

CONTROMANO

**Vandali e favole
L'altra verità
del car sharing**

AUTO & MOTORI

Avevano scommesso sulla voglia di aria pulita di chi vive in città e vuole comunque guidare, ma si sono arresi a uno dei peggiori vizi umani, il vandalismo. Per questo nei giorni scorsi Share'nGo, l'operatore di car sharing elettrico riconoscibile dalle sue piccole auto gialle, ha annunciato la sospensione del servizio a Milano. Che tornerà tra qualche mese dopo aver aggiornato i servizi e installato "scatole nere" a bordo, «in grado di tutelare i nostri clienti e la nostra so-

cietà». Al di là del caso specifico, la realtà delle auto condivise resta ben diversa da come viene raccontata. Si parla di cifre record e di una prassi sempre più apprezzata, invece il car sharing non decolla e non dà utili a chi lo gestisce. Anche i due operatori più forti, Daimler e Bmw si sono fusi in Share Now per ottimizzare i costi, riducendo l'attività a 20 città in tutto il mondo. L'auto resta un oggetto "sacro": non siamo pronti per spartirla con chi non conosciamo.

XC40 RECHARGE P8

La prima Volvo solo a batteria, successo virtuale

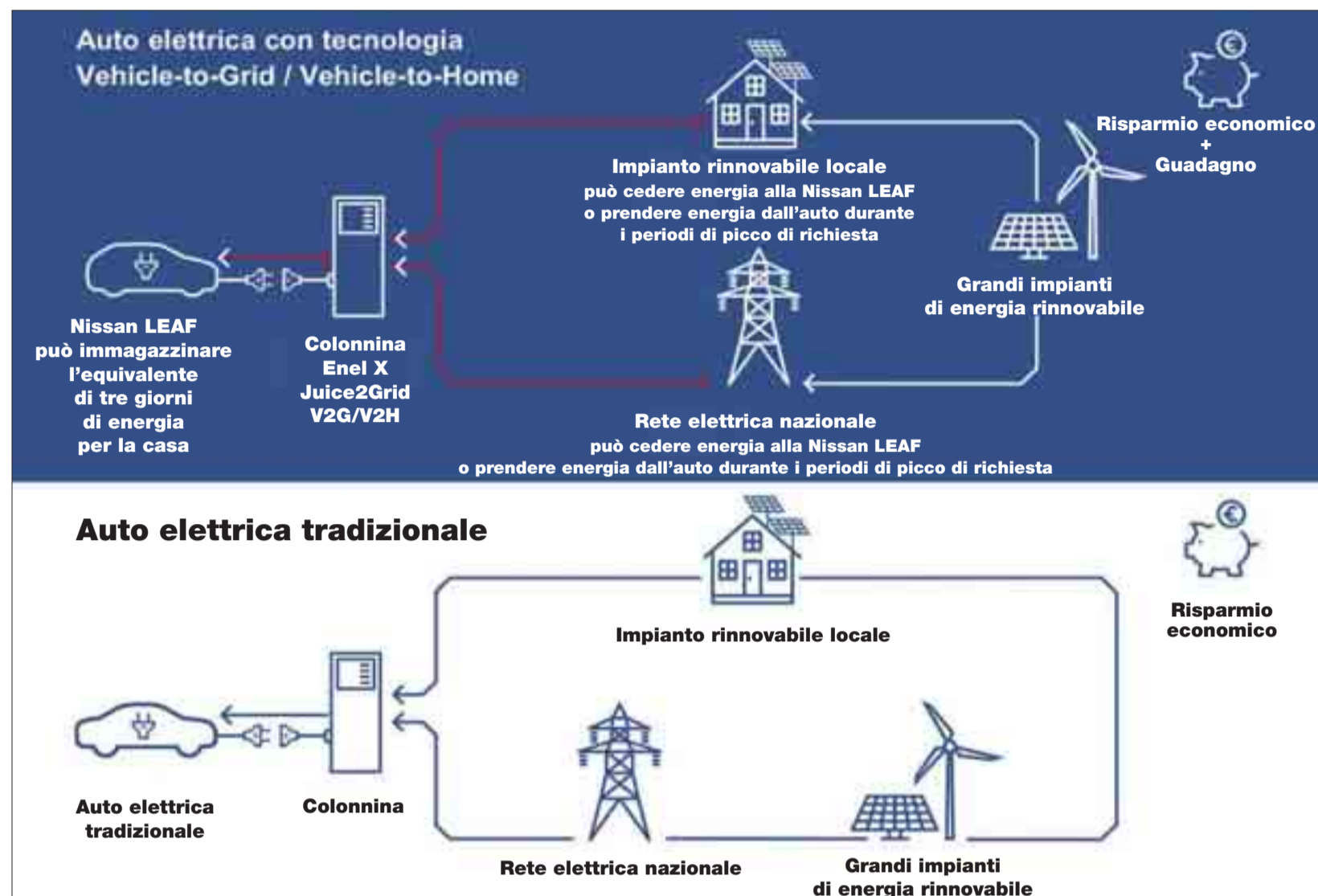
Si chiama XC40 Recharge P8 e in attesa di vederla in Italia alla fine di quest'anno (il prezzo d'attacco dovrebbe essere di circa 59.600 euro), in alcuni mercati Volvo ha già aperto ufficialmente la campagna ordini riscontrando l'interesse di decine di migliaia di potenziali clienti. La XC40 Recharge P8 è il primo modello di una linea di prodotti Volvo a trazione esclusivamente elettrica, e anche la prima Volvo equipaggiata con un nuovissimo sistema di infotainment basato sul sistema operativo Android di Google. Dotata di trazione integrale, viene accreditata di un'autonomia di oltre 400 km con un "pieno" di corrente e sviluppa una potenza di 408 CV. La batteria può essere ricaricata all'80% della sua capacità in soli 40 minuti se collegata a un sistema di ricarica veloce. In materia di sicurezza, gli ingegneri della casa svedese hanno dovuto riprogettare e rinforzare la sezione anteriore della XC40 Recharge P8 per ovviare all'assenza del motore, così da soddisfare gli elevati requisiti di Volvo in fatto di sicurezza e garantire ai passeggeri un livello di protezione pari a quello di qualunque altro modello. La batteria, posizionata nel pianale al centro della vettura, invece è protetta da una "gabbia di sicurezza" formata da un telaio di alluminio estruso che è stata collocata al centro della carrozzeria, creando una zona deformabile attorno alla batteria stessa.

La risposta positiva da parte del mercato internazionale sottolinea il crescente interesse per la linea di modelli Recharge, l'appellativo che designerà tutte le ricaricabili del marchio, sia con trazione solo elettrica sia con propulsore ibrido plug-in. Volvo punta a portare al 50% la quota di vetture solo elettriche sul totale di vendite globali entro il 2025, con la restante parte costituita solo da veicoli ibridi. (T.R.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Volvo Xc 40 Recharge P8



L'auto può vendere energia L'elettrica chiude il cerchio

ALBERTO CAPROTTI

Vendere l'energia attraverso la propria automobile elettrica quando questa non è in uso facendola diventare, mentre è agganciata alla colonnina, una specie di batteria di riserva a cui il gestore può attingere in caso di necessità. È il "vehicle to grid" (V2G), un sistema rivoluzionario finora limitato ad alcune sperimentazioni che adesso ha ricevuto uno specifico inquadramento normativo con il decreto del ministero dello Sviluppo economico pubblicato in Gazzetta Ufficiale. Ci

vorrà ancora tempo, e la collaborazione attiva di tutti i protagonisti - a partire dai costruttori, chiamati a dotare i veicoli commerciali della tecnologia necessaria a supportare il sistema - ma dal punto normativo questo decreto va a cambiare radicalmente il concetto di automobile.

In pratica l'auto può diventare una "banca di energia" in cui la carica immagazzinata può essere restituita al sistema, compreso quello domestico, nei momenti di necessità. Alla remunerazione dell'automobilista penserà quindi lo stesso "aggregatore" (ad esempio Enel X che ha avviato da tempo la sperimentazione), che verosimilmente agirà attraverso uno sconto sul successivo "pieno" elettrico. Autentico pioniere in materia è Nissan, il marchio giapponese che già dal 2016 ha lanciato in Danimarca con Enel e Nuvve il primo Hub V2G al mondo interamente commerciale grazie alla propria

flotta di e-NV200. Nel 2017 poi, con Nissan Leaf, l'auto a batteria più venduta nel mondo e unica certificata in Europa per il V2G, questa tecnologia è arrivata anche in Italia, a seguito di un accordo siglato tra Nissan, Enel Energia e l'Istituto Italiano di Tecnologia per lo sviluppo del primo progetto pilota di car sharing elettrico aziendale con colonnine di ricarica V2G presso la sede dell'IIT di Genova.

**Il decreto del
Mise per il
"Vehicle to grid"
svolta per la
mobilità a
batteria e per
Nissan pioniera di
questa tecnologia**

«Grazie al nuovo decreto - sottolinea Bruno Mattucci, ad di Nissan Italia - potranno finalmente essere stabiliti criteri e modalità per implementare la tecnologia anche da noi. Si tratta di un modello di business avanzato già in molti Paesi d'Europa: il consumatore che mette a disposizione la propria vettura può generare un profitto di circa 500 euro l'anno. In mancanza di una legge però, il progetto non poteva essere ancora economicamente sostenibile». Il provvedimento ha tra gli obietti-

vi anche quello di rendere più stabile tutto il sistema elettrico in un'era in cui le rinnovabili per loro natura non sempre sono in grado di assicurare l'energia necessaria al Paese. Entro tre mesi, l'Arera (la vecchia Autorità per l'energia) dovrà adottare delle disposizioni per integrare la propria regolazione del dispacciamento, proprio per includere le infrastrutture di ricarica, «anche domestiche». Il relativo documento verrà messo in consultazione e poi emanato: prevedibilmente entro l'estate tutto il processo dovrebbe essere completato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Crash-test della Tesla Model 3

IL TEST SU STRADA DELLA GAMMA Q5, Q7 E Q8

Ibrido e trazione integrale nel vocabolario di Audi iniziano per Q

Natura forte e incontaminata da attraversare con vetture equipaggiate per rispettare l'ambiente: l'impareggiabile scenario del Sud della Sardegna è stato lo sfondo perfetto per testare tre modelli della gamma Q che incarnano il meglio del progressivo processo di elettrificazione di Audi. Con oltre 30 mila vetture vendute in Italia nel 2019, la serie Q per il marchio tedesco (cioè i Suv) rappresenta il 47% delle vendite ed è cresciuta quasi del 20% in meno di cinque anni. Ma su tre modelli in particolare - Q5, Q7 e SQ8 - ora la tradizionale affidabilità della trazione integrale "quattro" (da 40 anni fiore all'occhiello di Audi) si abbina a motori ibridi diversamen-

te declinati in base alle caratteristiche delle tre vetture. Dalle Saline Conti Vecchi al verde della macchia mediterranea, tra asfalto e sterrati, fino al faro di Capo Spartivento, abbiamo verificato l'agilità della Q5 TFSI e quattro S tronic, versione ibrida plug-in del modello della gamma Audi Q più venduto nel mondo. La Q5 PHEV abbina le prestazioni di una vettura sportiva a consumi ed emissioni molto basse grazie ai 45 km di autonomia in solo elettrico (anche se è del tutto empirico il dato di 47 km/litro pubblicizzato da Audi). Ovviamente di gran livello le sensazioni di guida, adeguate al listino che parte da 57.500 euro. Salendo di taglia, la seconda ge-

nerazione di Audi Q7 (da 71.300 euro, anche a 7 posti) oltre al restyling estetico che lo ha ingentilito nella stazza e a nuove dota-

zioni digitali e nei sistemi di illuminazione, acquista sotto il cofano la tecnologia mild hybrid da 48 volt abbinato ai motori diesel



Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere
anche con il QR Code



© RIPRODUZIONE RISERVATA

TEST EURO NCAP

**Vetture nuove,
sicurezza record
Tesla più di tutte**

Il 2019 è stato un anno molto positivo per quanto riguarda le prove di sicurezza delle auto nuove. Euro NCAP, il programma europeo di valutazione degli standard di sicurezza, del quale è partner l'Automobile Club d'Italia, ha testato 55 nuove vetture vendute in Europa, testando sia il livello di protezione di passeggeri, pedoni e ciclisti in caso di impatto sia la capacità di evitare o mitigare gli effetti degli incidenti stradali grazie agli ausili alla guida. Su 55 auto, 41 hanno ottenuto il massimo dei voti, le famose 5 stelle Euro NCAP. I risultati dei crash test non sono paragonabili in termini assoluti fra tutte le auto, ma devono essere raffrontati secondo le categorie di appartenenza dei singoli modelli. Nel segmento delle utilitarie ("Supermini") la classifica vede al primo posto l'Audi A1 Sportback e la nuova Renault Clio, entrambe in grado di ottenere percentuali molto alte in ogni area di valutazione. Seconda Ford Puma. La categoria "Familiari piccola" vede al primo posto Mercedes CLA davanti a Mazda3. La migliore fra i "Piccolo Suv/monovolume" del 2019 è la Subaru Forester, seconde ex aequo sono invece Mazda CX-30 e Volkswagen T-Cross. Nelle "Familiari grandi" altro pari merito, in questo caso fra la Tesla Model 3 e la BMW Serie 3. Un'altra vittoria di Tesla arriva dal reparto "Suv grande" dove l'elettrica Model X è prima davanti a Seat Tarraco. Il terzo riconoscimento per la sicurezza della Tesla arriva dalla categoria "Ibride e Elettriche", con Model 3 al primo posto e Model X al secondo.

Il sistema di frenata autonoma d'emergenza (AEB) è risultato presente di serie sul 90% dei modelli e come optional nel 5%. Il sistema di frenata automatica per evitare l'investimento dei pedoni, invece, è presente sull'85% delle auto. L'AEB per evitare la collisione con i ciclisti in 8 modelli su 10. (F.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OGNI GIORNO RUBATE 287 VETTURE

**Ladri d'auto sempre più tecnologici
Furti in aumento, recuperi in calo**

Cresce il numero delle vetture rubate ogni giorno sulle strade italiane (287), diminuisce la percentuale di ritrovamento (sotto il 40%). Nel 2018 di oltre 63 mila veicoli si sono perse le tracce, rubati su commissione e in strada su mercati esteri o "cannibalizzati" per il mercato nero dei ricambi. Lo sostiene il dossier annuale elaborato da LoJack Italia, società specializzata in soluzioni telematiche e recupero dei veicoli rubati, che ha lavorato i dati del Ministero dell'Interno. Campania, Lazio e Lombardia restano le regioni più a rischio; Fiat Panda, Fiat 500 e Lancia Ypsilon i modelli preferiti dal business criminale. Il 25% dei furti delle vetture di ultima generazione viene portato a termine beffando i sistemi di protezione in soli 30 secondi. Il metodo hi-tech più diffuso è il "relay attack": grazie a ripetitori in radiofrequenza, il ladro può anche a distanza di alcuni metri captare il segnale della chiave elettronica in possesso del proprietario, farlo "rimbalzare" dal suo computer fino a quello del suo complice, posizionato nelle vicinanze della vettura da sottrarre. L'auto viene così ingannata e i sistemi di protezione azzerati.