

## AUTO&amp;MOTORI

## CONTROMANO

Alla fine chi guida pensa a batteria e viaggia termico

E' commovente leggere di continuo sondaggi secondo i quali moltissimi italiani sono favorevoli alle auto elettriche e sarebbero propensi ad acquistarle. I numeri di agosto invece dicono che le immatricolazioni di auto a benzina sono ancora esattamente la metà del totale: 50%, (il 30% a benzina senza "aiutino" e il 20% mild hybrid), con una crescita del 7,89%. Anche il diesel resta molto acquistato, in crescita del 3,68% e con una

quota sul totale nel cumulato annuo, che sfiora il 24%. Le elettriche hanno fatto un balzo in avanti significativo: ad agosto ne sono state targate 4.054, superando per la prima volta il 5% di market share, ma grazie a Tesla che ad agosto ha moltiplicato di 20 volte le sue immatricolazioni. Come? Abbassando i listini. E confermando che è sempre e solo il prezzo il fattore determinante per la crescita di questa tipologia di mezzi.

## VOLKSWAGEN

## La nona Passat riparte solo in station wagon

Con buona pace di quanti sostengono che le station wagon sono finite, ecco che una delle best-seller Volkswagen abbandona la berlina e si concentra solo sulla variante familiare. Lo si sapeva, ma fa comunque notizia vedere al Salone di Monaco la nona generazione di Passat unicamente nella carrozzeria Variant: sarà invece l'ammiraglia elettrica ID.7 a raccogliere l'eredità della berlina scomparsa.

La nuova Passat Variant è cresciuta di 144 millimetri, con una lunghezza complessiva di 4,92 metri e un passo di 2,84 m (+50 mm). L'altezza di 1,50 metri è simile a quella del modello precedente, ma lo stile è più slanciato: non a caso il Cx (coefficiente aerodinamico) è sceso

da 0,31 a 0,25. La sezione anteriore è più bassa e sportiva, i passaruota più marcati, mentre la forma della calandra riprende quella della famiglia di modelli ID. Nuovi anche i fari a Led che sono collegati da una fascia luminosa centrale. Come optional, ci sono i proiettori Matrix Led IQ.Light, così come le ruote fino a 19 pollici. Anche nel posteriore si vede l'influenza dei modelli ID, con un elemento nero centrale che unisce i fanali con una firma luminosa tridimensionale. Completamente nuovo l'abitacolo, spazioso (anche il bagagliaio è cresciuto di 40 litri, passando a 690) e con sedili molto comodi. Spiccano il quadro strumenti da 10,25" e il sistema d'infor-



tainment MIB4 da 12,9" (15" negli allestimenti più ricchi), completati da un head-up display.

La Passat Variant è disponibile con sette diverse motorizzazioni: un mild hybrid a benzina (eTSI), due nuove unità ibride Plug-in (eHybrid) con 204 e 272 Cv che dovrebbero consentire ben 100 km di percorrenza in solo elettrico, tre motori turbodiesel (TDI) e due motori turbo benzina (TSI). Tutti i propulsori sono abbinati a un cambio DSG a 6 o 7 rapporti di serie mentre la trazione integrale 4Motion è riservata ai propulsori diesel e benzina più potenti. La vedremo sul mercato nel primo trimestre del 2024.

Maurizio Bertera

© RIPRODUZIONE RISERVATA

dall'inviato a Monaco di Baviera

## AVVENIRISTICA E SUPER TECNOLOGICA

## Mercedes CLA Class, la concept che sente il respiro

Hypermiler. Converterà familiarizzare con questo termine inglese non facile da tradurre, ma che in soldoni si riferisce a quell'insieme di tecniche utili a ridurre i consumi. Anche perché Mercedes sul concetto di hypermiler ci ha costruito una filosofia, e ora anche un'auto votata a elevare l'esperienza elettrica con una nuova famiglia di modelli. La vettura si chiama CLA Class, per ora è solo un concept, cioè un prototipo, ma quello che ha debuttato al Salone di Monaco non è un semplice esercizio di stile.

Lo spiega molto bene Ola Källenius, amministratore delegato del Gruppo Mercedes-Benz AG: «Il Concept CLA Class è il precursore di un segmento completamente nuovo di veicoli entry-level 100% elettrici di Mercedes-Benz. La gamma comprenderà un totale di quattro nuovi modelli - una coupé a quattro porte, una shooting brake e due straordinari Suv - ciascuno con una sostanza di prodotto significativamente elevata. Questa nuova famiglia di modelli si rivolge

ad una generazione di clienti che ricercano l'inconfondibile feeling Mercedes-Benz, con più funzioni, un comfort e una sicurezza ancora maggiori e la tecnologia più avanzata. Inoltre, si orientano verso una scelta sostenibile che sia un po' più elevata di tutte le altre. Questa hypermiler è la one-litre car dell'era elettrica, con un'autonomia di oltre 750 chilometri reali e un consumo energetico di soli 12 kWh/100 km. Basata sulla piattaforma MMA, offre una panoramica della prima famiglia completa di auto elettriche Mercedes-Benz sviluppata da zero per mettere in strada la nostra Ambition 2039, la strategia con la quale puntiamo a raggiungere la neutralità netta delle emissioni di anidride carbonica lungo l'intera catena del

valore nella nostra flotta di veicoli nuovi nel 2039». La nuova CLA che effettivamente arriverà poi su strada non sarà molto diversa da quella carica di trasparen-



ze e luci a led "animate" esposta nello spettacolare stand del marchio tedesco allestito nel centro di Monaco e costruita sull'architettura modulare MMA che riduce le emissioni di CO2 della catena del valore di oltre il 40%. Destinata alle vetture compatte è stata sviluppata principalmente per i propulsori elettrici ma avrà anche delle varianti ibride. La sua peculiarità principale è l'eccezionale efficienza rapportata alla dimensioni della batteria che, se collegata ad una colonnina ad alta potenza, permette di accumulare fino a 400 km di autonomia in soli 15 minuti. Si tratta di numeri record, che si sommano al-

le novità portate dall'inedito sistema operativo "proprietario" di Mercedes (MB.OS) che debutterà sulla nuova CLA utilizzando il supercalcolo e l'intelligenza artificiale per favorire un nuovo livello di personalizzazione, sicurezza, comfort e guida assistita. La filosofia di Mercedes che rincorre la tecnologia a livelli anche esasperati ma cercando sempre l'aspetto di utilità della stessa, trova un importante traguardo di sicurezza nel Child Presence Detection (CPD): una sofisticata funzione di sicurezza che riduce il rischio che i bambini piccoli vengano lasciati accidentalmente nel veicolo. Questo sistema infatti è in grado di rilevare in tempo reale il respiro degli occupanti della vettura, avvisando il conducente con segnali visivi e sonori nel momento in cui abbandona l'auto nel caso in cui qualcuno rimanga all'interno. Il CPD può anche allertare automaticamente i soccorsi nel caso in cui il segnale venga ignorato, e abbassare la temperatura interna qualora superi una determinata soglia di pericolo.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il Salone di Monaco

## L'automobile torna in vetrina

Si è chiuso da pochi giorni il Salone di Monaco 2023, seconda edizione della kermesse tedesca dedicata al mondo della mobilità. Non più un appuntamento dedicato solo alle auto, ma a tutto ciò che riguarda il "come" ci muoviamo e ci muoveremo. Da modelli pronti a entrare in commercio a curiose concept, pas-

sando per monopattini elettrici, batterie, sistemi di infotainment e altro. Per il mondo dell'automotive, che aveva perso l'abitudine di mostrarsi dal vivo nei Saloni classici come accadeva in passato, Monaco con la sua formula per metà all'aperto con esposizioni in centro città ha rappresentato un ritorno in grande sti-

le. Come ormai succede da tempo, i costruttori cinesi sono stati i grandi protagonisti, con un'infornata di marchi più o meno sconosciuti fino a pochi anni fa e ora soggetti attivi del mercato. Ma anche i costruttori tradizionali hanno presentato qualche novità. In questa pagina descriviamo le più interessanti.

ALBERTO CAPROTTI

inviato a Monaco di Baviera

## UN MODELLO STORICO CHE SI TRASFORMA

## Scenic e-Tech, la familiare elettrica secondo Renault

Confortevole e sostenibile, senza più le suggestioni della storica monovolume. Questo andrebbe scritto sul biglietto da visita virtuale della nuova Scenic, che torna sul mercato profondamente rividuta e corretta ma sempre ispirata al concetto di *voiture à vivre* tanto caro al marchio francese. Il modello iconico di Renault che debuttò 27 anni fa e che nella sua storia ha venduto 5 milioni di pezzi in 20 Paesi, ha cambiato forme e design trasformandosi in una crossover spaziosa e scegliendo di votarsi completamente alla propulsione elettrica seguendo la moda del momento.

Per ora i motori disponibili sulla Renault Scénic E-Tech Electric sono due, entrambi installati sull'asse anteriore, di tipo sincrono a rotore avvolto (quindi privi di terre rare). Il sistema è analogo a quello della Megane elettrica: l'unità d'accesso alla gamma sviluppa 170 CV e 280 Nm di coppia. È alimentata da una batteria (al nichel-manganese-cobalto, prodotta da LG) con capacità di 60 kWh, si ricarica

in corrente continua fino a 130 kW e ha un'autonomia dichiarata pari a 420 km. Può raggiungere i 150 km/h e accelera da 0 a 100 in 9,3 secondi. La Scénic più potente invece è mossa da un motore con 220 CV e 300 Nm, alimentato da una batteria da 87 kWh. Si può ricaricare alle colonnine ad alta potenza fino a 150 kW con un'autonomia di 620 km (dichiarati) con un pieno d'energia per una velocità massima pari a 170 km/h. Lunga 4,470 metri e alta 1,57, con un bagagliaio da 545 litri, esteticamente la nuova Scenic sfoggia una nuova griglia frontale e nuovi fari, le maniglie delle porte sono a filo carrozzeria ed stata migliorata anche l'aerodinamica. Utilissimo e innovativo il bracciolo centrale posteriore utilizzabile come tavolino tra i passeggeri posteriori e che si apre offrendo scomparti diversi.



Benessere per i passeggeri a parte, il filo conduttore che ha ispirato i progettisti francesi è la sostenibilità: il 25% dei componenti della vettura infatti proviene da materiali riciclati (il 50% per la parte dei vetri), e il nuovo corso Renault ha bandito del tutto l'uso dei pellami di origine animale per

i rivestimenti interni. Complessivamente il 90% della vettura risulta riciclabile a fine vita, batteria inclusa. Tra l'altro, in caso di malfunzionamento (o dopo un chilometraggio elevato) è possibile sostituire in oltre 20 centri in Europa soltanto i moduli dell'accumulatore danneggiati, con evidenti risparmi per il cliente e per l'ambiente. Quando la batteria non riesce più a fornire il livello di prestazioni richiesto, può essere riutilizzata per lo stoccaggio d'energia in edifici residenziali e uffici, oppure su imbarcazioni, per sistemi di refrigerazione, logistica aeroportuale e altro ancora. Oltre all'occhio, appagato dal nuovo design della vettura, su Scénic E-Tech Electric anche l'orecchio ha ricevuto l'attenzione dovuta, grazie ad una particolare collaborazione con il musicista Jean-Michel Jarre. L'artista, compo-

sitore e autore, pioniere della musica elettronica e appassionato di tecnologia, ha infatti lavorato con Renault per sviluppare il suono esterno emesso dai veicoli elettrici del marchio al di sotto dei 30 km/h per avvertire i pedoni, così come il suono della sequenza di benvenuto, quando si entra nel veicolo. Dal punto di vista della tecnologia, su Scenic debutta il tetto trasparente a cristalli liquidi Solar Bay realizzato da Saint-Gobain in grado di schermare luce e calore esterni a opacità regolabile anche a comando vocale: una novità davvero di grande impatto per chi in un'auto cerca anche sensazioni di questo tipo. Del resto l'effetto sorpresa è impensabile da Scenic, acronimo che sta per "Safety Concept Embodied in a New Innovative Car", cioè "un concept di sicurezza incarnato da un'auto inedita e innovativa". L'arrivo sul mercato italiano della prima vettura familiare e 100% elettrica del marchio francese è previsto per i primi mesi del 2024 a un prezzo ufficialmente non ancora comunicato, ma che presumibilmente si aggirerà attorno ai 50.000 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## COUNTRYMAN E 3 PORTE

## Minimalismo ed eleganza per le nuove Mini



Ci sono marchi che puntano a stupire, altri che nella lunga marcia verso l'elettrico preferiscono restare nel solco della tradizione. Al secondo gruppo appartiene Mini che al Salone di Monaco ha portato la nuova serie di Mini Cooper 3 porte e di Countryman, entrambe in arrivo in Italia a partire dalla prossima primavera in edizione a "zero emissioni", e solo successivamente con motorizzazione tradizionale. Il prossimo anno sarà anche quello del debutto dell'inedito e meno rassicurante Suv compatto Aceman.

La quinta generazione della Mini 3 porte mantiene dimensioni identiche (a partire dai 386 cm di lunghezza) ma cambia in stile riportando ai fondamentali del modello: fari

posteriori triangolari, ruote agli spigoli della carrozzeria e linee molto eleganti e "pulite" che restituiscono molto delle proporzioni della vettura del 1959, seppur in una taglia maggiore. In abitacolo regna il minimalismo, con un unico display centrale circolare da 240 mm in mezzo alla plancia che muta colore e vanta un'interfaccia grafica personalizzata, molto curata nei dettagli e veloce nei passaggi. La Cooper E offre 184 Cv per 305 km di autonomia con batteria da 40,7 kWh mentre la Cooper SE avrà una potenza di 218 Cv, accumulatori da 54,2 kWh e 400 km di percorrenza.

La nuova Countryman invece cresce ancora: ora tocca i 443 cm di lunghezza e insidia da vicino gli sport utility medi. Non è un caso che nasca

sulla stessa piattaforma di Bmw X1, sulla quale però mantiene la sua forma: cofano corto, un grande abitacolo e il tetto molto vistoso. La "firma" più evidente della terza generazione sono i fari dalla forma a poligono. L'unico schermo centrale e l'interfaccia di uso sono gli stessi di Mini Cooper, come lo sforzo nel ridurre al minimo il numero dei comandi fisici, abbinando il tutto a materiali riciclati e biocompatibili. Anche qui due versioni: Countryman E ha un motore singolo da 204 Cv di potenza per 462 km di autonomia, Countryman SE ALL4 ha la trazione integrale con due propulsori, per una potenza complessiva di 313 Cv e 433 km di autonomia. (M.Ber.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA