

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

All'auto serve meno fumo e più arrosto

Presentazioni in stile Hollywood e proclami ottimistici per un marchio nostrano che non gode certo di buona salute. E contemporaneamente incentivi-farsa già esauriti per i modelli che la gente può permettersi di acquistare e annunci deliranti su possibili riforme del Codice della Strada. L'automobile in Italia sta attraversando una fase di sconpenso che ha coinvolto nei giorni scorsi anche il trionfalistico lancio della nuova Maserati MC20. Dopo anni

di ricorso massiccio agli ammortizzatori sociali, sarebbe il momento di correre con le proprie gambe. E di una politica industriale da parte del governo, inerme e assente mentre in altri Paesi si sono usate idee e investimenti forti. Abbiamo ancora tre marchi che possono vantare una pallida italianità: Fiat, Maserati e Alfa Romeo meritano meno fumo e fuochi d'artificio. E più piani concreti per una nuova stagione di innovazione tecnologica ed ecologica.

Contraddistinti dalla sigla "4xe" i due modelli del marchio americano costruiti a Melfi aprono la strada all'elettrificazione del Gruppo Fiat-Chrysler. Il nostro test: fino a 50 km di autonomia in città in modalità elettrica e alte prestazioni in fuoristrada

ALBERTO CAPROTTI

Con le versioni 4xe di Renegade e Compass, Jeep fa il suo ingresso nel mondo dell'elettrificazione in Europa e in Italia, con due modelli che non appartengono soltanto alla categoria delle auto ibride "vere" - cioè le Plug-in, quelle che si ricaricano anche con la spina - ma trasportano con il loro sistema di trazione integrale elettrico il futuro dell'evoluzione tecnologica nel mondo Fiat-Chrysler. Il tutto all'insegna di quello che è stato definito da Antonella Bruno, nuovo responsabile Jeep per l'area EMEA, come un «ecosistema integrato che garantisce semplicità e immediatezza d'uso». Il primo weekend di lancio di Renegade e Compass 4xe ha confermato l'altissimo interesse che la nuova tecnologia ibrida plug-in sta riscuotendo sul mercato, con oltre 1.500 test drive effettuati tra sabato e domenica scorsi dalla rete delle concessionarie Jeep con nuovi potenziali clienti. Grazie a un dimensionamento di tutta la propulsione, le due nuove vetture possono funzionare anche in modalità 100% elettrica e sono dunque ideali per la guida quotidiana in città, grazie alla batteria da 11,4 kWh abbinata al motore elettrico da 60 Cv. La batteria da sola consente un'autonomia di circa 50 chilometri nella marcia puramente elettrica, con tempi di ricarica compresi tra 2 e 5 ore a seconda della potenza dell'impianto. Nelle lunghe percorrenze, rese possibili dal motore termico, le emissioni di CO2 sono comunque inferiori a 50 g/km in modalità ibrida.



Le nuove Renegade e Compass 4xe, i primi modelli ibridi Plug-in di Fca a debuttare sul mercato

Vere Jeep, con la spina in più

Renegade e Compass in versione Plug-in: così l'ibrido si abbina senza compromessi alla trazione integrale

Come abbiamo avuto modo di verificare durante la nostra prova su strada, Renegade 4xe e Compass 4xe non perdono nulla delle loro caratteristiche di off-road anche in questa versione con la doppia alimentazione. La presenza in entrambe ai due motori elettrici (uno anteriore e uno posteriore) con funzione Powerloop assicura sempre la massima trazione 4x4 anche nell'utilizzo fuoristrada prolungato. La modalità Powerloop fa in modo che il motore elettrico anteriore, meccanicamente collegato a quello a combustione interna, generi in continuo corrente ad alta tensione per alimentare il motore elettrico posteriore e garantire la massima trazione indipen-

dentemente dalla carica della batteria. Il sistema di propulsione di Renegade 4xe e Compass 4xe integra due motori elettrici e un pacco batteria da 11,4 kWh con l'efficiente motore da 1,3 litri turbo benzina e cambio automatico a sei marce. Una architettura che su strada e fuori offre i vantaggi che si avrebbero con due vetture diverse. Come abbiamo avuto modo di verificare durante il test con la Compass 4xe si apprezza anche la presenza - inedita rispetto alle versioni con solo motore termico - del nuovo selettore del nuovo cambio automatico a 6 marce e del comando "a rotazione" del Selec-Terrain aggiornato con le modalità per la guida AWD elettrifi-

cata (4WD Lock, 4WD Low, Hill descent control) per inserire le diverse modalità di guida: Auto/Snow/Mud&Sand/Rock (quest'ultima solo con l'allestimento Trailhawk) inclusa la nuova modalità Sport che enfatizza risposta acceleratore e reattività dello sterzo. Compass 4xe, come l'analogo Renegade 4xe, accelera da 0 a 100 km/h in circa 7,5 secondi e consente una velocità massima di 130 km/h in modalità elettrica e fino a 200 km/h in modalità ibrida. Per muoversi in città con Compass 4xe tendenzialmente si viaggia a batteria, e lo si fa inserendo la modalità di guida Electric. Il motore a combustione interna si accende

solo in caso di pressione a fondo sull'acceleratore o di esaurimento delle batterie. Quando il viaggio prosegue fuori città su strade extraurbane, si può inserire la modalità E-save, che consente la massima efficienza energetica attraverso due opzioni: quella denominata Battery Save che consente di conservare il livello di carica, o la Battery Charge che invece utilizza il motore termico per ricaricare la batteria fino all'80%. Questa funzionalità è particolarmente utile nei trasferimenti verso la città poiché consente di arrivare nelle aree centrali con la batteria carica e procedere in elettrico disponendo della piena autonomia. Particolare importante: tutte

le versioni 4xe hanno di serie il cambio automatico a 6 marce. Il listino di Renegade plug-in hybrid parte da 38.500 euro nell'allestimento Limited e raggiunge i 41.500 euro per la versione Trailhawk. Con l'attuale ecobonus, il prezzo base però diventa 32.000 euro in caso di rottamazione e 35.000 senza. Per Jeep Compass, invece, il listino parte da 44.400 euro. In fase di lancio, Renegade e Compass 4xe vengono anche offerte rispettivamente a 249 e 329 euro al mese (anticipo di 5.000 euro), con il finanziamento a 4 anni di Fca Bank con cui il cliente può decidere quando iniziare a pagare le rate (a 1, 3 o 6 mesi).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOSTRA PROVA

Honda HR-V Sport, spazio e carattere per un Suv-coupé grintoso e silenzioso

Introdurre un allestimento sportivo per attrarre una clientela più dinamica, comporta il rischio di realizzare estetiche estreme che penalizzano lo stile. Non è il caso di Honda che sulla HR-V ha aggiunto una versione, la Sport, ridisegnata nella fascia anteriore con un fascione brunito orizzontale e cerchi da 18", e rinnovata negli interni, che acquista carattere senza perdere eleganza e proporzioni.

La linea è sempre quella da Suv-coupé, gli spazi interni più che discreti anche per cinque passeggeri. La seduta posteriore, frazionata 40:60, è completamente rialzabile grazie alla tecnologia "Magic Seats", introdotta con Honda Jazz,

che regala una grande polivalenza di carico potendo accogliere addirittura una bicicletta. Ottima anche la capienza del bagagliaio che parte da un minimo di 448 litri. Abbiamo provato l'unico motore previsto, il benzina VTEC Turbo da 1,5 litri a iniezione diretta da ben 182 CV che a listino costa circa 30.000 euro. Grinta e silenziosità sono i valori aggiunti della HR-V Sport con il cambio manuale che ne esalta le prestazioni a fronte di consumi più che accettabili: 16,5 litri per 100 km dichiarati non sono lontani da quelli effettivi rilevati dal computer di bordo durante il nostro test. Le emissioni di CO2 sono pari a 135 g/km, troppe per accedere a incentivi statali ma suffi-



cienti per evitare l'ecotassa. Precisione di guida e agilità ci sono sembrate le doti principali di questa vettura, unite alla sensazione percepita di buona qualità costruttiva degli interni. Un difetto? La do-

tazione di bordo, a partire dallo schermo touch dei comandi un po' datato come concezione e la mancanza di alcuni sistemi di assistenza alla guida. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OPINIONE DI STICCHI DAMIANI

«Bici contromano e autovelox per far cassa, una svolta diseducativa»

Il presidente dell'Acì critica alcune novità contenute nella proposta di riforma del Codice della Strada: «L'anarchia non va d'accordo con la sicurezza»

«L'Automobile Club d'Italia è sempre soddisfatta quando il legislatore si occupa di sicurezza stradale, che è la nostra battaglia quotidiana. Soprattutto se interviene per semplificare il Codice della strada, trasformandolo in un Codice dei comportamenti. In questa occasione, però, purtroppo così non è. Anzi: ci si muove nella direzione opposta...». È negativo il giudizio del presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani, in merito alla nuova proposta di riforma del codice stradale. Una particolare attenzione meritano - secondo Sticchi Damiani - tutti i nuovi provvedimenti riguardanti le biciclette: «Restiamo fermamente contrari alle bici contromano ed alla possibilità che possano transitare sulle corsie riservate al trasporto pubblico. I dati di incidentalità ci dicono che si tratta di pratiche estremamente pericolose, anche in considerazione dell'esposizione al rischio del ciclista rispetto ai veicoli a quattro ruote: più di 50 volte superiore».

Inoltre a leggere la proposta «sembrerebbe che, in città, basti imporre il limite di 30 km/h e la bicicletta possa fare tutto: avere la precedenza su tutti, procedere in senso di marcia opposto a quello dei veicoli, andare appaiati e magari sorpassare. Questa sorta di "deregulation" della mobilità ciclabile ha un forte effetto diseducativo: alle biciclette tutto è permesso e, per conseguenza, anche ai monopattini elettrici, che sono equiparati ai velocipedi, mentre è evidente che, nella mobilità metropolitana, l'anarchia non va assolutamente d'accordo con la sicurezza». Inoltre, «non ci sembra corretta anche la possibilità di installare autovelox perfino sulle strade locali dove vige il limite orario di 30 km/h. L'autovelox - ha rilevato il presidente dell'Acì - è un utile strumento per controllare e limitare la velocità degli utenti nei punti più critici o pericolosi, nei quali è opportuno avere la certezza che la velocità venga ridotta in modo da consentire di guidare in sicurezza. È, viceversa, diseducati-

vo - quando non addirittura pericoloso - l'autovelox diffuso, magari installato per far cassa e nemmeno correttamente segnalato, secondo quanto previsto dalla normativa». Infine, «sembrerebbe che anche gli operatori ecologici potranno emettere multe o far rimuovere i veicoli. Ci auguriamo che le cose non stiano così e che la proposta riguardi solo l'ampio delle funzioni degli ausiliari del traffico che - ricordiamo - devono limitarsi a segnalare l'infrazione al Corpo di Polizia Municipale, senza sostituirsi ai vigili». In conclusione, per il presidente dell'Acì «è positiva l'attenzione alla sicurezza in ambito urbano, dove ancora sono troppi numerosi gli incidenti ed i morti. Ma siamo preoccupati che l'applicazione alla realtà di tali norme, inserite nel Codice, risulti difforme e differenziata da un Comune all'altro, creando confusione e comportamenti insicuri agli utenti della strada». (F.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ORA CON 7 DIVERSI MOTORI PLUG-IN

A 74 anni è in forma strepitosa Mercedes Classe E, classica e nuova

Il canale motori su www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code



La nuova Mercedes Classe E e, a sinistra, la Honda HR-V Sport

FERDINANDO SARNO

Mercedes avrebbe dovuto presentarla al Salone di Ginevra 2020 ma, causa Covid-19, è saltato tutto. Non è saltato invece il debutto nelle concessionarie europee dove la nuova Classe E (è strano scrivere "nuova" per una vettura che ha debuttato nel 1946 e che da allora ha venduto più di 14 milioni di unità) si è presentata in forma più che mai. Alle iniziali e tradizionali versioni berlina e station wagon, seguiranno la versione lunga (per il mercato cinese) e le versioni Coupé e Cabrio. Dal punto di vista estetico la Classe E - siamo al restyling della decima generazione - mantiene inalterati i parametri di riferimento con il suo design elegante e pulito, abbinato a interni super comodi, lussuosi ed esclusivi. E per la gioia degli appassionati, sulle versioni Avantgarde e Exclusive, ritorna la "stella/mirino" sulla parte centrale del cofano. La lista dei sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida è lunghissima e, dopo averla guidata per una giornata intera ricordiamo su tutti il sistema di assistenza attivo alla regolazione della distanza con adeguamento della velocità in funzione del percorso; il sistema di assistenza in coda attivo; quello di assistenza alla frenata e l'MBUX anche con comando vocale (di serie). Insomma, come dicono in Mercedes, la nuova Classe E abbina l'intelligenza all'emozione. Sotto il cofano ben 7 modelli ibridi Plug-in, benzina e diesel, con trazione posteriore e integrale. Il listino parte da 55.000 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA