

AUTO&MOTORI
CONTROMANO
**Emissioni nocive,
tutti virtuosi
ma con l'aiutino**

I dati più recenti sono quelli che 2022 (l'Europa, si sa, non è mai rapidissima a fare i conti), ma il settore automobilistico europeo ha sostanzialmente rispettato i requisiti di riduzione delle emissioni medie di anidride carbonica. Secondo i dati forniti dalla European Environment Agency, 90 dei 91 operatori presenti sul mercato europeo hanno infatti raggiunto i loro target, evitando così di pagare le sanzioni previste in caso di sfioramento dei limiti. Unica eccezione la Bu-

gatti, che è stata sanzionata per appena 340 mila euro per l'esiguo numero di vetture immatricolate (meno di 10). Tutti virtuosi dunque? Più o meno, perché l'attuale normativa consente di creare dei "raggruppiamenti" tra marchi in modo da compensare i propri dati fuori limite con quelli di aziende come Tesla che, vendendo solo elettriche, registra emissioni pari a zero. Una prassi legale ma evidentemente ridicola e scorretta. Eppure così va questo mondo.

LA NOVITÀ
**Nuova Bmw X2,
il Suv Coupé
per chi ama la spina
e per chi non si fida**

GABRIELE VILLA

La nuova Bmw X2 approda sul mercato con grandi ambizioni, prima fra tutte quella di piacere sia al nuovo pubblico che vuole scegliere solo auto completamente elettriche, sia a quello più legato alla tradizione della propulsione termica. La sua carta d'identità la fa appartenere alla categoria dei SAC, acronimo che sta per Sports Activity Coupé. Che, in buona sostanza, significa: caratteristiche da Suv, ma con il taglio e la silhouette da coupé. Il tutto accentuato da alcuni dettagli che la personalizzano come i fari full Led affilati, i parafranghi piuttosto larghi e la cornice della mascherina che può illuminarsi. Di fronte al guidatore ci sono due display, racchiusi in un'unica cornice ricurva, con il quadro strumenti da 10,25 pollici e quello dedicato all'infotainment da 10,7 pollici. I principali comandi sono stati distribuiti fra il volante, il monitor tattile al centro e la consolle che è una sorta di "penisola" semisospesa.

Lunga 4 metri e 55 centimetri, ha misure e caratteristiche ben diverse, dalla "sorellina" X1. Ma, per chi è specializzato nel gioco del "trova le differenze" ecco che la nuova Bmw X2 a quel gioco si presta eccome perché debutta con motori a benzina e diesel, anche ibridi e, per la prima volta assoluta, in un modello della "famiglia" Bmw contrassegnata dalla lettera X con i numeri pari (sembra solo un dettaglio ma nella storia della Casa di Monaco di Baviera è una svolta) anche nella variante 100% elettrica, denominata, appunto, iX2 con un'autonomia dichiarata fino a 449 chilometri.

Il listino parte da 44.800 euro per le termiche, mentre per la versione elettrica, iX2 eDrive 20 e xDrive 30, il prezzo parte da 49.100 e arriva a 60.000 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 La seconda
generazione
della
Bmw X2


La prima a debuttare sarà una versione denominata Speciale, top di gamma, con prezzi a partire da 29.900 euro, più avanti invece è prevista anche una Junior a trazione integrale che si chiamerà Ibrida Q4.



La nuova Alfa Romeo Junior: arriverà nelle concessionarie alla fine dell'estate con la versione Speciale a 29.900 euro

Divisiva già al primo sguardo È l'Alfa Romeo non più Milano

ALBERTO CAPROTTI

È un'Alfa, ma non è "abbastanza" Alfa. Si chiama Milano (anzi, si chiamava), ma la costruiscono in Polonia. È originale nelle forme, ma a molti non piace. Queste sono solo tre delle principali critiche rimbalzate dai social media nemmeno cinque minuti dopo il debutto della nuova Alfa Romeo. C'era da aspettarselo: capita ogni volta, ed è il destino del marchio del Biscione quello di essere travolto da eccessi di severità. Per troppo amore, e per i ricordi gloriosi che un brand iconico come questo suscita ovunque, alzando l'asticella delle aspettative.

Al di là della surreale vicenda del nome che Alfa a denti stretti ha

cambiato in Junior dopo le polemiche scatenate dal ministro Urso, è meglio restare alla sostanza. La nuova, attesissima Alfa Romeo è una crossover compatta, lunga 4,17 metri, elettrica e ibrida, erede indiretta della Giulietta, uscita di produzione nel 2020, e della MiTo.

Nella versione non termica è la prima vettura 100% a batteria dopo quasi 114 anni della storia del marchio. La Junior è un modello cruciale perché riporta Alfa Romeo nel segmento B - quello delle utilitarie medie, il più acquistato in Europa - che ha abbandonato da sei anni. Dopo l'uscita di scena della MiTo nel 2018, infatti, la Casa di Arese ha proposto solo modelli più grandi, iniziando a scendere di dimensioni solo con la Tonale. La prima a debuttare sarà una versione denominata Speciale, top di gamma, con prezzi a partire da 29.900 euro, più avanti invece è prevista anche una Junior a trazione integrale che si chiamerà Ibrida Q4.

Al di là delle polemiche per il nome cambiato, la Junior riporta il marchio nel segmento delle utilitarie medie. Tavares: «Se la costruiamo in Italia costerebbe 10 mila euro in più»

Non è ancora ufficiale, ma ci si deve aspettare un listino che parte da poco più di 28.000 euro per la versione ibrida a benzina da 136 Cv, e da 40.000 euro per l'elettrica che sarà alimentata da una batteria da 54 kWh con un'autonomia dichiarata di 410 km. Il debutto nelle concessionarie è previsto per la fine dell'estate.

La Junior è il primo modello firmato da Alejandro Mesonero-Romanos, nuovo responsabile dello stile del marchio. Il design è

originale, e secondo noi molto intrigante e azzeccato: occorre ricordare che si parla di un segmento B, dove creare capolavori non è così facile, e alla fine nemmeno indispensabile. Il frontale sportivo con fari full Led e la coda troncata sono le caratteristiche estetiche più rilevanti: possono piacere poco, ma non passano inosservate, e questo è già un pregio. La Junior sarà l'unico modello dell'attuale gamma Alfa Romeo (e il primo della sua storia) a non essere prodotto in Italia. La sorella maggiore Tonale è infatti assemblata in Campania, a Pomigliano, mentre Giulia e Stelvio nascono a Cassino. La B-Suv, invece, condividendo la meccanica con Fiat 600 e Jeep Avenger,

verrà costruita in Polonia, nella fabbrica Stellantis di Tychy. Una scelta che ha sollevato critiche fortissime: «È solo una questione di costi - risponde l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares - se avessimo costruito la Milano in Italia, avremmo dovuto farla pagare 10 mila euro in più».

Da qui al 2026 sono previste altre novità e restyling importanti per Alfa Romeo, uno all'anno. Tutti pensati, disegnati e prodotti in Italia nello stabilimento di Cassino. Un percorso costruito sulla piattaforma, STLA, "Large" e "Medium". La nuova generazione della Stelvio debutterà a settembre 2025 e sarà seguita, nel marzo 2026, dalla nuova Giulia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Audi A3 in versione Allstreet

LA VERSIONE ALLSTREET
**Non solo berlina
Così l'Audi A3
diventa anche
una crossover**

MAURIZIO BERTERA

Auto vincente, si cambia il meno possibile. Oppure si crea una variante inedita. E' quanto ha fatto Audi per la best-seller A3: i designer hanno tenuto la mano leggera sul restyling, non andando a modificare gli elementi principali. Tra i pochi interventi ci sono i gruppi ottici a Led (matrix Led in opzione), che offrono per la prima volta la possibilità di selezionare fino a quattro differenti design degli elementi interni, mentre il Single Frame anteriore risulta più grande e privo di cornice, affiancato da nuove prese d'aria. La vera novità è che riprendendo una denominazione già utilizzata per la A1, debutta la A3 Allstreet con una discreta caratterizzazione fuoristradistica. Quindi per la prima volta, la A3 può avere l'assetto rialzato di 15 mm (con altezza minima da terra aumentata di 30 mm grazie anche al gruppo ruota modificato), i parafranghi allargati di plastica grezza, i cerchi di lega da 17" dedicati (18 e 19" in opzione) e i paraurti con inserti di plastica e piastre di protezione. In abitacolo, pur mantenendo l'impostazione generale della serie uscente, la rinnovata A3 è stata arricchita da elementi quali il comando digitale della trasmissione automatica e lo schermo touch da 10,1" abbinato al Virtual Cockpit. Il noto sistema MMI propone inoltre l'accesso a un nutrito App store e l'assistente virtuale Alexa. Per ora, la A3 si limita a due sole motorizzazioni: la 35 TFSI 1.5 benzina Mild Hybrid con cambio S Tronic da 150 Cv e la 35 TDI diesel 150 Cv con cambio S Tronic. In un secondo tempo ci saranno la 35 TFSI con cambio manuale e altre versioni benzina, diesel e plug-in hybrid. A3 Sportback e Audi A3 Sedan arriveranno nelle concessionarie italiane a maggio, con prezzi a partire da 37.000 euro. L'A3 Allstreet che debutterà con un listino da 39.500 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COME FUNZIONA LA FORMULA OFFERTA DAL MARCHIO CINO-SVEDESE

