

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

**Segno dei tempi,
l'auto vecchia
non si cambia più**

Che l'auto sia ormai un lusso – e l'auto nuova un privilegio per pochi – lo dimostra l'andamento delle radiazioni dal Pubblico Registro (PRA), fondamentali per capire l'evoluzione del parco circolante: a giugno le radiazioni delle vecchie vetture sono diminuite del 21,5% rispetto a un anno fa, fermandosi a 98.694 unità (picco negativo a giugno negli ultimi 20 anni). E dall'inizio del 2022 sono diminuite del 30%, segno che rispet-

to al passato l'auto "datata" si rattoppa nella speranza che non defunga, perché gran parte degli italiani non possono sostituirla. Al massimo riescono a prenderne una d'occasione: sempre a giugno, per ogni 100 auto nuove ne sono state vendute 173 usate (200 nel primo semestre). Solo benzina o diesel, naturalmente, perché la rivoluzione della mobilità, per ora, è un altro sogno lontano dalle tasche della gente.

IL RESTYLING

Skoda Karoq all'ibrido antepone spazio e comodità

Quando ci si ritrova al volante di una vettura appena rinnovata che "snobba" l'elettrico e l'ibrido, non è male guidare senza doversi preoccupare dell'autonomia e della ricarica. È il caso di Skoda Karoq, il secondo Suv della casa boema che, a quattro anni di distanza dal debutto, si ripresenta con parecchie novità, e non solo estetiche. Piacciono il frontale rivisto nelle proporzioni tra cofano motore, la calandra ampliata e i nuovi gruppi ottici, che sono di serie in tecnologia full LED. Spazio a volontà, grande comfort, ottima tenuta di strada, raggio di sterzata che facilita l'utilizzo anche nel traffico cittadino e brillantezza dei motori. Nell'abitacolo, si apprezzano la buona qualità dei materiali e la soluzione VarioFlex, che sostituisce il divano posteriore con tre sedili singoli, traslabili, scorrevoli e removibili, che permettono di disporre di un vano di carico fino a 1.810 litri. Sotto il cofano, la sorpresa: 3 motori benzina (1.0 da 110 CV, 1.5 da 150 CV e 1.5 da 190 CV) e due diesel (2.0 da 115 CV e 2.0 da 150 CV), tutti della famiglia EVO che garantisce buone prestazioni e meno consumi ed emissioni. E nessuna versione elettrica o ibrida. Il motivo? I mercati più importanti per Skoda sono quello tedesco e quello dei Paesi dell'Est dove la pressione sulle emissioni non è così forte come in Italia. Là i motori endotermici che garantiscono basse emissioni vengono premiati, anche con incentivi governativi, allo stesso modo dei motori ibridi. Perché allora produrre delle versioni elettrificate? Il ragionamento non fa una grinza. Il nuovo Karoq è proposto a partire da 27.200 euro nei tre allestimenti Ambition, Executive e Style, e nella variante Sportline (da 33.250). Fra tutte le versioni provate, scegliamo come giusto compromesso il 2.0 TDI con cambio automatico DSG.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Skoda Karoq

VACANZE SICURE DATI ALLARMANTI DALLE VERIFICHE DELLA POLIZIA STRADALE



Pneumatici e controlli, mai così male

Crisi e pandemia hanno peggiorato anche la sicurezza stradale: negli ultimi anni una consistente percentuale di automobilisti non ha sostituito la vettura, con il conseguente invecchiamento del parco circolante, e nemmeno provveduto alla manutenzione. Lo evidenziano i risultati della 17ª edizione dell'indagine "Vacanze Sicure" di Assogomma condotta su 13.500 auto controllate dalla Polizia Stradale che ha evidenziato i dati peggiori di sempre per manutenzione dei pneumatici e stato delle vetture in generale.

L'AGGIORNAMENTO

Volkswagen T-Roc, l'elettrificazione può pure aspettare

Una volta era inevitabilmente la Golf, ora invece è la T-Roc il modello più venduto della gamma Volkswagen in Italia. Segno dei tempi che cambiano, ma fino ad un certo punto. Perché il restyling di metà vita di una vettura tanto importante (110 mila esemplari immatricolati nel nostro Paese dal 2017 a oggi) comporta ora grandi novità estetiche e miglioramenti tecnologici, ma è clamoroso verificare che il Gruppo tedesco – decisamente lanciato verso l'elettrificazione – abbia previsto solo motorizzazioni tradizionali per la nuova T-Roc. Dunque tre benzina – da 1.0, 1.5 e 2.0 litri (per 110, 150 e 300 Cv) – e due diesel 2.0 (con 115 e 150 Cv) che incidono per il 37% delle vendite, ma nessun ibrido, nessun Plug-in e naturalmente nessun elettrico puro. La ragione è semplice: il nostro mercato, specie per modelli di consolidato successo, non consente di rischiare su alimentazioni che fanno lievitare il listino che per la nuova T-Roc parte da 27.350 euro per i benzina e da 31.350 per i diesel.

Meglio concentrarsi come ha fatto Volkswagen in questo caso su una serie di dettagli estetici e sostanziali: l'aggiornamento 2022 della T-Roc prevede quindi una nuova griglia anteriore, paraurti ridisegnati, fari full Led anteriori e nuovi gruppi ottici posteriori. All'interno invece il salto in avanti è ben più consistente: la strumentazione ora è sempre digitale, con il display disponibile in due misure (8 e 10,25 pollici), allo stesso modo di quello dell'infotainment (8 e 9,2 pollici). Nuovo anche il volante multifunzione capacitivo, il climatizzatore con comandi touch e l'impatto visivo della plancia, con plastiche più morbide, nuovi tessuti, rivestimenti e cuciture a contrasto e i sedili con la regolazione lombare a quattordici vie. Insomma, se sulla vecchia T-Roc qualcuno poteva lamentare materiali un po' spartani, qui non avrà più nulla da eccepire. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Volkswagen T-Roc

La crisi (e anche l'Europa) spingono a guidare cinese

ALBERTO CAPROTTI

Occorrerà farsene una ragione: tra i Paesi europei, l'Italia è quello destinato con maggiore probabilità a guidare automobili cinesi nel prossimo futuro. Lo suggeriscono l'andamento del mercato – schiacciato dai forti rincari sui marchi tradizionali – e la prospettiva della crescita delle vetture elettriche, fiore all'occhiello della produzione asiatica. La Cina alla conquista dell'Europa, automobilisticamente parlando, è già una realtà. Lo dimostrano le elaborazioni del gruppo di ricerca tedesco Merics, che avverte di una paradossale contraddizione: non sono solo i costruttori cinesi ad alimentare le esportazioni verso il Vecchio continente, ma le stesse Case europee e americane a favorirle con

la loro politica produttiva. L'anno scorso, l'Europa è diventata la principale destinazione per le elettriche "made in China": le auto a batteria esportate nel mondo sono state 555.041 e il 40% (oltre 222 mila) è stato assorbito dai mercati europei, dove il 10% del totale delle vendite

Da una ricerca Merics i paradossi e i pericoli della possibile "invasione" di vetture e di nuovi marchi provenienti dal Paese del Dragone, favorita da ragioni di costi e dalla politica elettrica della Ue

dono con la maggioranza delle proposte estetiche nel loro segmento di riferimento, ma costano tanto di meno. E per chi deve fare i conti per arrivare a fine mese, questo particolare diventa determinante.

Nei prossimi mesi assisteremo poi allo sbarco di una nutrita schiera di marchi orientali. È noto che la Cina ha sviluppato un elevato know how su batterie e motori elettrici, oltre ad avere accesso alle maggiori riserve di materie prime necessarie a costruirle. Ora poi, i costruttori

cinesi prestano grande attenzione al design e alla qualità per far breccia nelle scelte dei consumatori di casa nostra. Le scelte di Bruxelles a favore dell'auto elettrica in più giocano a loro favore. Il Parlamento Europeo ha votato il blocco delle vendite di qualsiasi auto equipaggiata con un motore termico - ibride incluse - entro il 2035, srotolando di fatto un tappeto rosso ai costruttori cinesi che della mobilità elettrica da esportazione sono i padroni. E quando l'imposizione forzata delle auto elettriche

vedrà un fiorire di vetture dei marchi tradizionali pressoché innarrivabili, la massa troverà sfogo nell'arrivo di proposte cinesi con listini accettabili. «L'Europa – avverte Merics - offre barriere commerciali basse, una rete di ricarica abbastanza sviluppata e i sussidi all'acquisto di veicoli elettrici», anche importanti. Tutto ciò «mette a rischio i posti di lavoro, gli investimenti e la capacità innovativa dell'Europa», conclude Merics, che raccomanda alle istituzioni di rispondere alla minaccia cinese prendendo in considerazione l'uso di strumenti di difesa commerciale come l'aumento dei dazi (attualmente al 10%, a fronte del 27,5% imposto dagli Stati Uniti), anche se in tal caso si innescherebbero «significative turbolenze nelle già tese relazioni tra Ue e Cina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ADRIANO TORRE

A fronte dei doverosi cambiamenti in nome della continua evoluzione tecnologica, la parte più impegnativa è quella di coinvolgere il popolo di fedelissimi che si identifica nel marchio e ne fa un simbolo di vita. Sono i tradizionalisti, fortemente vincolati al passato: in questo caso il popolo dell'avventura, quello dei "Jeepers" forti di una tradizione consolidata e solidificata, la libertà di andare ovunque, accettando al massimo nuovi standard di comodità. Ebbene, in tempi in cui benzina e gasolio sono costretti a subire i cambiamenti derivati dal processo di elettrificazione, Jeep sta convincendo il popolo dei Jeepers con soluzioni che rappresentano l'ideale transizione verso quel processo di trasformazione della mobilità che non ha ancora i giusti contorni e nemmeno i dettagli. Mentre la gamma di Suv Jeep 4xe

TEST IN FUORISTRADA PER LA GAMMA SUV DEL MARCHIO AMERICANO DI STELLANTIS

L'e-Hybrid di Jeep convince anche i tradizionalisti

Plug-In Hybrid domina il mercato dei veicoli a basse emissioni (Compass è il modello più venduto tra i LEV di ogni marchio e segmento anche nel primo semestre 2022, e Renegade è primo nel segmento B-SUV tra tutti i modelli BEV e Plug-in Hybrid), il brand americano di Stellantis si è avviato parallelamente su una nuova strada, quella che viene definita la tecnologia e-Hybrid, cioè "l'elettrico furbo", definizione pratica in grado di rendere l'idea. Un ibrido a basso voltaggio cioè, che non richiede ricarica alla spina, ma si autorigena e unisce il sistema tradizionale termico a quello elettrificato a batteria, permette di viaggiare in modalità soltanto elettrica per pochi chilometri e in una condizione di guida ideale, ma aiuta a partire e a com-



La Jeep Renegade e-Hybrid impegnata in fuoristrada

piere le manovre in fase elettrica, dando una forza di movimento in più se velocità e manovre vengono effettuate in un contesto urbano e breve. Sta poi al nostro piede gestire le forze per fare in modo che il sistema e-hybrid contribuisca a ridurre emissioni e soprattutto i consumi di carburante fino al 15% rispetto a un endotermico normale. Perché in fondo la gente si chiede: perché scegliere un elettrico, dai costi più elevati e la cui fase di sviluppo è ancora tutta da migliorare se poi non si riesce a ridurre significativamente consumi e costi di gestione? Il sistema debutta sulle nuove Compass e-Hybrid e Renegade e-Hybrid. Alla base l'unità endotermica formata dal motore turbo benzina 4 cilindri da 1.5 litri, in grado di erogare

130 CV e 240 Nm di coppia massima, in abbinamento al cambio doppia frizione a 7 velocità. La tecnologia ibrida invece è formata dall'integrazione di un motore elettrico 58 volt da 15 kW (20 CV), in grado di fornire forza motrice anche quando il motore termico è spento. Dunque, elettrico in partenza, e ancora a basse velocità o nelle manovre di parcheggio. Risultato: brillantezza negli spunti, riduzione di emissioni e consumi in un ambiente di grande comfort pronto per la sfida cittadina come per l'esperienza fuori dai tracciati convenzionali, come abbiamo avuto modo di provare in un test in offroad. Il tutto accompagnato da sistemi di sicurezza nel regime ADAS 2, il massimo consentito, e con livelli di connessione elevati e completi. I listini: Renegade parte da 32.200 e Compass da 36.200 euro. Il tutto in attesa della prima Jeep 100% elettrica che debutterà l'anno prossimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avenire.it/economia/motori

Si può accedere
anche con il QR Code

