

**AUTO&MOTORI**
**CONTROMANO**
**La prassi odiosa dei troppi furbetti dell'assicurazione**

Usare l'auto senza averla assicurata è una prassi non solo illegale ma terribilmente odiosa perché mette a rischio i risarcimenti di chi subisce un incidente senza colpa. Nel 2023 è nuovamente cresciuto il numero dei veicoli che circolano privi di assicurazione obbligatoria in Italia. Dopo il periodo di calo registrato tra il 2017 ed il 2021, in cui si è passati da 2,8 a 2,4 milioni di veicoli non assicurati, nel 2023 si è tornati al punto di partenza, con 2,8 milioni, secondo le sti-

me Ania. È cresciuta anche l'incidenza sul parco circolante, pari al 6% nel 2023: il dato è inferiore alla media solo al Nord, con il 4,6%, in linea con la media al Centro e nettamente al di sopra nelle Isole e nel Sud, dove raggiunge l'8,6% del parco circolante, con un picco dell'11% in Campania. Secondo le stime di Segugio.it l'evasione assicurativa in termini di RC solo l'anno scorso è stata di circa 1 miliardo e 200 milioni di euro in tutta Italia. Una vergogna assoluta.

**DESIGN E BUONI PREZZI**
**Non solo elettriche: con Omoda e Jaecoo Chery sbarca in Italia con prodotti "mirati"**

PAOLO CICCARONE

Italia terreno di conquista per i marchi cinesi. Ora sbarca anche Omoda con una serie di prodotti di alto livello e prezzi competitivi, che spaziano dai veicoli elettrici agli ibridi tradizionali. Il marchio Omoda verrà abbinato anche a Jaecoo, i due brand del gruppo Chery, in quella che è una azione di conquista di nuovi clienti sul nostro territorio. Per farlo hanno pensato a tutto, dal magazzino ricambi, ubicato alle porte di Milano per garantire riparazioni rapide, ai prodotti mirati per il nostro territorio, con stile elegante e molto europeo. Con 1,8 milioni di vetture prodotte e ben 900 mila destinate ai mercati esteri, Chery corporation è il primo gruppo automotive cinese per esportazioni nel mondo. Fondata nel 1997 con quartier generale a Wuhu, con il brand Omoda&Jaecoo propone soluzioni di mobilità che spaziano dai tradizionali motori a combustione interna, fino a soluzioni elettrificate e 100% elettriche.

I primi modelli importati nel nostro Paese saranno i Suv Omoda 5 con motorizzazione a benzina e prezzi a partire da 27.900 euro, e Jaecoo 7 che arriverà a settembre. Omoda 5 si presenta con una motorizzazione di 1.6 litri TIGDI turbo benzina affiancata da una versione full electric (presto disponibile). Lo stile? Essenzialmente europeo con chiari richiami a un modello di successo come Jaguar E Pace, tanto per avere un paragone. Quello che stupisce è il prezzo, sotto i 28 mila euro con rifiniture e interni di alto livello. Jaecoo 7 si presenterà anch'esso equipaggiato da una tradizionale motorizzazione a combustione interna e - successivamente - con una variante Plug-in hybrid. Il gruppo in Italia può contare su una capillare rete, con oltre 40 punti vendita di 28 società imprenditoriali. La sfida è lanciata, vediamo come reguirà il mercato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova Omoda 5



La BYD Tang 100% elettrica, il modello più recente del marchio cinese per il mercato europeo

# Dalla Cina con l'elettrone Il fenomeno BYD e le altre

ALBERTO CAPROTTI

L'acronimo BYD (Built Your Dream) significa "costruisci il tuo sogno". Ma qui più che visioni, ci sono solide realtà. BYD è uno dei marchi che guidano lo sbarco delle auto cinesi in Italia: non è (e non sarà probabilmente) un'invasione per una serie di ragioni, ma di fenomeno si può tranquillamente parlare. Da Chery a MG, da Link & Co a Forthing, da Aiways a DR, che assembla i modelli in arrivo dall'Oriente, l'automobile cinese è ormai una realtà consolidata e in crescita. Ha colossi imbattibili alle spalle, tecnologie d'avanguardia, è decisamente avanti sull'elettrico ma propone anche modelli endotermici più che competitivi dal punto di vista del prezzo, ed

esteticamente sempre più vicini ai gusti europei.

