

## AUTO&amp;MOTORI

## CONTROMANO

**Cartesio al volante: cogito, ergo noleggio**

I dati del 2022 e del primo trimestre del 2023 confermano la spiccata disaffezione degli italiani nei confronti non solo dell'acquisto diretto dell'automobile, ma anche del concetto di proprietà della stessa. Le vetture nuove noleggiate infatti lo scorso anno sono aumentate di 40 mila unità, pari a un incremento del fatturato di 1,5 miliardi di euro, mentre il peso della locazione sul totale del mercato (a lungo e breve termine) è arrivato al 28% nel 2022

e al 32% nel primo trimestre 2023. La rilevanza del noleggio è addirittura più alta e "salvifica" per quanto riguarda le auto con motorizzazioni elettriche e ibride Plug-in, rappresentando rispettivamente il 32 e il 56% del mercato. Una scelta spesso obbligata, vista la minore esposizione economica che comporta l'utilizzo rispetto al possesso, ma per molti anche "ragionata": segno dei tempi, che sconsigliano decisioni definitive.

In una fase di forti rincari generalizzati, Sandero è la vettura più venduta ai clienti privati in Europa, e non a caso la più economica in assoluto. Denis Le Vot, ad del marchio rumeno di Renault che fa numeri record in Italia: «Stop al superfluo: produciamo automobili semplici, che non vuol dire povere»

ALBERTO CAPROTTI

Quello della mobilità accessibile sembrerebbe un concetto scontato: oggi in realtà è un miraggio. L'automobile ha costi d'accesso e di manutenzione esorbitanti, cresciuti rispetto a prima del Covid con percentuali che rendono le vetture nuove un bene per pochi. Funziona e margina come sempre il mercato del lusso, mentre resiste e piace più di sempre la fascia che una volta si chiamava "low-cost", e che si è notevolmente evoluta, in tutti i sensi.

L'emblema di questa trasformazione è Dacia, il marchio rumeno di Renault, che nel primo quadrimestre dell'anno in un mercato privati in crescita del 11,2% in Italia, è cresciuto del 29,4% affermandosi come il brand più popolare con 28.913 immatricolazioni. Sandero, l'auto più economica del listino (parte da 12.350 euro) è la vettura straniera più venduta nel nostro Paese e in assoluto in Europa, mente il Suv Duster è terzo in Italia, e Jogger ha oltrepassato le 9.000 immatricolazioni dal lancio a inizio 2022. In più Dacia si conferma leader del mercato delle auto con alimentazione GPL.

Secondo il suo amministratore delegato, il francese Denis Le Vot, il successo del marchio si deve alla tipologia dei veicoli proposti: «In questo momento - spiega - il mercato sta venendo verso di noi. Non è un fenomeno solo italiano, perchè nei primi quattro me-



si del 2023 siamo cresciuti del 35% a livello mondo, mentre il mercato si è fermato a +17%. Il fatto è che soprattutto i privati fanno scelte responsabili a fronte dell'aumento dei prezzi, sapendo che in un'automobile non è indispensabile avere quattro schermi e tutte le dotazioni possibili e immaginabili. Noi puntiamo su vetture leggere, che ci fanno risparmiare molto peso rispetto alla concorrenza e quindi risultano vantaggiose dal punto di vista dei costi finali, anche se poi disponiamo anche di serie limitate e più accessoriate». **L'essenzialità al volante dun-**

**que è diventata un valore aggiunto?**

Direi di sì, anche se produrre auto semplici non significa farle povere. Le nostre vengono acquistate anche da una clientela che potrebbe permettersi di spendere di più e che viene da segmenti superiori ma che non è disposta a pagare il superfluo. Ci siamo sbarazzati del concetto di low-cost diventando più semplici, senza concessioni sulla qualità costruttiva ma eliminando ad esempio gli elementi di elettronica che abbiamo ritenuto non indispensabili.

**Una svolta importante per Dacia sarà l'introduzione**

**nel 2025 di Bigster, che allargherà gli orizzonti del marchio nel segmento C...**

In pratica siamo entrati nella seconda fase di piano di riorganizzazione "Renaultution" portato avanti dal Gruppo Renault. Con Bigster avremo un mezzo che si aggiunge a Duster e che potrà essere alternativo per clienti che sino ad allora avevano scelto solo Suv tedeschi o giapponesi.

**L'elettrificazione imposta dell'Europa però non è un rischio notevole per un marchio ancorato ai motori tradizionali?**

In realtà abbiamo già introdotto la propulsione ibrida

sulla Jogger, e quella 100% elettrica con la Spring che ha già venduto 100.000 esemplari: in Europa è la terza vettura completamente a batteria in classifica e ha una quota del 13% nelle vendite complessive di Dacia. Anche qui la ricetta è identica: costi contenuti, molto concorrenziali e direi non ripetibili, grazie a una batteria non eccessivamente grande. L'eliminazione dei motori termici dopo il 2035 non ci spaventa, ma ci penseremo quando sarà il momento.

**Dati i numeri, se l'Europa dovesse avere un ripensamento sui tempi della tran-**

**sizione ecologica, si può dire che Dacia rappresenti una sorta di "assicurazione sulla vita" per Renault, che invece ha virato decisamente sull'elettrico?**

Può essere un'impressione che ha un suo fondamento, ma è vero soprattutto che Dacia non esisterebbe se non ci fosse Renault dalla quale attinge tecnologie ed economie di scala. L'intelligenza del Gruppo è stata quella di dotarsi di un marchio che completa l'offerta con prodotti diversi, risultando così più solido rispetto a molti dei suoi concorrenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Carissime auto, ma non tutte «Dacia vince con l'essenziale»



La Dacia Sandero: il suo listino in Italia parte da 12.350 euro

## Da sapere

**In media per un'auto servono 26.200 euro. Un anno fa costava 2.000 euro in meno**

Secondo i dati Istat più recenti, il costo delle auto nuove in Italia è salito del 6,1% rispetto allo stesso periodo di un anno fa. In termini monetari, il prezzo medio delle vetture immatricolate, elaborato dal Centri Studi Fleet&Mobility su informazioni di Dataforce, ammonta a 26.200 euro: una cifra che risulterebbe ancora più elevata se a contenerla non avessero in qualche misura contribuito gli incentivi statali. L'incremento è considerevole, visto che lo stesso valore per il 2021 si attestava su 24.297 euro. Ma è ancora più impressionante se si analizza la curva storica dell'andamento negli ultimi dieci anni: nel 2013, infatti, il prezzo medio del mercato si attestava su 18.031 euro (17.291 escludendo le più accessoriate vetture destinate alle flotte). L'auto più venduta in Italia, la Fiat Panda, solo tre anni fa si acquistava a partire da 13.900 euro: oggi ne occorrono 15.400. La seconda preferita dagli italiani, la Lancia Ypsilon, è passata da 14.600 a 17.100 euro nel giro di 36 mesi. Discorso analogo per la più venduta tra le vetture a benzina, la Volkswagen T-Cross: 20.400 euro nel 2020, 24.750 ora. E la preferita tra le diesel, la Peugeot 3008, tre anni fa era a listino a partire da 31.000 euro, mentre attualmente ne occorrono almeno 38.000. (A.C.)

## IL RESTYLING

Regali di metà carriera per Peugeot 2008  
Volto nuovo e più cavalli per l'elettrica



MAURIZIO BERTERA

Da quando è apparsa a fine del 2019, la Peugeot 2008 di seconda generazione è rimasta stabilmente ai vertici della classifica delle medio-piccole in Europa, con quasi 700.000 unità vendute. A quasi quattro anni dal lancio, la crossover del Leone si rinnova dentro e fuori, sfoggiando un look più atletico e grintoso che riflette il più recente linguaggio stilistico del marchio. Invariata la gamma dei motori termici, che accanto al 1.5 quattro cilindri turbodiesel da 130 Cv, vede un 1.2 tre cilindri turbo benzina da 100 o 130 Cv. In compenso guadagna una ventina di cavalli la e-2008: la variante al 100% elettrica che nel 2022 ha rappresentato il 17,4% nel mix gamma, è ora mossa dallo stesso motore da 156 Cv delle sorelle e-208 ed e-308 e promette percorrenze fino a 406 km, 60 in più rispetto all'attuale. Merito di una nuova batteria da 54 kWh: per ricaricarla dal 20% all'80%, collegandosi alle più potenti colonnine pubbliche da 100 kW sono sufficienti 30 minuti. Servono invece 4 ore e 40 minuti attaccando la spina a una wallbox da 7,4 kW e 11 ore e 10 minuti con la tradizionale presa domestica.

L'aspetto cambia soprattutto nel frontale, ridisegnato partendo dai tre "graffi" luminosi integrati negli inserti in nero lucido alle estremità del paraurti anteriore, più spigoloso. Completa la dotazione di sicurezza: oltre alla telecamera posteriore e a quella anteriore (optional) sulla nuova Peugeot 2008 ci sono il cruise control adattivo, la frenata automatica d'emergenza con rilevamento di pedoni e ciclisti, il riconoscimento dei segnali stradali, l'avviso di superamento e il sistema di mantenimento della corsia, il monitoraggio dell'angolo cieco e il rilevatore di stanchezza del conducente. Via agli ordini a fine mese, il listino partirà appena sotto i 26.000 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori

www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code



## LA STRATEGIA DEL LUSO

Classe A, una lunga storia dall'alce all'ibrido  
L'ultima baby termica di Mercedes si rinnova



Da sinistra, le nuove Peugeot 2008, Mercedes Classe A e Bmw iX1

La prima generazione, datata 1997, divenne famosa sua malgrado, per colpa di un test a 70 km all'ora realizzato dalla stampa svedese che la mise alla prova simulando l'attraversamento improvviso della carreggiata da parte di un'alce. Evento improbabile, se non in Scandinavia (ma l'alce - finta ovviamente - era il simbolo di un qualunque altro ostacolo) e risolvibile sterzando bruscamente. L'alce ne uscì indenne, ma la nuovissima Mercedes Classe A, già commercializzata e a spasso sulle strade di mezza Europa con qualche migliaio di esemplari, si ribaltò ingloriosamente. La Casa di Stoccarda corse ai ripari ritirandole tutte ed equipaggiando le Classe A fin dalla versione base con l'ESP, il dispositivo di controllo della stabilità che ai tempi era appannaggio solo dei modelli più esclusivi. Da allora è diventata la Mercedes più popolare in assoluto, amatissima dalle donne (soprattutto finché mantenne le sue caratteristiche di monovolume da città) e vendutissima in Italia, primo mercato al mondo per Classe A con 141.500 esemplari immatricolati dal 2012 a oggi.

Due generazioni dopo, il modello di accesso della gamma Mercedes ha cambiato forme e prospettive e ora si aggiorna con un nuovo frontale, nuovi cerchi e fanalerie inedite. Anche all'interno ha ereditato l'ultima generazione del sistema multimediale Mbus, il cambio automatico diventa di serie, come la telecamera di retromarcia e i cerchi in lega già presenti nella versione base. Salto in alto anche sotto il cofano, con i motori ora tutti mild hybrid, un Plug-in da 218 Cv che promette 80 km di autonomia in solo elettrico, e i diesel (da 116 a 190 Cv) che resistono come il generale Custer. A listino a partire da 35.120 euro sarà quasi certamente l'ultima Classe A con propulsori termici prima della rivoluzione del solo elettrico. Sempre che la strategia luxury di Mercedes, ormai sbilanciata sui segmenti superiori, preveda un futuro per la sua riuscitissima figlia dell'alce. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA PROVA SU STRADA

Segni particolari: "zero emissioni" e baffi blu  
La Bmw iX1 sa sempre come farsi riconoscere



GABRIELE VILLA

Una Bmw coi "baffi" Blu. Che per la Casa di Monaco è sinonimo di elettrico. Sono previsti nei paraurti, alla base delle fiancate e tutt'intorno alla grande mascherina, e sono l'unico aiutino per riconoscere, esteriormente, la nuova, elettricissima Bmw iX1 xDrive30, dalle altre versioni, ma cui i clienti possono rinunciare, accontentandosi del bordo blu attorno al logo dell'elica sul cofano e nei coprimozzi, oltre che nel volante. Il listino parte da 58.400 euro: zero emissioni, zero rumore, quindi, per viaggiare con due motori (anteriore e posteriore) con batteria da 64 kw, posizionata in piano nel sottoscocca, che garantisce al nuovo Suv bavarese - nelle propulsioni termiche, l'auto più venduta di Bmw - un'autonomia massima di 440 km. Identici per potenza (190 Cv ciascuno) ma non per struttura geometrica, i motori sono collegati alle ruote anteriori e al retrotreno, per dare corpo alla trazione integrale. Il massimo del rendimento si ha nella modalità di guida "Efficient", mentre quella "Sport" accentua, brio e reattività. Grintosetta la nuova Bmw iX1 xDrive30 che abbiamo provato, tra borghi e grandi ingorghi autostradali, in un percorso misto da San Donato Milanese a Modena: scatta da 0 a 100 km/h in 5,7 secondi e tocca i 180 km/h di velocità massima autolimitata. Di serie è fornito il sistema di ricarica fino a 11 kW in corrente alternata, (quello più classico, da impiegare nottetempo), ma acquistando in opzione quello da 22 kW, che permette di arrivare a 130 kW in corrente continua, alle colonnine rapide si può passare dal 10 all'80% del pieno in circa 30 minuti. Se esteticamente la versione elettrica mantiene le medesime proporzioni delle sorelle termiche, gli interni confermano lo stile Bmw nella raffinatezza e nell'offerta tecnologica: il Bmw Curved Display, il bracciolo "fluttuante" con il nuovo pannello di controllo integrato e il nuovo selettore del cambio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA