

## AUTO&amp;MOTORI

## CONTROMANO

 Al volante  
 dire low-cost  
 ora è vietato

Ci fu un tempo, nemmeno lontano, nel quale i costruttori erano orgogliosi di comunicare (quando potevano in base al prodotto) che le loro auto costavano poco. Era il tempo del low-cost, inteso come pregio. Anche perché di solito il termine sottintendeva che si trattava di vetture senza fronzoli e che puntavano sulla sostanza. Anche definire un marchio "generalista", non era un'offesa, anzi. Oggi invece guai a pronunciare quelle parole. De-

cisiva la ricerca dell'immagine a tutti i costi, per posizionarsi sul mercato un gradino sopra a quello dove in realtà si sta. Nessun marchio osa più rivendicare quanto sia bello poter vendere a prezzi bassi (o almeno contenuti) perché - secondo loro - ciò svilisce il prodotto. Probabilmente ci sono studi di marketing che supportano queste scelte, completamente ribaltate rispetto a pochi anni fa. Potere delle parole, sempre più ingannevoli dei fatti.

Tavares (Stellantis): «Le benzine sintetiche? Per noi cambierà poco». De Meo (Acea e Renault): «Sarà un'alimentazione di nicchia». Mentre l'Europa ha litigato per mesi per ammettere un'alternativa all'elettrico, i costruttori hanno già svoltato dicendo addio ai motori termici. E indietro non torneranno

ALBERTO CAPROTTI

Lo ha detto chiaramente Luca De Meo, presidente dei costruttori automobilistici (Acea), e numero uno di Renault, durante un evento organizzato dalla testata "Politico": «I carburanti alternativi sono una soluzione di nicchia. Credo che nessuno oggi stia sviluppando un motore completamente nuovo in Europa. Tutti i soldi andranno alla tecnologia elettrica o all'idrogeno». Poi lo ha ribadito anche il costruttore in assoluto più scettico sull'abbandono dei motori tradizionali, Carlos Tavares, gran capo di Stellantis, al recente Freedom of Mobility Forum: «Con i carburanti sintetici per noi cambierà poco. Rappresentano una direzione da sviluppare e devono ancora dimostrare la loro neutralità carbonica. Per una mobilità ecologica, la soluzione è l'automobile elettrica, sempre a patto che sia accessibile e che l'energia che la muove sia pulita». Insomma, mentre l'Europa ha impiegato mesi per litigare sui carburanti alternativi da affiancare al 100% elettrico dopo il 2035, escludendo quelli "bio" e ammettendo poi solo i sintetici, l'automobile viaggiava (e viaggia) su altre strade. La mossa riuscita alla Germania di dare un futuro al motore a scoppio con gli e-fuel, rischia infatti di tramutarsi in una vittoria inutile, perché le case automobilistiche hanno ormai puntato tutte le attenzioni e le risorse sulle auto elettriche per adeguarsi alle normative europee

**2035**  
 L'Europa ha approvato le regole sulle emissioni di CO2 di auto e furgoni, con lo stop alla vendita di nuovi veicoli a benzina e diesel nel 2035 e una deroga per gli e-fuel



La ricarica di un'automobile elettrica alla colonnina

# Il paradosso dei nuovi carburanti Fatti per auto che non ci saranno

e allo stop alla vendita di veicoli a benzina e diesel per il 2035. E il paradosso sarà che queste "benzine" alternative, se e quando saranno davvero disponibili (e a prezzi accettabili dal mercato, cosa che oggi non avviene), non troveranno automobili adatte a riceverle nei loro serbatoi, per la semplice ragione che non verranno più prodotte. Le Case automobilistiche infatti non stanno investendo nello sviluppo di nuovi motori termici. Una constatazione che - prima di qualunque altra - rende inutile ogni discorso sulla cosiddetta "neutralità tecnologica", la ricerca e l'accettazione cioè di più solu-

zioni di alimentazione per arrivare al medesimo risultato di sostenibilità ecologica. I costruttori indietro non torneranno: è troppo tardi per farlo, e hanno impiegato troppi capitali ed energie per potersi permettere soluzioni diverse dall'elettrico, come era stato loro imposto in via esclusiva. E' lecito chiedersi allora che senso abbia tutto questo baccano mediatico sui carburanti del futuro. E' vero che la decisione della Commissione Europea riguarda solo il nostro Continente. E che per i grandi costruttori globali, le vendite in Europa rappresentano in assoluto percentuali poco significa-

tive rispetto al totale. Ma anche Cina e Stati Uniti, i due più grandi mercati in assoluto, si stanno muovendo verso la decarbonizzazione e il loro passaggio al 100% elettrico - anche se non nei tempi previsti dall'Europa - sarà inevitabile, o almeno più che probabile. In una visione del genere, il piano industriale di tutti i marchi è da tempo indirizzato quasi esclusivamente sul 100% elettrico. Anzi, la stragrande maggioranza dei costruttori ha già annunciato che addirittura anticiperà lo stop alla produzione di vetture con motore termico rispetto alla scadenza del 2035. Honda e Jaguar lo

faranno nel 2025, Mercedes, Ford, Volvo, Renault e Stellantis nel 2030, Audi nel 2033. In pratica, solo i marchi di estremo lusso sportivo come Ferrari, Lamborghini e Porsche, continueranno a sviluppare propulsori in grado di funzionare con motori tradizionali. Porsche ha addirittura acquistato un impianto pilota in Cina per fabbricarsi in proprio l'e-fuel con il quale intende alimentare in futuro le sue vetture non elettriche. Ma la grande battaglia politica degli scorsi giorni, non rischia solo di essere stata superflua, perché in realtà distrae dai veri problemi che la mobilità su

ruote deve affrontare. Da subito, e non dopo il 2035. Le vere domande che l'Europa dovrebbe porsi sono come abbassare i prezzi delle vetture elettriche per renderle davvero competitive sul mercato, come creare una struttura di ricarica adeguata in tutti i Paesi membri dell'Unione, cosa fare per agevolare la nascita di nuove fabbriche di batterie che rendano il Continente meno dipendente dalla Cina. E come supportare la filiera industriale dei motori termici nella conversione verso l'elettrificazione. Problema questo che riguarda l'Italia molto più delle altre nazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## da sapere

**Transizione elettrica  
Regole già scritte  
ma non definitive**

Dal 2035, dunque, in Europa si potranno vendere solo nuove auto a zero emissioni (100% elettriche o fuel cell a idrogeno) oppure modelli che potranno essere alimentati con carburanti sintetici, ma non con quelli di derivazione fossile. Va detto che, attualmente, la produzione di e-fuel a livello mondiale è ancora marginale, e il suo prezzo (circa 10 euro al litro) completamente fuori mercato. Il biometano e il Gpl di origine biologica (prodotto, per esempio, partendo da rifiuti) non sono invece considerati e-fuel, e - per il momento - sembrano fuori dai giochi. Serve ricordare che il divieto previsto dalla UE non si applica al parco circolante, né al mercato dell'usato: le vetture a benzina, diesel e ibride di seconda mano potranno essere liberamente scambiate e utilizzate in tutti i Paesi dell'Unione anche dopo il 2035. A meno che città e regioni non impongano limitazioni locali, come quelle che attualmente si applicano, per esempio, a Milano con l'Area B. Nel 2026 comunque la Commissione Ue dovrà votare la clausola di revisione degli obiettivi del pacchetto Fit for 55. Verificando cioè a che punto è la transizione verso l'elettrico. Non è dunque escluso che l'intero impianto normativo sull'auto possa essere rivisto.

**LA NOVITÀ 100% ELETTRICA**

Maggior efficienza, riciclo e autonomia  
La Q8 e-tron è il "manifesto" di Audi



MARIANO DA RONCH

Questa è una storia iniziata nel 2018, quando con la e-tron, Audi debuttava nell'era della mobilità elettrica. Oggi, la nuova Q8 e-tron nelle varianti di carrozzeria Suv e Sportback scrive un altro capitolo di questa storia di successo grazie all'aerodinamica affinata, alla maggiore potenza di ricarica, all'incremento della capacità della batteria, dell'efficienza e dell'autonomia. Prodotta a Bruxelles, la nuova ammiraglia appartiene alla famiglia BEV di Audi, l'unica gamma premium europea full electric integralmente certificata "carbon neutral", con componenti sostenibili derivati dal riciclo. Nello specifico, vengono utilizzati materiali secondari per i tappetini e i rivestimenti insonorizzanti e antivibranti, con fibre ricavate dal poliestere delle bottiglie in PET riciclate, come anche la microfibra Dinamica degli interni. Per la prima volta vengono adottati componenti per la sicurezza parzialmente prodotti mediante rifiuti plastici misti sottoposti a un innovativo processo di riciclo chimico, come per le fibbie delle cinture di ritenuta. Audi mira a escludere totalmente il ricorso ai derivati del petrolio, recuperando rifiuti automotive altrimenti difficilmente riutilizzabili. La Q8 e-tron è al momento offerta in due livelli di potenza e autonomia: la 50 e-tron quattro da 340 Cv per 504 km di percorrenza, e la 55 e-tron quattro da 408 Cv con 600 km. Entrambe sono dotate di trazione integrale, ottenuta dall'azione combinata di due motori asincroni, posizionati uno per asse. Quando ci si rifornisce presso le stazioni Ionity o della rete Audi high power è possibile ricaricare "plug and charge". Le colonnine, cioè, riconoscono in automatico il veicolo e fatturano il costo del pieno sul conto del suo proprietario, senza la necessità di ricorrere ad app o carte di credito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Canale motori  
 www.avvenire.it/economia/motori

 Si può accedere  
 anche con il QR Code

**LA NOVITÀ A BENZINA**

Skoda cresce e si affida a Kamiq Black Dots,  
il city-Suv prodotto solo per l'Italia



ADRIANO TORRE

Non è facile rivedere un modello di successo, togliendo qualcosa che il mercato valuta non prioritario per aggiungere personalità, stile e tecnologia, per una clientela speciale come quella italiana. Il ragionamento di Skoda, in fase di cambiamento di immagine e sostanza del brand sempre più ecosostenibile e dalla storia importante (fondato da Laurin e Clement nel 1895, prima le bici, poi le moto nel 1899, le auto dal 1905, e ora nell'impero Volkswagen), ha segnato l'evoluzione di Kamiq, il Suv che definire compatto è una... "ristrettezza" analizzando dimensioni (lungo cm 424), passo (ben 265 cm) e spaziosità interna, ancor più evidente quando ci si siede nella fila posteriore. D'altronde Kamiq è il modello del marchio boemo più richiesto dai clienti italiani e meritava una versione speciale: così è nato Kamiq Black Dots, il city-Suv caratterizzato da dettagli di carrozzeria in nero e

da una qualità da categoria superiore rispetto al suo segmento. L'aggiornamento di mezza età del modello, alla comodità unisce la sensazione di solidità e agilità. Forte personalità grazie ai contrasti cromatici generati dai dettagli in nero, gruppi ottici sdoppiati, full LED anteriori e posteriori con tecnologia AFS e i cerchi in lega da 17". All'interno, qualità dei materiali e cura delle finiture con sellerie in tessuto misto, avviamento senza chiave, clima automatico bi-zona. Ammiccando a chi si sente giovane e connesso, schermo in plancia da 8" a sfioramento e tasti fisici, radio digitale DAB, e interfaccia per smartphone. Sul fronte sicurezza, frenata automatica e riconoscimento ciclisti e pedoni, mantenimento corsia e rilevamento stanchezza, chiamata di emergenza con geolocalizzazione e cruise control. Kamiq Black Dots viaggia a benzina con motori 1.0 TSI da 95 o 110 Cv (da 25.350 euro) e 1.5 TSI da 150 Cv (da 28.250).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA NOVITÀ MILD-HYBRID DIESEL**

Il gasolio "pulito" ed economico  
con Mazda CX-60 ha ancora molto da dire



GABRIELE VILLA

Sono molti i costruttori che non osano nemmeno pronunciare la parola, quasi fosse offensiva o politicamente scorretta. Eppure, pur contestato e ripudiato, il diesel può ancora far girare fior di motori: è diventato più "pulito" e sa ancora regalare una guida piacevole e confortevole. Quello che Mazda ha scelto per la sua CX-60 è un nuovo propulsore a gasolio brillante ma che non svuota il portafoglio, montato sotto una carrozzeria d'eccellenza confezionata, come tradizione, dai maestri artigiani giapponesi, sempre alla ricerca della perfezione nei dettagli come, in questo caso, con pannelli in legno d'acero, cuciture di pregio, sedute in pelle Nappa. Già apprezzata nella versione PHEV (lo scorso anno, oltre 25.000 esemplari venduti nel mondo, di cui 1.150 in Italia) la CX-60 arriva ora sul mercato con il nuovo e-Skyactiv D da 3.3 litri da 200 o 254 CV (249 in Italia per dribblare il super bollo) supportato da un sistema mild Hybrid a 48V e caratterizzato dalla particolarissima tecnologia di combustione DCPi, che aumenta del 40% l'efficienza termica e garantisce che tutta l'aria in eccesso venga utilizzata durante la combustione, con un vantaggio sui consumi ed emissioni. L'abbiamo provata sulle strade tra Barcellona e Girona, lungo vari percorsi, autostrada compresa, e il computer di bordo ha confermato quanto diffuso dalla Casa: 51/100 km per la versione 200 CV e 5,2-5,3 l/100 km su quella da 249 CV. Niente male se confrontati con la concorrenza. A bordo un ampio ventaglio di sistemi di sicurezza: monitoraggio a 360°, assistente di svolta nel traffico, rilevamento dei pedoni, mantenimento della corsia, e avviso per i veicoli in avvicinamento durante la retromarcia, giusto per citare i principali. La Mazda CX-60, dal nuovo e potente Diesel mild-hybrid, è disponibile in tre allestimenti. I prezzi partono da 55.550 euro e arrivano a 61.200 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA