

CONTROMANO

La globalizzazione
al volante
è un'illusione

AUTO&MOTORI

Entro il 2050 il parco circolante mondiale di autovetture sarà composto per due terzi (67%) da auto a combustione interna (benzina, diesel e ibride), per il 28% da full electric e ibride plug-in e per il 5% da auto ad alimentazione alternativa (idrogeno, metano e Gpl). Anche con la crescita della mobilità elettrica prevista in futuro, che in Europa sarà accelerata dal 2035 (anno a partire dal quale nei Paesi dell'Ue non potranno più essere commercializzati veicoli nuovi

a combustione interna), le auto ad alimentazione tradizionale continueranno a lungo a essere le più diffuse a livello globale. Queste previsioni sono dell'Osservatorio Autopromotec sulla base di studi del Bloomberg New Energy Finance, Goldman Sachs e del Gruppo Wood Mackenzie. Lo scenario quindi è chiaro: all'Europa sarà vietato inquinare, il resto del mondo farà come gli pare annullando quasi del tutto i virtuosissimi ecologici del Vecchio Continente.

Le auto più sicure? Due su quattro sono cinesi

ALBERTO CAPROTTI

Gli stereotipi sono facili e veloci, la verità invece ha bisogno di tempo: chi ha coniato questo aforisma certamente non si riferiva all'automobile, che invece ne è un soggetto perfetto. Prendiamo le vetture costruite in Cina, ad esempio. Fino a pochi mesi fa erano considerate esotiche e inaffidabili, e infatti il loro sbarco massivo in Europa - dove le norme di sicurezza omologative sono particolarmente severe - è stato a lungo ostacolato dallo scarso livello dimostrato nei test relativi alla pericolosità delle vetture in caso di incidente. Ma i tempi cambiano: secondo l'Euro Ncap - l'ente indipendente che valuta la sicurezza stradale dei nuovi veicoli immessi sul mercato - le auto che nel 2022 hanno superato con i risultati migliori i crash-test e posseggono i sistemi di assistenza alla guida più validi sono due ame-

ricane, le Tesla Model Y e Model S, una coreana, la Hyundai Ioniq 6, e proprio due cinesi, la Ora Funky Cat e la Wey Coffee 01, già commercializzate in alcuni Paesi europei e in attesa di arrivare anche in Italia. Sia Ora sia Wey sono marchi del Gruppo Great Wall Motors, il più importante costruttore di Suv e pick-up al mondo che dal 2003 è quotato alla Borsa di Hong-Kong (prima azienda cinese a riuscirci). Le cinque migliori classificate nella graduatoria Euro Ncap sono tutte auto elettriche (solo la Coffee 01 è un'ibri-

da plug-in): i costruttori stanno puntando moltissimo su questa tecnologia propulsiva e, complici i prezzi di listino superiori a quelli delle termiche, le elettrificate spesso propongono di serie sistemi di sicurezza disponibili solo a richiesta sulle vetture benzina e diesel. Per stilare la sua classifica infatti l'Euro Ncap calcola la somma ponderata dei punteggi fatti segnare dalle vetture testate in quattro aree di valutazione: occupanti adulti, occupanti bambini, utenti vulnerabili alla strada e Safety assist.



La Wey Coffee 01 dopo il crash-test frontale di Euro Ncap

4 criteri

Per le sue classifiche, l'Euro Ncap considera 3 aree di rischio sicurezza (occupanti adulti, occupanti bambini, pedoni) e il livello di assistenza alla guida dell'auto

ha ottenuto le 5 stelle brillando sia nei test sulla protezione dei passeggeri adulti (92%, un valore secondo solo alla Tesla) sia nei Safety Assist (93%). Sono infatti state valutate come "buone" le protezioni degli occupanti nei differenti crash test, i livelli di protezione dei bambini (83%) e dei pedoni (74%). Cinque stelle e menzione come la migliore della categoria grandi Suv per un'altra cinese, la Wey Coffee, che ha ottenuto il 91% nella protezione degli adulti, l'87% in quella dei bambini, il 79% per gli utenti vulnerabili, test in cui la Coffee ha ottenuto il 79%. Giudicati di altissimo livello (94%) i sistemi di assistenza alla guida, penalizzati solo da punteggi meno eccellenti nei limitatori di velocità e nella frenata automatica d'emergenza. Dalla Cina insomma arriva un avviso chiaro: basta preconcetti e facili ironie: il vento è cambiato, anche al volante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOVITÀ SUL MERCATO

Più eleganza e tecnologia Che fenomeno la Ypsilon

ADRIANO TORRE

In un futuro ormai vicino, ci sarà un capitolo di storia dell'auto dedicato al fenomeno Ypsilon, vettura capace da sola di tenere viva la leggendaria genesi del brand Lancia. Auto elegante e compatta, ideale in ogni occasione grazie a tocchi stilistici dispensati con parsimonia e acume negli anni al punto da creare una galleria di modelli differenti attraverso 36 serie esclusive: una "piccola" che ha conquistato il pubblico diventando la "preferita dalle donne". Un successo che ha dettato mode e scelte: non c'è da stupirsi se nonostante il lungo percorso ha conquistato nel 2022 la quota di mercato più alta dal 1984 a oggi (15,83%), leader di segmento negli ultimi 4 anni e la più venduta in assoluto dopo la popolare Fiat Panda.

Aspettando il nuovo modello, pensato per un futuro diverso, l'auto che "piace alla gente che piace" (slogan ricordato con affetto e attenzione da Luca Napolitano, responsabile del brand Lancia) si propone nel model year 2023, rinfrescato con effetti speciali e tecnologie avanzate: «Ypsilon mantiene l'aspetto di city car alla moda: lo stile resta ragione primaria di scelta, ma si rinnova sempre in modo dinamico e contemporaneo, con l'aggiunta di tecnologia semplice e intuitiva», ha spiegato Napolitano.

Eleganza, efficienza e connettività, ma anche attenzione all'ambiente con l'utilizzo del Seaqual Yarn, un filato derivato dal riciclo delle plastiche recuperate nel Mediterraneo per rivestire i sedili in materiale sostenibile. Lancia Ypsilon 2023 aggiunge nella paletta di colori un Verde Rugiada che fonde natura e innovazione e sposa interni con tonalità blu (plancia e pannelli) e verdi (volante, cambio e cornici bocchette). L'hanno definita "Tech a porter": schermo da 7", debutto del caricatore e connessione wireless Apple CarPlay e Android e retrotelecamera, grafica nuova del cluster strumenti. L'efficienza è garantita dal sistema ibrido, un benzina 1.0 litri 3 cilindri da 70 CV FireFly abbinato al motore elettrico da 12 Volt e batteria al litio, ma c'è la disponibilità dell'alimentazione GPL nella versione Ecochic per risparmiare fino al 45% rispetto all'equivalente a benzina. Listino da 17.100 euro, ma l'offerta parte da 13.450 con finanziamento (più oneri) FCA Bank, scende a 11.450 con ecobonus, o prevede una formula finanziata rateizzata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dopo 36 serie speciali e quattro generazioni, continua a essere la seconda vettura più venduta in Italia: ora si rifà il trucco in attesa del nuovo modello in arrivo tra un anno



La versione 2023 della Lancia Ypsilon e, a destra, la nuova Citroen C4 X il cui listino per la motorizzazione a benzina parte da poco più di 25.000 euro

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code



LA PROVA SU STRADA

Comoda e trasversale: C4 X, la Citroen che ti coccola

La nuova arrivata del marchio francese punta a flotte e famiglie con un conveniente prezzo base della versione a benzina. Disponibile anche a gasolio o 100% elettrica

GABRIELE VILLA

La mise en place rispetta le regole del più tradizionale savoir faire francese e, per soddisfare i gusti sempre più difficili degli automobilisti d'oggi e di domani, quattro le (auto) portate sul mercato: le tutte nuove Citroen C4 X. Due a benzina, da 100 e 130 cavalli, un diesel e, per i "vegani" della guida, la e-C4 X elettrica al 100 per cento, 360 chilometri di autonomia, che si affilano, ovviamente, per chi divora solo autostrade. Le abbiamo provate, quella a benzina e quella elettrica, su un percorso di gran fascino, ritagliato nel Parco nazionale del Manzanares, che da Madrid ci ha portato, non solo a ritrovarci a tu per tu con quadretti bucolici e greggi al pascolo, ma anche con un nevischio che ha reso tutto più ovattato. Eppure "coccolosa" e quindi, più che ovattata, lo è già di suo la nuova Citroen C4 X.

Saranno i sedili "advanced comfort", imbottiti con una speciale schiuma ad alta densità, che diventa immediatamente alleata della schiena e della postura, sarà l'effetto tappeto volante cui la Casa del Double Chevron (a proposito anche il logo si è rinnovato) ci ha abituato, fatto sta che l'auto è destinata da avere un suo bel pubblico che già si è prenotato in attesa della consegna. Se le prendiamo le misure: lunghezza 4,60 metri, larghezza 1,83, altezza 1,53, passo 2,67, comprendiamo che il salto è ambizioso: una due volumi che studia da Suv. Mettiamoci un bagagliaio già da 510 litri senza abbassare i sedili e lo stress da carico e scarico evapora al primo sguardo. Quanto alla e-C4 X è abilitata per aggarrarsi anche alle colonnine rapide da almeno 100 kW e arrivare quindi a fare il "pieno" di energia in mezz'ora, altrimenti ci vogliono 7 ore e 30 minuti alle colonnine a corrente alternata. Alleati della saggia condotta di guida oltre ai principali Adas anche un rinnovato sistema multimediale, con un display da 10 pollici, il navigatore, la connessione alla rete, due prese Usb anteriori e due posteriori, nonché Apple CarPlay e Android Auto wireless. E i prezzi? Si parte dai 25.300 euro per la versione benzina da 100 CV, cambio manuale, da 29.300 per quella da 130 CV con cambio automatico AT 8, da 30.800 per la diesel e, per l'elettrica, da 38.300 euro. Ordini apertissimi. Esattamente come le attese di vendita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CONTO DEL MERCATO AUTO IN CRISI

ALBERTO CAPROTTI

Che l'automobile sia diventata un lusso, lo si sa da tempo: acquistarla e possederla è un privilegio sempre più faticoso da raggiungere e mantenere. Nonostante questo, secondo le prime stime del Centro Studi Fleet&Mobility, elaborate sulla base dei dati forniti da DataForce, nell'anno da poco trascorso la spesa degli italiani (famiglie + imprese) per immatricolare nuove vetture si attesta sui 35 miliardi di euro. Si tratta di un calo solo dell'1,5% rispetto al valore del 2021, malgrado il crollo dei volumi sia quasi del 10% (da 1.464.000 a 1.336.000 vetture). Queste stime non hanno ancora potuto elaborare gli incrementi dei listini registrati durante l'anno. Pertanto - sostiene sempre

Un lusso sempre più caro, e lo pagano solo le famiglie

Fleet&Mobility - è altamente probabile che quando verranno computati il mercato 2022 risulterà in valore superiore a quello 2021, nonostante il crollo dei volumi. Ciò significa due cose: la prima è che le automobili costano sempre di più, e che dal divario tra calo della spesa e calo delle immatricolazioni si evince che sono i consumatori e non i costruttori a pagare il conto del mercato in crisi. La seconda è che i minori incentivi messi in campo dal governo - 280 milioni a fronte di quasi un miliardo e 50 milioni del 2021 - partiti in ritardo e

senza il noleggio (incluso solo negli ultimi due mesi) hanno fatto sì che molti italiani hanno dovuto pagare interamente di tasca propria le vetture che hanno acquistato. Il calo del valore è stato frenato anche dal fatto che i volumi sono mancati soprattutto nel segmento delle famiglie, che acquistano auto di prezzo inferiore rispetto alle imprese e al noleggio, che invece è cresciuto in volume del 6% e in valore dell'11%. Altro elemento importante è stata la riduzione degli sconti, resa possibile dalla perdurante difficoltà

dell'industria di produrre macchine a sufficienza per soddisfare la domanda. Nel 2022, come anche oggi, chi vuole un'auto nuova deve aspettarla per molti mesi, e non c'è spazio per trattative e sconti. L'insieme di questi fatti ha portato a un prezzo medio netto delle auto nuove di oltre 26.000 euro rispetto ai 24.300 dell'anno precedente e ai 21.000 del 2019. «Chi lamenta che il mercato auto sia asfittico, e invoca contributi pubblici - commenta Pier Luigi del Viscovo, del Centro Studi Fleet&Mobility - dovrebbe interrogarsi sull'impatto che questi aumenti dei prezzi hanno avuto e su quanto sia etico chiedere di sostenerli con i soldi dei contribuenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA