

## AUTO&amp;MOTORI

## CONTROMANO

**Da Tesla a Dacia, il senso degli estremi vincenti**

Non è solo un'opinione il fatto che l'automobile sia da sempre lo specchio dei tempi che viviamo. Basta guardare la classifica europea delle vetture più vendute. Al primo posto assoluto c'è la Tesla Model Y: rigorosamente solo elettrica, molto tecnologica, spinta da un ecosistema di ricarica unico al mondo e soprattutto da una politica di grandi sconti, anche se non tutti possono permettersela, sia per ragioni di costo sia perché per averla

occorre essere elettrocompatibili. Al secondo posto della classifica c'è la Dacia Sandero, l'utilitaria franco-rumena, rigorosamente solo termica, non proprio spartana ma tutt'altro che lussuosa, spinta da un ottimo rapporto qualità-prezzo. A prevalere sono dunque due tipologie di mobilità agli antipodi tra loro, ma non è la voglia di transizione ecologica o la tradizione a vincere: il mercato va dove lo porta il portafoglio. Il resto è filosofia.

## LA NOVITÀ

**Citroen C3, la prima 100% a batteria sotto i 24mila euro costruita in Europa**

Compatta, adatta alla città ma non solo, 100% elettrica, costruita in Europa e soprattutto accessibile anche dal punto di vista del portafoglio. L'automobile che non c'era, sta arrivando: la costruisce Citroën, si chiama e-C3 e sbarcherà in Italia nel secondo quadrimestre del 2024 ma è già ordinabile da qualche giorno.

Dimensioni a parte (4 metri la lunghezza), con la vecchia C3 - vettura di enorme successo nelle sue prime tre generazioni - ha ben poco da spartire: interni minimalisti, bella linea da crossover, nuovi gruppi ottici e frontale alto che incorpora il nuovo grande logo del marchio francese. La nuova e-C3 grazie alle sospensioni con dispositivi idraulici di fine corsa e i sedili Advanced Comfort promette una gran comodità di utilizzo. Ma per convincere all'acquisto chi è diffidente nei confronti delle vetture elettriche, indubbiamente la sua forza sta nel prezzo: la versione di ingresso infatti è offerta a 23.900 euro che diventano 18.900 con gli incentivi in caso di rottamazione. Prodotta a Trnava, in Slovacchia, nasce sulla piattaforma Stellantis Smart, sviluppata dal Gruppo come evoluzione "multienergia" di quella impiegata in India per la produzione locale della C3, con specifiche di sicurezza in linea con i più rigidi parametri europei.

Equipaggiata con un motore da 113 Cv, grazie a un pacco batterie da 44 kWh, la e-C3 può percorrere nel ciclo misto sino a 320 km con un pieno di energia. Il sistema di ricarica sino a 100 KW permette di rifornirla dal 20 all'80 per cento in 26 minuti. Proposta in Italia con due livelli di allestimento sarà affiancata nel corso del 2025 da una seconda versione a batteria meno potente in listino poco sotto i 20mila euro e che avrà un'autonomia di circa 200 km. Quanto a una versione termica, è sicuramente prevista ma al momento annunciarla non è nella politica di Stellantis, che come tutti gli altri costruttori ha disperatamente bisogno di sdoganare l'elettrico. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le nuove Citroen e-C3 e, a destra, la Hyundai Kona EV

## IL PREMIO UIGA RICONOSCIMENTI ANCHE A PEUGEOT 408 E FIAT 600E



**Jeep Avenger eletta Auto Europa 2024**

Prosegue la "collezione" di premi conquistati da Jeep Avenger. A un anno dal lancio commerciale, e dopo il titolo di Auto dell'Anno, la piccola crossover elettrica (ma disponibile anche a benzina) è stata eletta anche Auto Europa 2024, il riconoscimento che la Uiga, l'Unione dei Giornalisti dell'Auto assegna al nuovo modello costruito in Europa che risponde meglio ai canoni di design, innovazione ed economicità. Un trionfo per Stellantis: Peugeot 408 ha vinto infatti il titolo assegnato dagli opinion leader e Fiat 600e quello della Giuria Popolare.

## HYUNDAI

**Buona autonomia, spazio e comodità. La nuova Kona EV piace e convince**

ADRIANO TORRE

Al lancio di una nuova auto elettrica la domanda sorge spontanea: ne farà di strada? In casa Hyundai rispondono sorridendo: la nuova Kona Electric ha una capacità fino a 514 km con un solo "pieno" di energia. L'autonomia è un pezzo forte della nuova coreana, al netto delle altre doti non indifferenti, testate nell'impegnativo test sulla costiera amalfitana. La nuova Kona, Suv intermedio nelle dimensioni, è nata dal progetto elettrico EV per trasferire poi le caratteristiche alla gamma ICE (benzina e diesel) e HEV (ibrida) e abbracciare esigenze più svariate. Un'operazione sviluppata su tre addendi: elevata efficienza, più spazio e ottimizzazione del comfort, iniezioni di tecnologia d'avanguardia. La somma aritmetica porta a un risultato di maggior valore globale dell'auto. Il design in stile elettrico è audace e dinamico, il frontale inedito con illuminazione a pixel e Seamless Horizon Light per tutta la larghezza, le superfici muscolose e scolpite, lo spoiler posteriore dotato di terza luce di stop. All'interno materiali ecosostenibili (pelle ecologica, volante in vernice bio, moquette e cielo in PET riciclato), sedili sottili ma morbidi, layout verso il guidatore, comandi ergonomici, dotazioni e spazi intelligenti, info e connettività avanzata, doppio display panoramico da 12,3", navigazione connessa con traffico in tempo reale. Bagagliaio 466 litri.

La guida non vuole pensieri e il volante della Kona EV ci si diverte tra brio e sicurezza, con estrema precisione sia in viaggio sia in manovra. Tutto più semplice, col cambio dietro al volante e un selettore per la guida Normal, Eco, Sport e Snow, palette al volante e i-pedal, controllo della frenata rigenerativa a più livelli. A scelta due batterie, la versione da 48,4 kWh (autonomia 377 km) in vendita da 42.000 euro con incentivi e promo a 36.000 euro, e la più potente 65,4 kWh (autonomia fino a 514 km). Ricarica rapida fino a 162 km in 15 minuti, dal 10 all'80% del pieno in 41.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Prezzi alti e falsi preconcetti. Auto elettrica in retromarcia

ALBERTO CAPROTTI

Costano ancora troppo rispetto alle corrispondenti vetture con motore termico e su di loro grava un alone di scetticismo diffuso, alimentato in parte dalla disinformazione. Le auto elettriche in Italia restano un'anomalia tra i grandi Paesi europei. Mentre a livello Ue i mezzi 100% a batteria continuano a macinare record, da noi le immatricolazioni stentano ancora a decollare, con il mercato di settembre che ha cancellato addirittura i timidi segnali positivi dei mesi precedenti.

Più in dettaglio, nel mese scorso sono state acquistate 4.955 nuove vetture elettriche (-2,3% rispetto a settembre 2022), con una quota di mercato sul totale delle immatricolazioni che scivola al 3,6%. Resta il progresso del 28,2% nei primi 9 mesi dell'anno, ma le elettriche - malgra-

do i costruttori continuano a sfornare nuovi modelli - non arrivano al 4% del parco circolante nazionale.

Ciò che più salta all'occhio è il crescente divario tra l'Italia e gli altri maggiori mercati europei, dove a settembre la quota delle elettriche è stata del 14,8% sul totale. È la terza volta che le vendite delle vetture 100% a batteria superano quelle delle auto diesel, facendone la terza tipologia preferita dopo quelle a benzina (35,3%) e le ibride (27,3%). La Germania, il mercato più grande, in realtà ha registrato un calo del 28,6% che - spiega l'Accea - potrebbe essere legato alla riduzione degli incentivi agli acquisti dei privati. Ma i risultati particolarmente positivi in tre mercati Ue - i Paesi Bassi (+70,8%), la Svezia (+60,7%) e la Francia (+34,2%) - compensano il calo tedesco.

«A questo proposito - sottolinea Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor - va detto che in tutti i paesi in cui la quota delle elettriche è rilevante sono in vigore quegli incentivi generosi che si stanno rivelando assolutamente necessari per sostenerne il decollo. Il fatto è che da noi gli incentivi all'elettrico esistono da anni con formule così inefficaci da lasciare sistematicamente una grande parte degli stanziamenti inutilizzati confi-

mandoci così a fare da fanalino di coda tra i grandi paesi europei per la transizione energetica nella mobilità». Forse basterebbe considerare che una Fiat 500 elettrica costa 30.000 euro a fronte dei 17.800 necessari per acquistarne una con motore ibrido a benzina per chiudere ogni discorso, ma se-

condo il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso, l'anomalia italiana è frutto di più cause: «Sicuramente il sistema incentivante ereditato dai precedenti governi non funziona - spiega - ma sarebbero sufficienti pochi aggiustamenti a parità di risorse per renderlo più appetibile ed efficace: alzare il tetto di prezzo per accedere alle agevolazioni, estenderle in forma integrale ad aziende e noleggi - anche per alimentare il mercato dell'usato - e rivedere in chiave green la fiscalità sulle flotte».

Agire sugli incentivi, tuttavia, potrebbe non essere sufficiente per recuperare un divario che rischia di diventare strutturale, con pericolosi riflessi anche sulla futura competitività dell'industria automotive nazionale. Per andare all'origine del ritardo dell'Italia, Motus-E ha messo sotto osservazione la correlazione tra le immatricolazioni di auto elettriche e variabili chiave come la diffusione delle infrastrutture

**Quota di mercato in discesa mentre sale in Europa: ecco le ragioni dell'anomalia italiana**

## NUMERI E FATTI, NON OPINIONI

## Colonnine e batterie, tutte le bugie intorno alla spina

te. Oggi i prezzi delle auto elettriche stanno scendendo, anche se non abbastanza velocemente. Stime accreditate prevedono il raggiungimento della parità con le vetture tradizionali entro i prossimi 7 anni. Va considerato però che, seppur in presenza di una maggiore spesa di acquisto, un'automobile con motore elettrico consente risparmi su più voci, dal bollo alle assicurazioni, dalla manutenzione fino ai parcheggi.

**Ricaricare un'auto elettrica è molto costoso**

Vero e falso. È vero che il caro energia ha aumentato il costo di ricarica nell'anno in corso (tra il 5% e il 50% per quella ad accesso pubblico), ma anche i listini dei carburanti tradizionali sono cresciuti molto negli ultimi mesi. Il prezzo del "pieno" di elettricità varia notevolmente a se-



conda del tipo di colonnina alla quale ci si rifornisce. Quelle ad alta potenza sono molto veloci ma anche molto care. Oggi tutte le società che gestiscono le colonnine di ricarica però offrono pacchetti e abbonamenti per fidelizzare i clienti, offerte che consentono enormi risparmi. Va poi considerato che il costo del pieno a una auto elettrica è pari a zero se si autoproduce in casa l'energia, ad esempio attraverso un impianto fotovoltaico.

**Lo smaltimento delle batterie crea grossi problemi**

Falso. I costruttori e aziende specializzate si fanno carico del problema. Le batterie delle auto elettriche possono essere (e sono già oggi) recuperate, riciclate e riutilizzate ad esempio per creare unità di stoccaggio energetico per impianti fotovoltaici, prolungando così il loro ciclo di vita sotto altre forme.

**Le auto elettriche prendono fuoco più facilmente delle altre**

Falso. Questa è la fake news più diffusa in questi giorni in rete, evidentemente legata alla tragedia del bus di Mestre. I veicoli ad alimentazione elettrica presentano il medesimo rischio di incendio delle automobili a motore termico, e la presenza di una batteria al litio non alimenta affatto la possibilità di fenomeni incendiari. Le auto elettriche in commercio, al pari degli altri veicoli, prima della messa in vendita devono superare severi controlli specifici, alcuni relativi anche ai requisiti antincendio. Le motorizzazioni più a rischio incendio, semmai, sono quelle ibride, perché presentano molti più elementi meccanici ed elettronici. Ciò che cambia sono i tempi tecnici necessari per spegnere le fiamme, che secondo alcuni studi suffragati da esperienze reali sarebbero decisamente più lunghi nel caso in cui prenda fuoco una vettura con batteria al litio. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il tema delle auto elettriche tiene banco e ha aperto un dibattito che genera un flusso di informazioni enorme su web e social network, dove spesso però vengono veicolate fake news, e notizie approssimative in grado di modificare le scelte degli automobilisti. Proviamo a fare chiarezza.

**In Italia non ci sono colonnine sufficienti per le ricariche**

Falso. Il numero di colonnine va sempre rapportato al numero di auto elettriche in circolazione. Oggi in Italia si contano più di 45mila punti di ricarica pubblici e 25mila colonnine in 16.557 stazioni. Il numero di auto elettriche circolanti è oggi pari a 209mila vetture, una proporzione che smentisce del tutto la tesi secondo cui i punti di ricarica sarebbero insufficienti.

**Le auto elettriche non convengono perché costano molto di più rispetto a quelle a benzina e diesel. Vero. La proporzione nei listini è eviden-**

Canale motori  
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code