L'idea di Lynk & Co: l'auto in abbonamento senza vincoli

Esplorare formule di possesso per il cliente diverse dall'acquisto è diventato il sistema obbligatorio nel mondo dell'automotive per restare sul mercato. Lo hanno reso necessarie l'incertezza (economica, ma non solo) su investimenti impegnativi generata da questi tempi fluidi, e l'impatto difficile con la mobilità elettrica che alimenta più dubbi che convinzioni. Per questo funzionano più di altri gli approcci come quello proposto da Lynk & Co, attualmente il brand più flessibile del settore automobilistico. Il marchio cinese, in quanto controllato dal gruppo Geely, ma anche molto svedese, visto che per le sue vetture adotta l'architettura modulare della Volvo, sul superamento del concetto di possesso ha puntato tutto. Con ottimi risultati visto che sono 9.600 le sue vetture attualmente circolanti in Italia. Ed è l'unico al momento a proporre al cliente la fruizione della sola auto che ha in gamma, l'ibrida Plug-in 01, in cinque diverse opzioni. Esiste l'acquisto tradi-

zionale, certo, ma è di nicchia. Leasing e noleggio a lungo termine vengono subito dopo, ma la classifica di gradimento è dominata dall'abbonamento per privati e aziende (59%) che è in pratica un noleggio senza vincoli temporali. Soluzione perfetta per chi non vuole impegnarsi a lungo, e preferisce una formula che consenta di uscire dal contratto in ogni momento. La Lynk & Co ibrida Plug-in 01 è attualmente offerta senza anticipo e senza limiti di durata a 600 euro al mese (più 200 di iscrizione una tantum), cifra che comprende tassa di possesso e manutenzione programmata. La percorrenza massima consentita è di 1.250 km al mese o 15 mila l'anno; ogni chilometro extra costa 20 centesimi. Dalla firma alla consegna dell'auto passano dalle tre alle cinque settimane, occorre avere 21 anni e



La Lynk & Co 01

la patente da almeno tre. Non c'è la garanzia che le auto consegnate siano sempre nuove, ma il marchio si impegna affinché siano in "in ottime condizioni", quindi percepibili come nuove. I colori della 01 sono solo due, nero o blu, poche e chiare anche le altre regole: i chilometri non utilizzati in un mese vengono aggiunti al successivo. Non ci sono limiti di tempo, ma per disdire l'abbonamento occorre informare l'azienda almeno 20 giorni prima. Abbiamo provato la Lynk & Co su strada apprezzando l'eleganza e la qualità degli interni, sia come materiali sia come assemblaggi: di "cinese" - sempre che si voglia ancora considerare questa origine come un potenziale difetto - non c'è proprio nulla, e la 01 è a tutti gli effetti un Suv lussuoso. L'accelerazione è fluida, i 261 Cv combinati tra il propul-

sore elettrico e quello a benzina "spingono" parecchio nonostante la mole della vettura e si viaggia senza rumori in solo elettrico fino a 75 km di autonomia. Esauriti quelli, come tutte le Plug-in del resto, i consumi schizzano verso l'alto e la Lynk & Co non fa eccezione, anzi. Tutto sommato, un'ottima esperienza, corroborata dalla formula interessante dell'abbonamento. Alternativa, come dicevamo, al noleggio (in questo caso da 24 a 60 mesi con 513 euro di rata mensile), scelto dal 41% dei clienti. Da poco infine è attiva anche in Italia la possibilità della condivisione della "propria" vettura: in pratica un sub-affitto ad amici, familiari o anche ad estranei. Il titolare dell'auto può stabilire liberamente la tariffa che gli verrà corrisposta, i giorni e gli orari in cui è disponibile e il luogo di ritiro e di restituzione. E può dare l'accesso alla vettura direttamente dall'app Lynk & Co a chi la prende in condivisione.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

 Si può accedere
anche con il QR Code
