

AUTO&MOTORI
CONTROMANO
**Diesel giù, più CO2
Il paradosso
delle emissioni**

C'è qualcosa di paradossale nel tanto decantato processo di transizione verso una mobilità più "pulita" e sostenibile. E cioè il confronto dei dati relativi alle emissioni reali delle nuove vetture immatricolate in Italia. Ci hanno ripetuto sino allo sfinimento che il diesel è cattivo e che il benzina più o meno ibridizzato, anzi le Plug-in e soprattutto le elettriche, avrebbero ridotto la percentuale di CO2. Ma le 100% a batteria - malgrado la spinta degli incentivi - restano una

nicchia del mercato, e le full hybrid totalizzano il 15% delle immatricolazioni. Mentre il gasolio è in calo, non per scelta ma perché sono sempre meno i modelli di fascia bassa a listino. Oggi gli italiani continuano a comprare auto a benzina (54%) e diesel (20%) per un totale di emissioni di CO2 medie di 122,5 g/km. Solo due anni fa, le benzina erano al 48%, e le diesel al 25% per una CO2 media di 119,8 g/km. Cioè più bassa di oggi. Qualcosa, evidentemente, non torna.

Mille km con un pieno L'e-Power di Nissan esalta la nuova Qashqai

MAURIZIO BERTERA

“Elettrico, ma senza la spina”: lo slogan è ormai conosciuto, almeno quanto la piccola rivoluzione che la sua introduzione ha comportato nel mercato dell'automobile. Con tutto il rispetto per la pur validissima variante a benzina mild hybrid da 140 o 158 cavalli infatti, quando si parla di Qashqai si pensa immediatamente al sistema e-Power che muove questo Suv molto apprezzato dal mercato: un full hybrid esclusivo di Nissan il cui successo è illustrato da numeri importanti. A partire da quelli delle vendite: dal lancio sono ad oggi oltre 140mila i clienti in Europa della Qashqai e-Power, e sono oltre 20.000 i clienti italiani che lo hanno scelto. L'Italia si conferma leader in Europa per le vendite di questa innovativa tecnologia a cliente privato: nei primi 6 mesi del 2024 le unità e-Power vendute sono 7.000, comprendendo anche X-Trail, in crescita del 36% rispetto allo stesso periodo del 2023. Oggi, il 50% delle Qashqai vendute nel nostro Paese sono con propulsore e-Power. Ma ci sono altri dati che colpiscono, quelli del computer di bordo ad esempio, che non possono mentire: alla fine del nostro test sulla rinnovata Qashqai - tra le salite e discese dell'Algarve portoghese, e con un tratto di autostrada - la media del consumo è stata di 5,9 litri ogni 100 km, o se preferite 17 km con un solo litro di benzina. Non ci siamo risparmiati alla guida, lo sottolineiamo, quindi gran parte del merito è dell'e-Power. «L'aspettavamo dal 2017 e i risultati sono arrivati, dal 2022: la nostra maggiore soddisfazione è ricevere dei post tramite i social con foto scattate dai clienti che inquadrano il cruscotto che segna oltre un migliaio di km fatti con un solo pieno di benzina. E' la conferma che il nostro e-Power resta la mi-

gliore transizione possibile verso l'elettrico puro, ancora rallentato da problemi di listini elevati e da un sistema di infrastrutture non ancora a punto», sottolinea Marco Toro, presidente e amministratore delegato di Nissan Italia. Giusto ricordare come è ar-

ticolato il sistema: il 1.5 turbo benzina da 158 Cv e 250 Nm tre cilindri non è direttamente collegato alle due ruote motrici ma funge da

generatore per ricaricare una batteria agli ioni di litio da circa 2 kWh che alimenta il propulsore elettrico di trazione da 190 cavalli di po-



tenza e 330 Nm di coppia. Il tutto è abbinato a una trasmissione a singolo rapporto. Così la sensazione al volante è vicinissima a quella

tipica di un'auto elettrica nello spunto da zero, nella reattività dell'acceleratore e nell'assenza di ritardi nell'erogazione grazie alla

mancanza di un cambio tradizionale. E nel traffico urbano, le frequenti frenate aumentano la rigenerazione di energia tenendo spento il motore a benzina fino anche al 65% del tempo. Il tocco in più è ovviamente l'e-Pedal che massimizza la rigenerazione e consente di guidare per la maggior parte del tempo usando solo il pedale dell'acceleratore, che in rilascio rallenta molto l'auto grazie al freno motore della parte elettrica.

Sul fronte design la novità per la Qashqai in edizione 2024 è rappresentata dall'addio alla familiare mascherina V-Shape a trapezio rovesciato per puntare su un frontale che strizza l'occhio alla Ariya. In abitacolo, invece, si è alzato il livello di materiali, rivestimenti e soprattutto della connettività con lo schermo centrale da 12,3". Gli ordini sono stati appena aperti, e i prezzi di listino sono uguali a quelli precedenti (a partire da 31.570 euro per le versioni Mild Hybrid e 37.320 euro per le versioni e-Power). Non troveremo più l'allestimento d'ingresso Visia: si parte infatti con quello Acenta, dalla dotazione standard più ricca. La tecnologia e-Power, parte della strategia Nissan di elettrificazione, ha un ruolo fondamentale per accompagnare i clienti verso il futuro di mobilità elettrica ed entro il 2026 Nissan lancerà in Europa la terza generazione di questa tecnologia che sarà il 20% più potente e costerà il 20% in meno. Entro il 2026 i costi di produzione di e-Power saranno pari a quelli di un motore termico e nello stesso periodo Nissan conta di moltiplicare per circa 4 volte le vendite realizzate finora, raggiungendo così le 550.000 unità.

AL VOLANTE DELLA NUOVA ELETTRICA DEL BISCIONE

Alfa Junior Veloce, la potenza della tecnica

ALBERTO CAPROTTI

La prima Alfa Romeo Junior a presentarsi su strada non è quella "vera". Ma riassume chiaramente ciò che il marchio del Biscione sa ancora offrire in termini di tecnica e di potenza. Spieghiamo meglio: in attesa della versione ibrida a benzina da 1.2 litri e 136 Cv, che catalizzerà la stragrande maggioranza degli ordini, e di quella elettrica, Alfa fa debuttare la Veloce, ovvero il top di gamma della versione 100% a batteria del suo nuovo modello. La potenza del motore elettrico di Junior Veloce raggiunge i 280 Cv (207 kW) con una coppia di 345 Nm, in coerenza con l'esistente gamma Veloce di Giulia, Stelvio e Tonale. E' l'importante risultato ottenuto con una nuova unità elettrica (che debutta in anteprima su Junior) che in questa configurazione assicura le elevate prestazioni della versione più sportiva, perfetta interpretazione "green" del Dna Alfa Romeo.

La 100% a batteria da 280 CV riassume lo spirito sportivo del marchio. In attesa della più abbordabile ibrida a benzina

Abbiamo provato la Junior Veloce nei 20 km e le 110 curve del bellissimo circuito Langhe di Balocco (VerCELLI), eccezionalmente aperto per questo test in tutta la sua estensione (non accedeva dal 1962): tutto lo sviluppo progettuale degli ingegneri Alfa si è focalizzato su interventi volti a massimizzare performance, handling e divertimento puro alla guida. Lo dimostra la calibrazione ad hoc dello sterzo (con un rapporto 14,6 è il più diretto del segmento) ed estremamente preciso per esaltare doti di tenuta di strada davvero sorprendenti.

«Volevamo costruire l'auto elettrica più divertente da guidare della categoria - spiega Daniel Tiago Guzzafame, responsabile del prodotto Alfa Romeo - e credo che ci siamo riusciti, esaltando l'efficienza, la sportività ma anche il confort complessivo della vettura».



La nuova Alfa Romeo Junior Veloce

L'assetto della Junior Veloce è sportivo e ribassato di 25 mm; le barre antirullo anteriori e posteriori hanno una taratura sportiva per garantire un inserimento in curva rapido e preciso; l'impianto frenante prevede all'anteriore dischi da oltre 380mm con pinze monoblocco a 4 pistoncini.

L'autonomia della Junior Veloce è di 410 km con la batteria al massimo della carica. Il differenziale Torsen garantisce la migliore trazione possibile in ogni condizione. Inoltre, gli pneumatici performanti da 20 pollici sono specifici per veicoli elettrici ad alte prestazioni e offrono elevati livelli di aderenza.

La vettura, con la sua linea particolare e la coda trunca, esteticamente conferma l'originalità del progetto già svelato al momento della prima presentazione statica, quando ancora - prima delle polemiche che hanno portato al cambio del nome - la nuova nata di segmento B di Alfa si chiamava Milano. Lunga 4,17 metri, con 400 litri di bagagliaio e 1.590 km di peso complessivo che la collocano al vertice del suo segmento di appartenenza quanto a leggerezza complessiva, la Junior Veloce conferma - come accade per ogni Alfa Romeo - che gli obiettivi di progetto sono da sempre l'handling e la dinamica di guida, che devono posizionarsi al vertice della categoria. Ed è proprio per questo motivo che Alfa ha chiamato a condurre il progetto Junior la stessa squadra di ingegneri che ha dato vita a progetti unici come 4C, 8C, Giulia e Stelvio Quadrifoglio, Giulia GTA e anche la 33 Stradale, ancora in fase di sviluppo.

E' chiaro comunque che non sarà questa versione estrema (anche nel prezzo, visto che costa la bellezza di 48.500 euro) a decretare il successo di un modello fondamentale per il futuro del marchio, quanto invece l'ibrida a benzina da 136 Cv, che ha un listino molto più abbordabile (da 29.900 euro) e che ambisce ad andare oltre il perimetro degli alfisti, catturando nuovi clienti attratti dal suo design e della sua sportività.

«In Italia - dichiara Faget - Aixam ha 103 distributori con 137 punti vendita e negli ultimi dieci anni siamo cresciuti del 263% mentre nel 2023 le vendite sono aumentate del 13% rispetto al 2022 superando le 4.000 unità, delle quali il 22% elettriche». Già, le minicar 100% a batteria. Oggi nessun costruttore può permettersi il lusso di rinunciare alle mini-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FERDINANDO SARNO

IL MARCHIO AIXAM LEADER DEL MERCATO

Il vantaggio di guidare senza patente: il boom delle mini-car

Il processo di elettrificazione, ormai, coinvolge tutti: automobili, mezzi pesanti, veicoli commerciali, motociclette, biciclette e anche minicar. Sì, quelle vetturine/quadricicli che 20 anni fa facevano un rumore assordante procurato da bicilindrici di derivazione motociclistica. Bene, nel corso degli anni questi mezzi si sono evoluti alla grande, grazie al design più moderno, all'accessibilità, al comfort e alla sicurezza. «I nostri primi clienti furono gli over 50 che necessitavano di un veicolo che fosse una via di mezzo fra la moto e l'automobile - spiega il direttore generale di Aixam Mega Italia, Tom Faget, l'azienda francese che, con 365.000 veicoli venduti tra il 1983 e il 2023, è storicamente il primo produttore europeo di quadricicli leggeri -. Poi, sono arrivati i giovani che, probabilmente per l'ottimo rapporto qualità/prezzo delle nostre mini-

car, (e per il fatto che si potevano guidare senza patente, aggiungiamo noi) hanno dimostrato un grande interesse per queste vetture».

E che quello delle minicar sia un mercato di nicchia ma in continua fase di accelerazione lo dimostrano i numeri: in Italia (in assoluto il secondo mercato europeo dopo quello francese) +18% rispetto al 2022 per un totale di oltre 17.000 immatricolazioni nel 2023 (dati Dataforce), in gran parte con intestazione a clienti privati (85% nel 2023, 6 punti in più rispetto al 2022).

Le minicar si dividono in due categorie: L16 (fino a 45 Km/h di velocità massima) e L17 (oltre i 45 Km/h). Se si considera soltanto il mercato dei quadricicli L6, la quota degli acquirenti privati è al 90%, mentre nel seg-



I quadricicli leggeri di Aixam hanno 137 punti vendita in Italia

 Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

 Si può accedere
anche con il QR Code


car con la spina che, sorprendentemente, per i più scettici diventano, spendendo il meno possibile, il veicolo di avvicinamento alla mobilità elettrica. Tutti i modelli Aixam-Mega, veicoli commerciali compresi, oltre alle versioni endotermiche, hanno la versione elettrica per l'acquisto delle quali servono dai 10 ai 12 mila euro.

L'ultima minicar arrivata in casa Aixam Mega si chiama e-Minauto Access e può essere guidata già a 14 anni. È una minicar disponibile anche in versione diesel con consumi bassissimi (30 km con un litro), a due posti spaziosa e confortevole, con allestimenti curati, una lunghezza di 2,7 metri e bagagliaio da 422 litri. L'autonomia della versione elettrica - garantita da una batteria al litio da 5,1kWh - è di 75 chilometri, con tempo di ricarica per la batteria di 2 ore e mezzo. La potenza è di 6 kW/8,15 CV a 5500 giri/minuto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA