoli spostamenti in città. Con il GPL Micra concede l'accesso anche in ZTL dove previsto, per cui è una alternativa interessante per quei centri urbani in cui si fatica a capire come muoversi. In Italia è arrivata anche la versione N line, più sportiva e rifinita nei materiali. L'impianto GPL è stato sviluppato e prodotto appositamente per Nissan Micra, in collaborazione con BRC Gas Equipment. Il sistema elettronico esegue un continuo controllo del funzionamento dell'impianto, analizzando tutti i principali parametri e garantendone il comportamento ottimale in ogni condizione di marcia. La casa giapponese dichiara un consumo di 7,8 litri ogni 100 km di GPL (5,5 l/100 km quando si viaggia a benzina) ed emissioni di 125 g/km (127). Il serbatoio di 33 litri circa è stato posizionato nell'alloggiamento della ruota di scorta. Al volante si sente la differenza con la propulsione a benzina: il motore tre cilindri di 900 cc da 90 cavalli non è brillante in ripresa col GPL mentre è vivace a benzina. Quindi economia da un lato, prestazioni normali dall'altra. Per risparmiare è una buona idea: servono 16.450 euro per la versione base, 17.500 la Plus e 18.800 per la versione Max.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercato italiano vetture nuove  
(gennaio-marzo 2019) - Quote %

Alimentazioni	3 mesi 2019	3 mesi 2018	Anno 2018
Diesel	43,9	55,3	51,5
Benzina	42,9	32,8	35,3
GPL	6,6	5,9	6,5
Ibrida (di cui Plug-In)	5,3 0,2	3,7 0,2	4,5 0,2
Metano	1,2	2,1	1,9
Elettrica	0,2	0,2	0,2
Idrogeno	0,0	0,0	0,0

(fonte: dati Unrae)



La Mitsubishi Outlander PHEV, unico Suv ibrido che gode dell'eco-bonus

## Ibrido benzina Plug-in

## Mitsubishi Outlander: il bello della spina come opzione

ALBERTO CAPROTTI

Analizzata da un listino non proprio economico (parte da 50mila euro), in Italia non se ne vedono molte. Ma con le sue 200mila unità immatricolate in sei anni, la Mitsubishi Outlander PHEV è la vettura ibrida plug-in più venduta al mondo. Qualcosa può cambiare ora grazie all'ecobonus statale (2.500 euro se si rottama un usato fino a Euro4) visto che è in assoluto l'unico Suv ibrido a poterne beneficiare grazie alle sue emissioni di CO2 contenute. Sotto il cofano il nuovo benzi-

na 2.4 è abbinato a due motori elettrici, uno anteriore da 82 CV e uno posteriore da 95 (per una potenza totale di 224 CV) ricaricabili in circa 6 ore a una normale presa di corrente, o in poco più di mezz'ora se si utilizza una colonnina fast-charge. L'autonomia a emissioni zero varia a seconda della velocità e da altre condizioni ma al termine del nostro test possiamo dire che la Outlander in versione PHEV può viaggiare in puro elettrico per almeno 40 km. Questo sui tracciati misti, perché nel traffico cittadino dove recuperare energia non è facile e superati i confini urba-

ni dove i limiti si alzano, l'energia della batteria si esaurisce presto. E quando si viaggia a benzina i consumi non sono affatto bassi. La ricarica "alla spina" però è in realtà solo un'opzione aggiunta a dotazioni e tecnologie uniche nella categoria delle auto plug-in. Su tutte la possibilità di regolare su cinque livelli la frenata rigenerativa durante la marcia elettrica con le apposite palette al volante. Quando al comportamento della vettura, buona la risposta dello sterzo ma con una massa di quasi 1.900 kg, l'Outlander PHEV digerisce poco i

tratti di strada più tortuosi mettendo in luce un rollio piuttosto accentuato. Di contro, la prontezza di risposta dei due motori elettrici, aiuta ad avere un buon allungo in uscita di curva e assicura tanta sicurezza anche in condizioni di scarsa aderenza grazie alla trazione integrale. Il tutto su un Suv medio-grande (4,70 metri), comodo, spazioso, potente, dalle notevoli capacità di carico, ricco di dotazioni (indisponibile però il navigatore, nemmeno come optional, e non si capisce perché), e dalle finiture di buona qualità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ibrido diesel Plug-in

Il gasolio elettrico  
di Mercedes EQ

FERDINANDO SARNO

Se da una parte la mobilità del futuro sta andando verso l'elettrificazione, dall'altra il diesel in Europa - sia pure in costante calo - è ancora il propulsore più richiesto. L'impegno dei costruttori a ripulirlo il più possibile è costante, e non da oggi. E un sistema geniale per coniugare efficienza ed ecologia è quello di "elettrificarlo" facendolo lavorare con la tecnologia plug-in. È quello che fa Mercedes-Benz, che punta molto sull'ibrido con la spina, tanto da aver denominato con la sigla EQ Power la famiglia di questi propulsori: se l'accoppiata benzina/ibrido plug-in è (o sarà) disponibile per tutti i modelli della Stella, l'abbinamento diesel/ibrido plug-in è (o sarà) disponibile solamente per quattro modelli. Il primo a debuttare sul mercato è la nuova Classe E 300de. Proposta in versione berlina (da 66.000 euro) e station-wagon (da 68.000), punta a un target piuttosto importante per il segmento superiore: gli automobilisti cioè abituati a percorrere molti chilometri, quelli che cercano

il comfort nei lunghi viaggi, quelli a cui piace andare forte e quelli che vogliono guidare a zero emissioni nei centri urbani.

Con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi, la E 300de vanta solo 41 g/CO2 di emissioni al chilometro nel ciclo NEDC, anche in versione berlina, e un consumo di soli 1,6 litri di gasolio ogni 100 km. L'autonomia complessiva, soprattutto in abbinamento al serbatoio da 60 litri disponibile a richiesta, permette di percorrere oltre 1.000 chilometri tra un rifornimento e l'altro.

Se un cliente è propenso all'acquisto di una vettura premium dotata di tecnologia ibrida plug-in in accoppiata con motore diesel, la Mercedes E 300de è l'ideale perché è comoda, prestazionale, lussuosa, affidabile, sicura e bella. L'unico dubbio è sull'autonomia elettrica dichiarata dalla casa: secondo Mercedes-Benz se ne possono percorrere fino a 50 ma durante la nostra prova (svoltasi non in città ma in autostrada), pur essendo avvicinati non siamo riusciti a percorrere la distanza dichiarata in elettrico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Metano

Il gas naturale,  
ecorisparmiosa  
alternativa Seat

CORRADO CANALI

Pronta per l'elettrificazione, ma anche attenda a sfruttare le potenzialità del metano: la strategia di Seat è ben chiara. Se da un lato ci sono evidenti ragioni di ordine ambientale (il gas naturale compresso assicura infatti emissioni di CO2 ridotte di circa il 25% rispetto all'equivalente a benzina), a rafforzare tale scelta ci sono anche motivazioni squisitamente di portafoglio: vantaggi fiscali (grazie all'omologazione "monovalente" a metano, stante la ridotta capacità del serbatoio della benzina, la gamma TGI beneficia di trattamenti privilegiati sulla tassa di proprietà, con esenzione parziale o totale del bollo), possibilità di circolazione nelle aree ZTL e costi al km minori fino al 50% su benzina e del 30% sul diesel.

La principale innovazione della gamma Seat TGI riguarda l'introduzione di un terzo serbatoio per il metano: in questo modo, per Ibiza e Arona, l'autonomia a gas raggiunge ora i 360 km (510 compresa la "riserva" a benzina), che diventano ben 440 (580 sommando la benzina) per la Leon. L'offerta di Seat è, inoltre, fra la più ampia oggi sul mercato con il fiore all'occhiello dall'unico Suv a metano disponibile a metano, l'Arona TGI, forte dei 90 cv di potenza del motore e 1.000 cc a benzina. Il metano viene stoccato in tre bombole di acciaio, integrate in un vano specifico, per una capienza totale di 13,8 kg. A questo si aggiunge il piccolo serbatoio da 9 litri della benzina. La Arona TGI è offerta nell'allestimento Reference da 18.800 euro. Anche l'Ibiza è disponibile col motore 1.000 cc TGI 90 CV a metano: in questo caso i prezzi partono da 16.530 euro. L'offerta a metano di Seat si completa poi con la Leon, sia la berlina 5 porte che la familiare ST, in vendita a prezzi compresi fra i 21.895 euro (22.645 euro la ST) per l'allestimento Style, quello di ingresso, e i 26.615 euro (27.365 euro la ST) degli allestimenti top Xcellence e FR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA