

**AUTO & MOTORI**
**CONTROMANO**
**Lo strano caso  
delle 417 ibride  
incentivate  
e poi sparite**

Che gli incentivi introdotti per l'acquisto di auto a basse emissioni siano stati accolti positivamente dal mercato, è innegabile. Come pure che si siano esauriti subito quelli relativi ai modelli più richiesti. E che lasciare dei fondi inutilizzati senza dirottarli sulle fasce di emissioni giuste sia un assurdo autogol. Ma i numeri dicono anche altro. Secondo i dati elaborati da Dataforce su fonte Ministero dei Trasporti infatti, risultava che da gennaio a ottobre sono sta-

te immatricolate in Italia 20.419 nuove auto elettriche e 16.548 ibride plug-in. Al 1 dicembre però il saldo delle elettriche è salito di 10 unità, mentre quello delle plug-in risulta incredibilmente sceso di 417. Non è una certezza, ma è probabile che le vetture mancate potrebbero essere state radiate per esportazione. E che quindi il governo avrebbe speso soldi per agevolare l'acquisto di 417 auto poco inquinanti, ma per l'aria di un altro Paese. Un trionfo. (A.C.)

Hitzinger (Volkswagen): «Le vetture di oggi sono così complesse che non tutti potranno continuare a produrle: inevitabile un ulteriore consolidamento a favore dei Gruppi industriali più grandi»

ALBERTO CAPROTTI

Sergio Marchionne, uno che vedeva lontano e si è dovuto fermare troppo vicino, l'aveva detto già nel dicembre del 2008: «Per avere profitti bisogna produrre almeno 5,5 milioni di veicoli all'anno. È quindi indispensabile fare aggregazioni industriali: al termine di questo ciclo di crisi, resteranno in piedi solo 5 o al massimo 6 grandi costruttori. Gli altri spariranno, e visti i livelli di investimenti richiesti per lanciare nuovi modelli, non è pensabile che tutti gli attuali protagonisti del settore conservino la loro indipendenza...». Da allora a oggi molto è cambiato, meno rapidamente di quanto prevedeva Marchionne sul piano delle fusioni dei grandi Gruppi, anche se nel frattempo la sua Fca si è accasata con Psa. A livello tecnologico invece la rivoluzione è stata totale. Da venditori di vetture, i costruttori si sono trasformati sempre di più in fornitori di servizi. Le auto viaggiano connesse con la rete, la guida autonoma è una realtà frenata solo dalle normative ma già in avanzatissimo stato di fattibilità. E sotto il cofano passa sempre meno petrolio e sempre più elettricità, i sistemi di diagnostica avvengono da remoto, con le vetture si parla e si ottiene risposta mentre si guida. E telecontrollo, intelligenza artificiale, smart grid e vehicle to grid, sono ormai terminologie trasferite dalla fantascienza alla realtà.

Tutto (o quasi) bello e sorprendente per chi sta al volante. Un po' meno per chi questa rivoluzione la sta costruendo e, in parte, subendo. Perché produrre automobili è sempre più complicato e meno redditizio. Lo sostiene senza imbarazzo Alexander Hitzinger, capo del progetto Artemis di Volkswagen: «L'industria automobilistica affronterà una nuova ondata di consolidamento aziendale, con il

**2.750**

Sono i pezzi che (indicativamente) compongono una normale vettura a trazione anteriore. Circa 1.500 per motore, interni, impianto elettrico, carrozzeria e telaio, più 1.250 per la minuteria (viti e bulloni)

I marchi sono succubi dell'elettrificazione e dell'elettronica che rendono i prodotti sempre meno redditizi



# Difficile costruire automobili, mestiere alla portata di pochi

numero delle società in campo che andrà riducendosi man mano che le auto diventano elettriche, connesse e aggiungeranno funzioni di guida altamente automatizzate», ha dichiarato in occasione del convegno "Future of the Car" organizzato dal *Financial Times*. Aggiungendo che non tutti saranno in grado di permettersi queste piattaforme complesse: «Vedremo emergere un numero inferiore di attori molto grandi che guide-

ranno questa trasformazione». Il parere di Hitzinger è del tutto pertinente, visto che l'ingegnere tedesco guida Artemis, la nuova unità interna del Gruppo Volkswagen alla quale spetta il compito di creare nuovi modelli di sviluppo per tutti i brand affiliati. La sua previsione parte dal fatto che la necessità di mettere insieme sensori di guida autonoma, motori elettrici, batterie e mappe ad alta definizione sta co-

stringendo le case automobilistiche a progettare in proprio le basi dei veicoli e i sistemi operativi, piuttosto che fare affidamento su sistemi ottenuti da una miriade di fornitori. La ragione è essenzialmente economica: «Le automobili sono così complesse che il concetto tradizionale di esternalizzazione a produttori di primo livello non funziona più», ha spiegato Hitzinger. Il livello di investimenti necessari e la complessità della tec-

nologia favoriscono i "giocatori" più grandi. «Tanto più che il calo delle vendite a livello globale, causato dalla pandemia da Covid-19, sta rendendo più difficile per le aziende più piccole mettere da parte le somme necessarie per sviluppare auto all'avanguardia», ha aggiunto. Anche per questo è verosimile immaginare un futuro con meno modelli in circolazione, in gran parte derivati da poche piattaforme comuni,

probabilmente anche più simili tra loro dal punto di vista estetico di quanto già siano oggi. Altro discorso quello che riguarda la tecnologia, che sembra aver raggiunto livelli difficilmente superabili in maniera sostanziale, almeno fino a quando le automobili non voleranno. «Il motore del duemila sarà bello e lucente, sarà veloce e silenzioso, sarà un motore delicato, avrà lo scarico calibrato e un odore che non inquina», cantava Lucio Dalla nel 1976, azzeccando in pieno la previsione. Ma è innegabile anche la sostanziale verità della frase attribuita a Bill Gates (anche se da lui successivamente smentita): «Se la General Motors avesse fatto passi avanti tecnologici come l'industria dei computer, oggi guideremo macchine che costano 25 dollari e percorrono 400 km con un litro di benzina». Un risultato questo, ancora molto distante da noi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA PROVA**

**Mazda 2, la piccola da città non banale**  
Leggerezza ibrida in stile giapponese



"Effortless Joyful Driving": detto in inglese sembra chissà che. In realtà significa semplicemente "guida senza fatica". È lo slogan scelto dal marchio giapponese, da sempre affezionato alle visioni filosofiche, per la versione più recente della sua compatta da città, la Mazda2. Piccola ma non banale per il design sportveggiante e le dotazioni di serie di ottimo livello (i fari a Led ad esempio) è migliorata nella insonorizzazione interna e la comodità dei sedili. L'abbiamo provata nella versione top di gamma, con l'unico motore disponibile, quello da 1.5 litri ibrido a benzina da 90 Cv (ma esiste anche da 75 per i neopatentati), ovviamente nel traffico metropolitano che resta il suo habitat preferito. Detto che la Mazda 2 non è una vettura economica (il listino parte da 17.800 euro per la versione di ingresso, e arriva fino ai 22.550 di quella meglio equipaggiata) perché mantiene lo standard qualitativo presente su tutte le vetture del marchio giapponese, il valore aggiunto è suo cuore ibrido. Che non è animato da una batteria classica ma da un super-condensatore in grado di immagazzinare energia e rilasciarla più velocemente dei classici accumulatori. Stiamo parlando ovviamente di ibrido leggero, perché il piccolo propulsore elettrico da 22,5 Volt serve da motorino d'avviamento ed esaurisce il suo compito aiutando il 4 cilindri in fase di accelerazione. Da solo non fa molto insomma, ma basta e avanza per una vettura estremamente agile e leggera (1.025 kg) che nell'abbinamento tra l'elettrificazione e la propulsione a benzina trova un rapporto ideale tra prestazioni e piacere di guida.

Al volante di Mazda2 infatti si sta con naturalezza e senza stress, soprattutto perché l'erogazione della coppia e la corretta rapportatura del cambio a 6 marce non obbligano a tenere "su di giri" il motore. Interessanti i consumi (4,1 litri per 100 km quelli medi dichiarati) e le emissioni di CO2 (94 g/km). (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori

[www.avvenire.it/economia/motori](http://www.avvenire.it/economia/motori)

Si può accedere anche con il QR Code


**LA NOVITÀ**

**L'ibrido Plug-In come compromesso perfetto**  
Audi attacca alla spina anche la A3 Sportback



Se più della metà della flotta Audi è attaccata alla corrente, il motivo è chiaro: l'ibrido plug-in per il marchio tedesco è la formula migliore per muoversi agilmente in città, parcheggiare senza stress, superare i varchi delle ZTL senza negarsi di poter viaggiare su lunghe distanze nel massimo confort e con un'autonomia che tranquillizza anche i più ansiosi. Ora la A3 Sportback va ad allargare la famiglia con la 1.4 (40) TFSI-e S Tronic che arriva sul mercato forte di dotazioni di connettività e sicurezza di prim'ordine e nuove soluzioni di acquisto e noleggio. Sotto il cofano della A3 Sportback c'è un 4 cilindri benzina 1.4 turbo a iniezione diretta abbinato a un'unità elettrica leggera alimentata da una batteria al litio da 13 kWh che può essere ricaricata completamente ad una presa domestica in 5 ore. In tutto fanno 204 Cv, e quasi 70 km di autonomia elettrica, con consumi molto bassi e i vantaggi fiscali connessi con l'omologazione ibrida.

Nella viabilità cittadina e periferica intorno a Milano abbiamo guidato la A3 Sportback 1.4

TFSI-e S Tronic sfruttando al massimo la modalità di marcia esclusivamente elettrica, consumando l'equivalente di circa 1,5 litri di benzina per 100 km, ovviamente usando piede di velluto e cervello impostato in modalità eco. L'app MyAudi consente di controllare dallo smartphone lo stato della batteria e l'autonomia della vettura, avviare i processi di ricarica, monitorare i consumi e le stazioni di rifornimento. Il programma di ricarica domestica prevede una tariffa flat a 4,40 euro al giorno. Proposta a partire da 39.200 euro, Audi A3 Sportback 1.4 TFSI-e prevede molte formule di acquisto: con quella chiamata Audi Value, grazie al valore futuro garantito Audi ad esempio, per la variante Business Advanced - a listino a 42.800 euro - si può sostenere, in due anni, solo il 40% del costo del veicolo, con la libertà di scegliere l'opzione finale preferita. La rata mensile è di 199 euro e include il piano di manutenzione Audi Premium Care per 24 mesi o 30.000 km. E sino al 31 dicembre 2020 Audi Italia rimborsa le prime tre rate. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA PIÙ AMATA**

**Una specie protetta in via di espansione**  
Fiat Panda ora anche in versione Sport



L'Audi A3 Sportback TFSI-e. Sopra, la Panda Sport e, a sinistra, la Mazda2

C'è Panda e Panda. C'è l'orsetto simbolo del WWF che ha bisogno più che mai di attenzioni e c'è "la" Panda. La più amata dagli italiani e non solo, quel successo a quattro ruote che per Fiat merita quindi sempre più premure per espandere la specie, allargando la "famiglia funzionale" come l'ha definita Luca Napolitano, capo di Fiat Lancia e Abarth per la regione Emea. Quarant'anni all'anagrafe e da otto l'auto più venduta nel nostro Paese (nel 2020 ha rappresentato il 49,1% delle consegne fra le citycar) Panda si fa in tre e indossa l'abbigliamento tecnico con la nuova versione Sport destinata ad attrarre anche la clientela che alla Panda non ha mai pensato prima. Viene proposta con il motore a tre cilindri 1.0 Fire Fly Hybrid da 70 CV, un ibrido "leggero" costituito da un motogeneratore elettrico che recupera energia in fase di frenata e decelerazione, immagazzinandola in una piccola batteria al litio, per restituirla poi, con una potenza massima di 3,6 kW, in accelerazione. Le diversità partono dal colore grigio opaco che già la rende più graffiante. Aggiungeteci cerchi in lega da 16", il logo Sport sulla fiancata, maniglie e calotte dei retrovisori in tinta con la carrozzeria, la nuova plancia titanio, i pannelli delle porte in ecopelle, i sedili grigio scuro con le cuciture rosse sui fianchetti, e la grinta c'è tutta. Sulla Sport debutta il nuovo sistema multimediale con schermo tattile di 7" montato a sbalzo che dietro rivela una tasca per lo smartphone. La nuova Panda Sport Hybrid viene proposta a partire da 11.200 euro al lancio con incentivi e bonus da scalare. E le altre Panda? La Cross, piccola 4x4 abituata a faticare, sarà ancora più stakanovista dopo il fresco restyling, mentre la nuova City Life, su misura per il caos cittadino, punta sulla vasta scelta di motorizzazioni (benzina, ibrido, metano o GPL) per accrescere il suo magnetismo.

Gabriele Villa

© RIPRODUZIONE RISERVATA