Gruppi che non fanno solo auto, come nel caso di BYD, multinazionale high-tech fondata nel 1995 come produttore di batterie ricaricabili. Oggi vanta un'attività che comprende automobili, trasporto ferroviario, nuove energie ed elettronica. Dal 2023 è primo costruttore al mondo di auto elettriche. E nessuno ha la sua capacità di produrre tutti i componenti della vettura, pneumatici esclusi. Dal 2024 ha pure una sua nave cargo, la BYD Explorer NO.1, per spedire le sue auto in giro per il mondo: presto avrà una flotta intera. In Italia BYD ha debuttato con una serie di modelli (Dolphin, Atto 3, Han) e soprattutto la rivoluzionaria Seal U DMI, Suv di dimensioni medio-

**La forza del colosso asiatico: progetti innovativi, design vicino ai gusti europei, capacità di produrre "in casa" tutte le componenti delle sue vetture. E una tecnologia di alto livello**

grandi, dove DM sta per dual mode, ovvero un sistema di trazione ibrida che ribalta il concetto tradizionale, e la I sta per "intelligente", con un prezzo di listino che parte da 39.800 euro al lordo degli incentivi.

La forza delle idee e la superiorità della tecnologia: questo può essere il valore aggiunto di costruttori come BYD, forte di oltre 3 milioni di veicoli prodotti l'anno scorso, un Gruppo che conta 700 mila dipendenti, di cui 100 mila ingegneri, capaci di sfornare 27 progetti al giorno,

15 dei quali tradotti in brevetti internazionali. Non è un caso che Seal U DMI non sia il solito Suv ibrido di segmento D, quindi di alto target, ma una vettura in cui i principi base dei motori ibridi, ovvero un benzina (o diesel) abbinato a un elettrico, è stato stravolto partendo dal principio che è quello elettrico il principale e il benzina fa da supporto. Il propulsore termico è un quattro cilindri 1500 cc da 72 Kw (a 6500 giri) e 122 Nm di coppia a 4500 giri. Cioè se viaggi in città va in elettrico, fuori e nei percorsi misti va in elettrico e a volte in parallelo con motore benzina, in autostrada o quando serve potenza massima, va solo in termico con l'elettrico di supporto.

La Tang è l'altro modello in arrivo. Punta su un elettrico puro che garantisce prestazioni di livello elevato, grazie alla grande novità della nuova batteria Blade, priva di cobalto, manganese e nichel e, in base a quanto dichiarato dalla Casa stessa, ultra-sicura. Con una capacità di 108,8 kWh, utilizza la tecnologia litio ferro-fosfato che offre gestione termica e stabilità superiori, nonché una maggiore densità di potenza. Il nuovo accumulatore alimenta un powertrain dotato di due motori da 380 kW complessivi, che forniscono la trazione integrale elettrica quando le condizioni lo richiedono, con il passaggio automatico alla trazione anteriore durante la marcia in condizioni standard, a fronte di ben 530 chilometri di autonomia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Forthing T5 HEV

**MARCHIO AL DEBUTTO**
**Tre canali distributivi e idee ambiziose Il colosso Donfeng lancia Forthing**

MARIANO DA RONCH

Dal Paese del Dragone proseguono arrivi senza sosta. TCB, azienda del gruppo FTH di cui Franco Tomasi è amministratore delegato, ha presentato la gamma di veicoli Forthing, marchio cinese di segmento medio-alto, destinata al mercato italiano, alla presenza del management cinese del Gruppo Donfeng di cui fa parte, che conta oltre 121.000 dipendenti ed una capacità produttiva di 2,5 milioni di veicoli l'anno. Il solo marchio Forthing ne produce 500 mila. «Abbiamo scelto di importare e distribuire un marchio cinese per anticipare e cavalcare il ripetersi di fenomeni che hanno già visto protagonisti i marchi giapponesi e coreani nei decenni scorsi», dice Franco Tomasi. «Con la differenza che quelli cinesi di oggi sono molto più avanti, sia nel numero che nelle capacità e qualità produttive». Il modello distributivo di TCB per Forthing si avvale di tre canali: la tradizionale rete di concessionari multibrand, la vendita online e il noleggio, con già oltre 60 punti di assistenza, che arriveranno a 130 entro l'inizio del 2025 con tutte le tipologie di motorizzazioni (endotermici, GPL, full-hybrid e elettrici). I modelli attuali si rifanno a due piattaforme, la T5 per crossover/Suv medi, con motori benzina, benzina/GPL, full-hybrid e full-electric; mentre la piattaforma U-Tour, per veicoli di dimensioni più generose a 5 e 7 posti, inizialmente avrà versioni a benzina e dual fuel, e nella seconda parte dell'anno anche le full-hybrid. L'elettrica Friday EV arriverà con batteria da 60Kwh. Si tratta di auto ben fatte, con materiali di qualità e dal design interessante, silenziose e piacevoli da guidare, ben lontane dalle auto di produzione cinese di qualche anno fa. I prezzi della gamma Forthing partono da 32.900 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ADRIANO TORRE

**COMPIE 75 ANNI L'ICONICO MODELLO DELLA CITROEN**

## Due contadini e 50 kg di patate: nacque così il mito della 2CV

È nata con una missione: "Deve poter portare a bordo due contadini e 50 kg di patate, oppure una botte di vino, a una velocità massima di 60 km/h e con un consumo di 3 litri per 100 km. Dovrà avere sospensioni adatte ad attraversare un campo arato trasportando un paniere di uova senza romperle, facile da guidare e dal comfort elevato". Parole di Pierre-Jules Boulanger, chiamato su richiesta di Michelin a dirigere la Citroen nel 1934 per la crisi e dopo la grave malattia del fondatore André Citroën (morto nel 1935). Era la filosofia del progetto T.P.V. (Toute Petite Voiture), ma la realizzazione di quel nuovo modello apparso nel 1939 ebbe una lunga gestazione e un percorso costellato da prove difficili, da tentativi irrealizzabili, ma anche da forti discussioni interne. Come lo scambio di "opinioni" tra il geniale Flaminio Bertoni (l'artista italiano del brand francese) e lo stesso Boulanger: lo stilista fioren-

tino fu dapprima escluso dal progetto, poi ci lavorò in segreto per presentare la sua polemica visione del modello, decisamente più bella di quella voluta dal capo del marchio (e soprannominata Brutto Anatroccolo) che a denti stretti decise di richiamarlo per realizzare quella che la gente avrebbe conosciuto nel 1949 come la 2CV, svelata al Salone di Parigi il 6 ottobre 1948. C'è un doppio trionfo italiano dietro la nascita del modello: la liberazione di Parigi nel 1948 fece riprendere la sperimentazione e per risolvere problemi al bicilindrico incapace di tenere le temperature sottozero fu chiamato un piemontese, Walter Becchia, che in una sola settimana presentò un nuovo motore, da 375 cm3, raffreddato ad aria. L'ingegnere meccanico, nato a Casale Monferrato nel 1896 ma emigrato da giova-



La 2CV in versione Charleston, una delle ultime prodotte da Citroen

ne (prima in Gran Bretagna e poi in Francia) e non rientrato in Italia per motivi politici, dovette utilizzare furbizia e diplomazia per far digerire a Boulanger la scelta di un cambio a 4 marce (il capo di Citroën ne voleva 3). Al di là del progetto spartano, la 2CV da 375cc e 9 CV, 66 km/h, 100 km con 3 litri, fu commercializzata il 22 settembre 1949. Economica e funzionale riuscì a conquistare chi non aveva ancora l'auto in un Paese da rilanciare e ricostruire: divenne popolare e introdusse importanti innovazioni, con rapidi ritocchi per renderla più attraente, abbandonando l'unico colore grigio militare. E il motore Tipo A di Walter Becchia con le successive evoluzioni fu adottato da vari modelli di Citroën, come Ami, Dyane e Mehari.

La Citroën 2CV cambiò rapidamente.

Per uso quotidiano, furgonette per il lavoro, ideale per il tempo libero, diventando anche un'auto di moda, look retrò ma simpatico, uno stile di vita: dal primo vero restyling nel 1960 aggiornamenti continui, tecnici e stilistici, modelli particolari (tra cui la 2CV Sahara con trazione integrale), dalla 2CV Special alla Charleston. Coinvolta in film di successo, un esemplare giallo usato da James Bond in "Solo per i tuoi occhi", quindi "American Graffiti", "La vendetta della Pantera Rosa", "Il ragazzo di campagna" con Renato Pozzetto, diventando anche protagonista della moda (Hermès), dello spettacolo (Claudio Baglioni girava in Italia con la sua versione Camilla). Simbolo di libertà e del movimento hippy, molto amata dai giovani in particolare. Prodotta dal 1948 al 1990, oltre 5 milioni 118 mila unità, lunga m. 3,83, larga 1,48, alta 1,60. Soprattutto amica fedele di più generazioni. Oggi patrimonio da collezione, dal valore altissimo tra passione e investimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Si può accedere anche con il QR Code

