

## CONTROMANO

Sotto i 15.000 stanno sulle dita di una mano

## AUTO&amp;MOTORI

Basta sfogliare il listino di una qualunque rivista specializzata per verificarlo: le automobili che costano meno di 25.000 euro rappresentano solo il 25% dell'offerta. Se poi si cercano modelli sotto i 15.000, bastano le dita di una mano per elencarli. Ecco la risposta a chi si domanda perché prima del Covid in Italia si vedevano 1,9 milioni di vetture l'anno e oggi siamo a 1,3. Ma il paradosso è che i costruttori sono felicissimi lo stesso. La strategia è ormai chiara: produrre

meno e alzare i prezzi delle endotermiche per rientrare dalle perdite delle elettriche che non vendono, massimizzare i margini e chiudere bilanci comunque in attivo. Risultato: una larga fetta della popolazione, l'auto nuova non può più permettersela. L'altra faccia del mercato è quella che riguarda chi può ancora spendere più di 35.000 euro: erano il 15% degli acquirenti prima della pandemia, sono il 31% oggi. Per scelta o per necessità? Questa è la vera domanda.

## LA PROVA SU STRADA/1

# Per Renault Clio faccia nuova, stessa indole

ALBERTO CAPROTTI

È il momento delle "medie": auto accessibili, per prezzi e dimensioni, lontane dagli eccessi di molti Suv e vicine alle esigenze della gente. Non è un caso quindi se il segmento B attira oggi il 50% del mercato in Italia. Ed è importante allora registrare in questo ambito l'aggiornamento di un modello di grande successo come la Renault Clio, la vettura francese più venduta al mondo in assoluto e per cinque volte nella storia auto straniera più acquistata nel nostro Paese, con 400mila esemplari attualmente circolanti.

delo di larga diffusione, che non ritiene vantaggioso estendere la propulsione esclusivamente a batteria per questa piattaforma. Del resto, la versione più interessante è la E-Tech Full Hybrid 1.6 da 145 Cv, che le prestazioni di un'elettrica pura non le raggiunge ma le sfiora. Renault la accredita infatti di consumi interessanti (25 km con un litro di benzina), 900 km di autonomia complessiva, e la facoltà di percorrere in modalità elettrica l'80% del tempo in cui viene usata in percorrenze cittadine, con un risparmio stimato del 40% di carburante.

Proposta in 5 diverse motorizzazioni ma non in quella 100% a batteria: una scelta in controtendenza ma che ha precise motivazioni

Nessuna rivoluzione, perché auto che vince non si cambia: quello che Renault ha apparecchiato per la sua Clio dovrebbe solo essere un restyling di metà carriera. Eppure esteticamente la nuova sembra completamente diversa dal modello che va a sostituire. Il frontale punta su linee tese, geometriche, sottolineate da prismi cromati in rilievo che danno tridimensionalità alla calandra, giocando con la riflessione della luce. Anche il posteriore è stato rivisto e, pur rimanendo meno vistoso del frontale, ne segue le forme più squadrate che in passato dove spiccava la pulizia delle linee, esaltate dai nuovi cristalli trasparenti delle luci. Anche nelle dimensioni la nuova Clio rimane invariata (4,05 metri), mentre è migliorata la qualità dei materiali interni - il 72% dei quali proviene da riciclo - con l'abolizione dell'uso della pelle come scelta ecologica. Passando alle motorizzazioni, arriva la prima sorpresa. La Clio infatti è disponibile in ben cinque diverse propulsioni: mild hybrid, full hybrid, bi-fuel (benzina e GPL), benzina e diesel, ma non è prevista una versione 100% elettrica, in totale controtendenza rispetto agli usi del momento. Stupisce che proprio Renault, marchio che tra i primi esordì nell'elettrico dieci anni fa con la Zoe, abbia fatto una scelta del genere. Si tratta probabilmente di una strategia mirata su questo mo-

Su strada ciò che spicca della Clio E-Tech sono la silenziosità di marcia, degna di auto di categorie ben superiori, e i consumi molto contenuti ai quali corrispondono basse emissioni, tra 95 e 98 g/km di CO2: meno dei 100 g/km ad esempio richiesti almeno per il momento - per entrare senza pagare nell'Area C di Milano. Un risultato che in genere è alla portata delle Plug-in hybrid e delle elettriche, ma non delle full-hybrid come la Clio. Vettura a vocazione cittadina, nelle ambizioni di Renault può essere una buona scelta come seconda vettura di famiglia ma dovrebbe piacere molto anche al mondo delle flotte. Per quanto riguarda il listino, la versione di ingresso della gamma parte da 17.250 euro. Ne occorrono invece almeno 26.500 per la full hybrid.



## LA PROVA SU STRADA/2

# Elettrica, ma non solo Riparte dalla 600 il nuovo futuro Fiat

Per i vertici Fiat è «l'auto che apre il nuovo futuro del marchio». Per tutti gli altri (ma anche per loro) è una sfida in salita, "addolcita" in corner prima ancora di iniziarla. A poche ore dal debutto su strada della nuova 600 elettrica infatti, è stata ufficializzata la notizia che arriverà presto anche una versione ibrida a benzina: già ordinabile ora, sbarcherà in concessionaria con prezzi intorno ai 20.000 euro alla fine del primo trimestre 2024. Ed è un sollievo sapere, perché investire un nome così iconico e una vettura così riuscita solo sulla propulsione 100% elettrica - che ad oggi fa ancora numeri da campionato dilettanti - sarebbe stato un peccato.

Lo ammette in qualche modo anche Gaetano Thorel, responsabile Fiat e Abarth per l'Europa, spiegandola come una scelta «per venire incontro alle preferenze del cliente, mantenendo un equilibrio tra responsabilità sociale e ambientale. Fiat comunque torna in un segmento dove è stata da sempre leader e che oggi ha 4 milioni di clienti potenziali in Europa che vogliono spazio, autonomia e tecnologia. Il tutto offrendo un modello lungo 4 metri e 17 che - sottolinea ancora Thorel - si ispira ad una tradizione di compatte per famiglia che risale al 1955». Costruita a Tychy, in Polonia, dove si produce già la Jeep Avenger a cui il prossimo anno si aggiungerà anche il

B-Suv Alfa Romeo, prima elettrica del Biscione, la nuova 600e è anche una grande scommessa per Torino perché design, ingegneria e sviluppo sono il frutto del lavoro di 250 professionisti a Mirafiori. Rimettere in auto gli italiani, proprio come ha fatto la sua antenata nel 1955, ma con una vettura (per ora) solo elettrica è una scommessa molto impegnativa. Potrebbe essere meno difficile riuscirci in Francia e Germania, dove l'elettrificazione è molto più avanti (al pari delle sovvenzioni statali) e dove è già stata lanciata infatti una politica commerciale aggressiva su questa vettura. Da noi Fiat punterà sulla seduzione di un modello ispirato alla dolce vita, bella da vedere, di ottima qualità costruttiva, piacevole da guidare con grande spazio a bordo e un'autonomia di 600 chilometri in città con una sola ricarica elettrica, ma in grado di passare dal 20 all'80% della capienza rifornibile in 27 minuti se collegata a una colonnina ad alta potenza.

Spaziosa e bella da guidare, con un'autonomia di 600 km in città con una ricarica ibrida arriverà tra sei mesi (a circa 20.000 euro)

Nel primo test su strada la 600e ci è sembrata fluida e scattante (da 0 a 50 all'ora in 4,4 secondi), silenziosa e agile grazie ad un powertrain già sperimentato sulla Jeep Avenger con il motore elettrico da 115 kW, alimentato da una batteria agli ioni di litio da 54 kWh. Minimalisti e funzionali gli interni con un cruscotto ispirato alla 500 elettrica, e 360 litri di bagagliaio. Per gli amanti del superfluo, la 600e è la prima compatta a offrire i sedili massaggianti e la cromoterapia: è possibile cioè selezionare fino a 8 colori diversi sia per la luce degli interni sia per l'ambiente radio. Due le versioni disponibili che rendono semplice la scelta. "Red", il modello d'ingresso e "La prima" quello superiore. Il prezzo di listino parte da 35.950 euro (che diventano 29.950 grazie alle promozioni e agli incentivi statali in caso di rottamazione). Il piano di finanziamento, sempre in caso di rottamazione, prevede 7.342 euro di anticipo e 36 rate da 199 euro, poi si può decidere se restituirla o acquistarla definitivamente con una rata finale di 19.658 euro. L'unica scelta da fare sarà il colore, tutto il resto è compreso, anche la colonnina di ricarica casalinga. Un modo intelligente per spingere al grande passo.

Alberto Caprotti

## La rivincita delle "medie"

4,17 metri

È la lunghezza della nuova Fiat 600e, appena 12 cm. più della Renault Clio: entrambe fanno parte del segmento B del mercato che contraddistingue le berline medie



La nuova Fiat 600e in versione RED. In alto, la nuova Renault Clio

## RINNOVATO L'ACCORDO

## Il ritorno italiano di Mitsubishi Koelliker prolunga la tradizione

Dopo un periodo di stallo, Mitsubishi torna sul mercato italiano grazie alle sinergie e alla condivisione delle piattaforme costruttive garantite dall'Alleanza con il Gruppo Renault-Nissan e alla rinnovata partnership che a livello distributivo la unisce al Gruppo Koelliker da 44 anni. L'accordo, siglato per la prima volta nel 1979 e che fa del gruppo milanese l'importatore esclusivo del marchio giapponese in Italia, è stato firmato nei giorni scorsi. Dal 1979 a oggi, in Italia, Koelliker ha venduto più di 400.000 vetture del marchio Mitsubishi, dal "mitico" Pajero alla L200, dalla Colt all'Asx e fino alle Eclipse Cross e Space Star. «E' una storia di qualità e di fedeltà al brand da parte dei suoi clienti che meritava di continuare - spiega Marco Saltalamacchia, Ceo e vice presidente esecutivo di Koelliker -». Torniamo a distribuire Colt e Asx perché sono modelli per i quali c'è un buon mercato». An-

La nuova Mitsubishi Colt importata in Italia da Koelliker



cora oggi Mitsubishi in Italia conta un parco circolante composto da più di 250.000 veicoli circolanti, dei quali 70.000 Pajero ed altrettanti L200, con 20.000 Colt e 25.000 Asx. Koelliker che ha in gamma la Eclipse Cross Plug-in, proporrà anche la city car Space Star. A Berlino, poi, nei giorni scorsi è stata presentata alla stampa europea la nuova Mitsubishi Colt, introdotta per la prima volta in Europa nel 1978 e che ha venduto nel mondo oltre 1,2 milioni di unità in sei generazioni. Anche questo modello arriverà nelle concessionarie

Koelliker entro la fine dell'anno. Nel 2024 toccherà al nuovo Outlander Phev e nascerà un nuovo modello completamente elettrico, che vedrà il suo ingresso sul mercato italiano nel 2025. «Il rinnovo della partnership - ha commentato Saltalamacchia - è per noi motivo di grande orgoglio. Non solo perché Mitsubishi continua a vedere in noi un partner solido sul quale poter sempre contare ma soprattutto perché conferma l'importanza strategica del mercato italiano». (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## UN SUV CHE SI RINNOVA

## Strategia Mercedes: dal lusso alla classe GLC coupè mette la freccia per la svolta

Saper cambiare strategia è sempre un sintomo di intelligenza. Lo sta dimostrando Mercedes che dopo aver insistito sul concetto di "lusso" (anche estremo e senza nessuna remora) per declinare la sua offerta di modelli, ora vira su una sfumatura diversa. "Classe" è la nuova parola d'ordine, che riassume meglio della precedente la filosofia di un marchio esclusivo ma che cerca di non essere inaccessibile ai più già a partire dalle premesse. Ecco allora che la gamma dei Suv Mercedes, forte di 13 modelli che spaziano dai 42 ai 313mila euro, di 5 motorizzazioni diverse (con alcuni modelli ancora eroicamente venduti all'85% dei casi con propulsori a gasolio), da 116 a 635 Cv, a 2 e 4 ruote motrici, si arricchisce del restyling della GLC Coupè, un'auto che effettivamente trasuda classe da ogni centimetro quadrato di cui è composta. E che resta la più venduta tra i modelli "a ruote alte" del costruttore tedesco. Nuova è l'aerodinamica delle forme (0,27 il coefficiente), nuovo il sistema Mbx next level con doppio display che inaugura per Mercedes la funzionalità da poco diventata obbligatoria che segnala con segnali acustici e visivi sul cruscotto l'eventuale superamento dei limiti di velocità nel tratto che si sta percorrendo. La rinnovata GLC Coupè esprime classe anche al volante, forte delle quattro ruote



La seconda generazione della Mercedes GLC Coupè

motrici sterzanti e di una nuova generazione di propulsori. Sotto al cofano lavorano solo motori mild hybrid, con potenze da 220 a 389 Cv, e ibridi Plug-in: questi ultimi promettono fino a 120 km di percorrenza in solo elettrico. Una percorrenza capace di soddisfare la maggioranza dei clienti che, potenzialmente, potrebbero non dover mai accendere il propulsore termico nei loro spostamenti quotidiani ma facendo solo affidamento sul pacco batteria da 31,2 kWh che si ricarica in corrente alternata attraverso la presa da 11 kW ma anche in corrente continua, a 60 kW. Quanto ai prezzi, la GLC Coupè di seconda generazione è a listino a partire da 71.000 euro. Perché la classe, alla fine, costa come il lusso. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA