

CONTROMANO

**Povere elettriche:
la metà acquistate
da chi le vende**

Un dato su tutti fa capire la drammatica realtà delle auto elettriche in Italia. Federauto, la federazione dei concessionari, ha denunciato in questi giorni che la rete di vendita è costretta a intestare a se stessa più del 50% delle auto a batteria immatricolate. Il presidente Massimo Artusi parla di «una pressione eccessiva sui venditori per un Green Deal Automotive che vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato». Le normative sulle emissioni e il ri-

schio di molte pesantissime inducono le Case «a forzare la fabbricazione di Bev che il mercato non assorbe». Così i costruttori trasferiscono l'onere di smaltire queste vetture sui concessionari «con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto». A ciò «si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni venditori - con successiva fatturazione - di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale».

AUTO&MOTORI

Il Salone della capitale francese aperto fino al 20 ottobre prova a reagire al momento di grande sofferenza che sta attraversando il settore proponendo una serie di debutti mondiali e di novità di prodotto

7 anteprime

Sono 7 le anteprime del Gruppo Renault al Salone di Parigi: Renault R4 e Emblème; Dacia Bigster; Mobilize Duo e Bent, Alpine A390 e Alpenglow Hy6

ALBERTO CAPROTTI
inviato a Parigi

Non ci sono più i Saloni dell'Auto di una volta, ma quello di Parigi prova a far finta di esserlo. Ha una missione quasi impossibile da assolvere: far dimenticare la crisi del settore. E ci prova con l'unica arma rimasta, sfornando cioè anteprime e novità.

Il Gruppo Renault qui gioca in casa e assume il ruolo di protagonista con 7 anteprime mondiali: ha prodotto e ambizioni, quindi gioca le sue carte. Con Dacia, prima di tutto. Che faccia sul serio, anzi che sia uno dei pochi marchi che stanno "spaccando" il mercato, ormai non ci sono più dubbi. Lo dicono i numeri, con la Sandero che continua a essere la vettura più venduta in Europa del segmento B, e la Duster che resta uno dei Suv preferiti dal pubblico in Italia, e non solo. Ora Dacia alza l'asticella e tenta l'avventura anche nel segmento C, che - secondo accreditate previsioni - entro il 2025 assorbirà il 23% del mercato continentale. Lo fa portando al debutto un modello completamente nuovo, la Bigster, che con i suoi 4,57 metri di lunghezza è la vettura più grande mai prodotta dal brand del Gruppo Renault. Si tratta di un Suv esteticamente molto gradevole, proposto con un listino interessante: arriverà in Italia alla fine del primo trimestre 2025 e il prezzo di accesso (ancora non ufficiale) sarà co-



La nuova Dacia Bigster, in Italia nel secondo trimestre 2025



La nuova R4 di Renault: costerà meno di 25.000 euro

Da Dacia Bigster a Renault 4 Parigi sfida la crisi dell'auto

Protagoniste del Salone un nuovo Suv con un rapporto interessante tra qualità e prezzo, e la riedizione in chiave elettrica e tecnologica di un modello iconico

munque inferiore ai 25.000 euro, con la versione ibrida che non raggiungerà i 30.000. Facendo due conti, si tratta del 20% in meno di modelli analoghi della concorrenza. Un risultato ottenuto alleggerendo la vettura, eliminando elementi inutili e puntando

sull'essenziale senza però rinunciare a nulla. Sotto al cofano, oltre ai benzina full e mild hybrid, debutta un nuovo bi-fuel ECO-G benzina-GPL per la prima volta in assoluto abbinato a un sistema ibrido leggero da 48 Volt a basse emissioni. Insomma: forme gradevoli, prezzo abbordabile, consumi ridotti. La ricetta per ricevere soddisfazioni sul mercato esiste, e qualcuno per fortuna la propone ancora. L'altra via è quella dell'elettrico, se non proprio per tutti almeno per molti. Renault ci prova, puntando questa vol-

ta sulla tradizione e facendo debuttare al Salone la nuova R4, riedizione di un modello iconico che parecchi anni fa ha attraversato la vita di molti. «Era l'auto "da vivere" - spiega Fabrice Cambolive, amministratore delegato del brand francese - buona per la città e per la campagna, che fondò il suo successo sullo spazio che offriva e sul carattere che esprimeva. Caratteristiche che abbiamo mantenuto anche ideando la nuova R4». Completamente costruita in Francia, lunga 4,14 metri, con 420 litri di бага-

gliaio, due motorizzazioni elettriche e tre livelli di potenza fino a 400 km di autonomia, a prima vista pare sofisticata e cittadina nel dna: le somiglianze con l'antenata sono solo nei dettagli, reinterpetati con la tecnologia e lo stile di oggi. Ma il risultato è davvero gradevole. La R4 è già ordinabile ma arriverà in Italia poco prima della prossima estate. Ancora non stati comunicati i prezzi, ma è probabile che partiranno da circa 28.000 euro al lordo degli incentivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NUOVO DESIGN

Citroën C4 e C4X, guida lo stile

L'anteprima mondiale delle berline francesi: arrivano a inizio 2025

dall'inviato a Parigi

Tutto si può dire, tranne che non sia un marchio in perenne movimento. Nel giro di un anno infatti, Citroën ha rinnovato la sua gamma di veicoli commerciali, ha migliorato Berlingo e Space-Tourer, ha cambiato il volto del segmento B con la Nuova C3 e la Nuova C3 Aircross, e ora si prepara a rilanciare due modelli importanti. Il Salone di Parigi - oltre che per svelare il restyling della piccola Ami - diventa così la vetrina ideale per la "prima"

Il marchio di Stellantis mostra al Salone il restyling della Ami e dei suoi modelli del segmento C. Notevoli i ritocchi estetici e negli interni. Anche i motori sono più ecologici e con meno emissioni

mondiale delle nuove C4 e C4X. Lanciata alla fine del 2020, la C4 è la seconda auto più venduta in Europa nella prima metà del 2024 nel mercato delle berline compatte del segmento C. Commercializzata dal 2023, la C4X invece ha invece avuto un inizio molto positivo in Medio Oriente e ora cerca di farsi strada anche in Europa. Citroën ha ridisegnato le due

vetture senza stravolgerle, ma aumentandone maturità e carattere, senza mai discostarsi dai loro punti di forza storici, come il comfort e lo spazio a bordo. Su entrambi i modelli, la parte anteriore è cambiata, incorporando il nuovo logo e sposando la nuova identità del marchio. Sulla C4, anche la parte posteriore si è evoluta per conferirle maggiore eleganza,

pulizia e sostanza, mentre la C4X mantiene il suo stile da fastback già molto attraente. Questo cambiamento nel design è accompagnato da un comfort di bordo migliorato, con l'adozione di nuovi sedili Citroën Advanced Comfort ridisegnati, e un nuovo quadro strumenti digitale da 7" per completare il touch screen da 10". Queste caratteristiche sono completate dalle sospensioni Citroën Advanced Comfort, dallo spazio generoso in tutte le sedute e da quasi 20 tecnologie di Adas, cioè i sistemi di assistenza alla guida.



La versione 2025 della Citroën C4

In Europa, questo cambiamento è accompagnato da una gamma di motori che promuovono l'elettrificazione, consentendo meno emissioni di CO2 e risparmi sui consumi. Accanto alle collaudate versioni elettriche da 100 e 115 kW (con autonomia fino a 420 km), si potrà infatti scegliere tra i nuovi modelli Hybrid da 100 e 136 Cv a benzina che promettono riduzioni

del 20% quanto a emissioni e consumi, mentre nel solo uso cittadino il marchio francese stima di poter contare sulla propulsione 100% elettrica fino al 50% del tempo in cui l'auto si muove. A seconda dei mercati, sarà disponibile anche il 1.2 PureTech 130 Cv EAT8 per fornire una risposta a tutte le esigenze del pubblico. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NOVITÀ SUL MERCATO/1

Bmw Serie 1, vent'anni dopo la prima cambia faccia e motori ma non lo spirito

La freschezza dei 20 anni appena compiuti, sulla scia dei successi ottenuti dal 2004 ad oggi. E' la nuova Bmw Serie 1 giunta alla quarta generazione che arriva con un design dinamico, una gamma di motorizzazioni completamente rinnovata e una tecnologia del telaio ampiamente migliorata ma non rinuncia al suo spirito da vera Bmw pur essendo il modello di accesso alla gamma.

Nell'abitacolo spicca lo schermo panoramico curvo, orientato verso il conducente. Il cruscotto digitale da 10,7 pollici può venire personalizzato nella grafica, mentre il monitor a sfioramento tattile, dedicato all'infotainment, ha una dimensione di 10,25 pollici, decisamente intuitivo e reattivo nella risposta. Rispetto al modello precedente la lunghezza è leggermente

aumentata, arrivando a 4 metri e 36 cm. Il frontale estremamente piatto e significativamente più basso accentua il carattere sportivo della nuova vettura. La griglia del radiatore, ampia e protesa in avanti, sfoggia un'innovativa struttura a barre verticali e diagonali. La gamma dei propulsori della nuova Bmw Serie 1 propone un bel ventaglio di scelte: la 120 a benzina mild hybrid,

la sportiva M135xDrive e le due opzioni a gasolio: la 118d 2.0 da 150 CV, mentre la 120d abbina lo stesso propulsore a un sistema ibrido leggero da 163 CV. I prezzi: la variante non elettrificata (Bmw 116) parte da 34.400 euro (122 CV). La 120 è in vendita da 37.000 euro, la 118d da 39.000 e la 120d da 40.000. (Gabriele Villa)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La quarta generazione della Bmw Serie 1

NOVITÀ SUL MERCATO/2

Cupra sorprende ancora con Terramar, il Suv sportivo che non passa inosservato

Un Suv sportivo da 4,5 metri, un nuovo design che non passa inosservato, soprattutto di tre quarti anteriore, aggressivo ma con misura. Si chiama Terramar, in omaggio allo storico circuito in cui è nato il marchio Cupra. Gli interni sono molto personali e distintivi, con richiami stilistici color rame e che abbracciano anche la sostenibilità grazie ai sedili sportivi avvolgenti rivestiti con tessuto riciclato; pregevole il sistema audio Sennheiser.

La nuova Terramar è disponibile anche con tecnologia ibrida plug-in che eroga 272 CV (200 kW) e offre oltre 100 km di autonomia elettrica, che abbiamo testato in terra catalana, nella prova da Barcellona a Sitges e dintorni. La dinamica è ottimizzata grazie alle sospensioni sportive di serie e allo sterzo progressivo, oltre che al nuovo controllo dinamico dell'assetto e alle pinze freno Akebono. Silenziosa e confortevole, soprattutto nei posti anteriori, Cupra Terramar si lascia condurre docilmente; lo spazio in generale è abbondante, ma il bagagliaio potrebbe essere più ampio se si pensa alle esigenze di quattro passeggeri; sicura nella tenuta, con appoggi in curva senza tentennamenti, è sveglia nelle accelerazioni e pronta nei veloci cambi di direzione, co-



La Cupra Terramar

si come nelle frenate di emergenza. Insomma, anche se deriva dall'immenso supermercato tecnologico di Wolfsburg, ben si differenzia rispetto alle cugine tedesche. Progettata e sviluppata a Barcellona, la Terramar sarà prodotta nello stabilimento Audi di Győr, in Ungheria, con consegne dall'ultimo trimestre di quest'anno. Disponibile con 5 motori con tre diverse tecnologie: TSI (benzina), Hybrid (mild) e la nuova generazione e ibrido Plug-in, con potenze da 150 a 272 CV. Prezzi a partire da € 42.250. (Mariano Da Ronch)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PRESENZE A PARIGI

Riecco Tesla e molta Cina Ma non solo

Tanta, tantissima Francia. Ma non solo. Il Salone dell'Auto di Parigi - che va in scena rispettando l'ormai consolidata alternanza annuale con quello di Monaco - torna ad essere un appuntamento importante: molti marchi hanno scelto di non esserci (da Mercedes a Toyota, Volvo, Jeep, Hyundai, Nissan e Suzuki), ma questa volta non sono le assenze e fare notizia. Aperto al pubblico fino a domenica 20 ottobre alla Fiera di Porte de Versailles, segna il ritorno di alcuni costruttori di peso come Tesla, che mancava dal 2018, quando portò a Parigi la Model 3. In questa edizione i pari sono puntati sull'avveniristico pick-up elettrico Cybertruck.

Il Gruppo Bmw (che controlla Mini, qui con l'anteprima mondiale delle John Cooper Works Aceman ed Electric) si affaccia di nuovo alla ribalta francese e inevitabilmente mette al centro dell'attenzione prototipi sviluppati sull'architettura Neue Klasse che caratterizzerà il suo futuro elettrico, ossia le Vision e Vision X.

Audi invece svela la declinazione Sportback della nuova Q6 e-tron, il primo modello realizzato sulla piattaforma PPE condivisa con Porsche. Prima uscita ufficiale per il grande pubblico anche della nuova Q5. Passerella infine per la A5 e la A6 e-tron da oltre 700 km di autonomia. Volkswagen mostra il nuovo Suv a 7 posti Tayron, con motori turbodiesel, ibridi o Plug-in che subentrerà alla Tiguan Allspace, oltre al concept della ID. GTI. Il Gruppo è rappresentato anche da Skoda con il suo Suv compatto elettrico Elroq.

Anche Stellantis punta sulle francesi Citroën e su Peugeot: quest'ultima porta al Salone la declinazione elettrica della nuova 408, e le versioni da 700 km di autonomia della e-3008 e della e-5008. Alfa Romeo è il solo marchio automobilistico italiano (anche Iveco figura fra gli espositori, ma è impegnata su altri fronti) al Salone: si presenta con la 33 Stradale e con la Junior ibrida, al suo debutto internazionale, ma la grande novità è il model year 2025 dell'Alfa Romeo Tonale, versione rinnovata del suo Suv compatto. In Francia c'è pure Leapmotor, il costruttore cinese con il quale Stellantis ha stretto un accordo di commercializzazione e produzione, con la piccola city car T03 e il Suv C10 che saranno i primi prodotti a sbarcare in Italia.

Presenza a Parigi anche per Ford, con l'elettrica Capri (fino a 627 km di autonomia), e per la coreana Kia, con la sbarazzina compatta EV3 a zero emissioni, il restyling della Sportage e la EV9 GT. Tutto il resto è inevitabilmente Cina, con uno sbarco corposo di marchi conosciuti e non. Da BYD a Dongfeng Forthing, GAC, Hongji, Maxus, Xpeng, Seres e Aito. Il futuro (ma anche il presente) ormai è loro. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA