

AUTO&MOTORI

CONTROMANO

L'Europa al volante ora può salvarsi solo con le piccole

Luca de Meo, ad di Renault, ha rilanciato recentemente il suo appello ai costruttori europei per una strategia comune di contrasto all'invasione cinese, utile a ribaltare lo stato di crisi del mercato e favorire una transizione sostenibile della mobilità. «Le auto piccole sono una soluzione alle sfide industriali più urgenti», sostiene De Meo. Due dati in particolare fanno riflettere: la media europea delle vetture in commercio è del 60% più pesante di 20 anni fa, e

il prezzo nel mercato è aumentato del 60% in 10 anni. L'Europa però è stata da sempre il maggior produttore di auto compatte: proprio su queste bisognerebbe tornare a puntare. Senza una crescita dei volumi, l'industria europea dovrà affrontare importanti chiusure a breve termine. In più nel 2025, i costruttori europei dovranno vendere almeno un veicolo elettrico ogni quattro termici per evitare le sanzioni. Prospettiva, al momento, del tutto irrealizzabile.

LA GAMMA SI ALLARGA

Jeep Avenger, scalata continua. Con la 4xe ora è anche integrale

ALBERTO CAPROTTI

I numeri dicono tutto: 120mila pezzi immatricolati in Europa dal debutto sul mercato a oggi, terza vettura in assoluto e Suv più venduto in Italia. Jeep Avenger piace per le dimensioni contenute, l'estetica azzeccata e la completezza della sua gamma. Che oggi alle versioni a benzina, mild hybrid ed elettrica, aggiunge anche quella a trazione integrale. Arriva infatti Jeep Avenger 4xe, già ordinabile con prime consegne previste nel secondo trimestre 2025, nell'allestimento Upland (a 31.950 euro) e in quello speciale denominato The North Face Edition, realizzato in soli 4806 esemplari (l'altezza del Monte Bianco) in collaborazione con il noto marchio di abbigliamento sportivo. In questo caso il listino parte da 37.950 euro.

Specifico per la Avenger 4xe è il motore mild hybrid a 48 Volt composto dal 1.2 turbo benzina 3 cilindri da 136 Cv e due motori elettrici, uno inserito nella trasmissione - l'automatica doppia frizione a 6 rapporti - e l'altro abbinato all'asse posteriore. A prescindere dalla carica della batteria: il 1.2 infatti può ricaricarla, permettendo quindi di poter contare sempre sulle quattro ruote motrici. L'unica discriminante è la velocità: fino ai 30 km/h la trazione integrale è sempre inserita, con ripartizione 50:50, mentre oltre e fino ai 90 km/h si attiva unicamente quando necessario. Superati i 90 km/h si viaggia unicamente con le ruote anteriori in funzione, così da risparmiare carburante.

La 4xe si distingue dalle "sorelle" per il look, più avventuroso grazie ai paraurti più sporgenti con protezioni in plastica scura, alle gomme M+S che calzano cerchi neri di 17" e alle barre sul tetto di serie, per i sedili rivestiti di un tessuto più robusto e lavabile con acqua e per la trazione 4x4 anziché sulle sole ruote anteriori. Un'altra importante differenza meccanica riguarda le sospensioni posteriori: al posto del classico schema a ponte torcente ci sono quattro bracci, che promettono di guidare con maggior precisione i movimenti delle ruote migliorando la stabilità e il comfort sia sull'asfalto che in "off-road". Trattandosi della Jeep Avenger con l'animo più fuoristradistico, la 4xe ha angoli d'attacco maggiorati rispetto alle altre versioni e può affrontare pendenze fino al 40%, mantenendo fino al 20% di trazione anche quando c'è poca o nessuna aderenza sull'asse anteriore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Una versione speciale, la The North Face Edition, inaugura la nuova variante 4x4 di un modello che è già la terza vettura in assoluto e il Suv più venduto in Italia

La svolta 100% elettrica ha bloccato gli investimenti sui motori tradizionali ma molti costruttori continuano a sviluppare soluzioni ibride estremamente efficienti anche con questi propulsori. Da Jeep con la trazione 4xe sul suo modello più venduto a Kia con il primo full-hybrid GPL, fino a Nissan con il suo rivoluzionario e-Power, e Audi che inaugura una nuova piattaforma dedicata a queste alimentazioni

ADRIANO TORRE

Dalla "trifula" (il Tuber Magnum del Piemonte, il pregiato e costoso tartufo bianco) al Tri-Fuel il passo può sembrare enorme, ma c'è un legame territoriale a Cherasco, cittadina storica e illustre (come testimoniano palazzi nobiliari, torri medievali e chiese barocche): siamo all'inizio della terra dei tartufi, ma anche nella zona in cui ha la sede BRC, azienda specializzata in propulsori a gas che lavora per una mobilità più pulita e sostenibile. Qui Kia e BRC hanno sviluppato la prima alimentazione pluri-combinata: sulla nuova Kia Niro, infatti, ha esordito il sistema Tri-Fuel, con propulsione contemporaneamente a benzina, elettrica e a gas, grazie alla storica partnership del marchio coreano con Westport Fuel System Italia/BRC.

La base è la motorizzazione HEV, con l'aggiunta dell'alimentazione GPL, il tutto di serie, prima della vendita. L'obiettivo principale non è soltanto proporre un'alternativa, ma offrire in una sola soluzione economica i vantaggi di una motorizzazione ibrida basata su consumi inferiori grazie all'apporto elettrico (circa 20% di risparmio, dipende dallo stile di guida) abbinata al costo contenuto del gas GPL (medio circa 0,71). Il risultato è una Kia Niro Tri-Fuel dotata di 1600 km di autonomia nel ciclo combinato grazie al serbatoio benzina da 42 litri e uno di GPL da 40 litri (sotto il piano del bagagliaio, senza togliere spazio che resta di 425 litri). La batteria per alimentare l'elettrico è sotto i sedili posteriori, mentre una seconda unità elettrica da 11 CV fa da alternatore e motorino di avviamento.

Il funzionamento è semplice, le prestazioni soddisfacenti (max 160 km/h, da 0 a 100 km/h in 11"), e il portafoglio si apre di meno. Kia Niro Tri-Fuel è spinta da un 4 cilindri aspirato di 1,6 litri ad alta efficienza con 126 CV di potenza totale (90 CV del termico uniti ai 43,5 CV dell'elettrico). Il cambio automatico a doppia frizione a sei marce è scorrevole e reattivo. La Niro è un modello indovinato, lungo 4,42 metri in stile crossover, cui si aggiungono nella Tri-Fuel soltanto 80 kg di peso. Abitacolo elegante, comodo e dotazioni essenziali, pensate per contenere i costi. Rifornimento sott'occhio con il commutatore benzina-GPL con i LED per i livelli del gas. Il listino parte da 34.450 euro, la garanzia è di 7 anni o 150 mila km.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NUOVA SOLUZIONE

Kia Niro Trifuel: il debutto di gas, elettricità e benzina insieme

La propulsione pluri combinata del marchio coreano consente fino al 20% di risparmio sui consumi in aggiunta ai vantaggi dei costi contenuti del GPL



La nuova Jeep Avenger 4xe con l'allestimento The North Face



La nuova Nissan X-Trail e4orce: la versione base costa 43.600 euro

L'auto termica che "funziona" esiste ancora

La Kia Niro Tri-fuel: il listino parte da 34.450 euro con 7 anni di garanzia



La Audi A5 al debutto inaugura una nuova numerazione per le vetture del marchio

IL NOSTRO TEST

L'elettrico senza spina di Nissan anche sui 7 posti della X-Trail

L'avevamo provato sulla Qashqai, il modello di punta di Nissan per popolarità e vendite. Ma il sistema full hybrid e-Power, che prevede la trazione elettrica sulle ruote e un motore a benzina destinato esclusivamente alla ricarica della batteria (che non ha quindi bisogno di alimentarsi alla colonnina), ci è sembrato sorprendentemente efficiente anche sulla X-Trail e-4orce. Più imponente della sorella minore con i suoi 4,68 metri di lunghezza (25 cm in più della Qashqai) e i 1.910 kg di peso, questa crossover a trazione integrale che negli anni ha ingentilito le forme e migliorato notevolmente la linea, è oggi una vettura moderna e tecnologicamente "avanti", piacevolissima da guidare e forte di una qualità costruttiva davvero alta. Disponibile anche a 7 posti, la nuova X-Trail 1.5 a benzina da 213 Cv nella versione equipaggiata con l'e-Power che abbiamo provato in varie tipologie di percorso è risultata agile e sicura, con consumi medi di circa 18 km/litro che crescono però nei tratti autostradali. Il listino parte da 43.600 euro.

In fuori strada, la trazione 4x4 affidata a due motori elettrici gestisce in maniera rapida e precisa la potenza, in base all'aderenza disponibile; sfruttando le modalità di guida Off-road (per lo sterrato o la sabbia) o Snow (per la neve) ci si arrampica bene. Non manca l'hill descent control, che limita automaticamente a 8 km/h la velocità nelle discese ripide.

I vantaggi e il piacere della guida in elettrico unitamente alla semplicità di alimentazione a benzina e la possibilità di percorrere più di 1.000 chilometri con un pieno, fanno di e-Power probabilmente la tecnologia più efficiente di transizione dalla mobilità termica alla mobilità totalmente sostenibile. Nissan ha recentemente annunciato che la produzione globale di veicoli equipaggiati con questo propulsore, venduti ormai in 68 mercati in tutto il mondo, ha superato 1,5 milioni di unità, ed è scelta già da quasi la metà dei clienti in Giappone dove questa tecnologia ha debuttato ormai da otto anni. In Europa, l'e-Power è stato lanciato nell'estate del 2022 ed è disponibile su Nissan Qashqai e X-Trail. Molto apprezzato per il piacere di guida, i bassi consumi e la silenziosità, è già stato scelto da oltre 100.000 clienti europei, di cui oltre 20.000 in Italia. E oggi, sempre in Italia, il 60% dei Qashqai venduti a un cliente privato sono con propulsore e-Power. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Elettriche pure solo al 4%, crolla il metano Emissioni stabili

Nei primi 10 mesi dell'anno gli italiani hanno scelto per il 29,2% un motore a benzina acquistando la loro nuova auto. Il diesel si è fermato al 14% dei consensi, mentre il Gpl non è andato oltre il 9,4%. Crollo del metano, scelto appena dallo 0,1% degli italiani. Le vetture ibride sono salite (mild+full hybrid) al 39,9%. Per le Plug-in invece, la percentuale non supera il 3,3%. Tra gennaio e ottobre, solo il 4% delle vetture nuove aveva un'alimentazione 100% a batteria. Le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni nei primi 10 mesi del 2024 sono sostanzialmente uguali a quelle dello stesso periodo del 2023 (119,4 g/Km): il dato è migliorato solo dello 0,4%.

Non si tratta di una rivoluzione, perché i vertici di Audi precisano con insistenza che la trasformazione del marchio in "solo elettrico" non è in discussione. I tempi invece, slitteranno per tutti. Ma la svolta per tornare prudentemente sui propri passi, quella è innegabile. La riprova arriva dalla nuova A5, che altro non è che la sesta generazione della A4 che cambia nome inaugurando la nuova nomenclatura che Audi ha scelto di dare alle sue vetture. Numeri dispari per le termiche e le elettrificate, e pari per le 100% elettriche come la Q6 e la A6 e-tron. La questione non è solo di nomi: A5 è infatti il modello che inaugura la nuova piattaforma "premium" di Audi creata per le vetture a motore tradizionale, a conferma che l'addio a questi tipo di propulsori è molto lontano anche nelle intenzioni e negli investimenti. Sarebbe stato folle infatti disperdere l'eredità di un modello iconico per il marchio di Ingolstadt come la A4, che in 30 anni dal debutto ha venduto 450mila esemplari solo in Italia, dove è leader del mercato business grazie anche a un valore residuo sempre confortante per chi la sceglie.

La nuova A5 ne eredita il meglio dello spirito ed evolve nelle forme. Che diventano più muscolose e sportive, con misure che crescono di 6,7 cm in lunghezza (4,83 metri) avvicinandosi a quelle della A6. Nuove anche le proporzioni e i sistemi di assistenza alla guida in una vettura che regala subito sensazioni di estrema qualità e lusso moderno. Sotto al cofano solo motorizzazioni benzina e diesel, tutte abinate al cambio automatico S-tronic a 7 marce. La versione di ingresso è il 2.0 TFSI da 150 Cv che precede l'alternativa da 204 Cv, e il 3.0 V6 da 367 Cv per la potente variante sportiva S5. Il propulsore a gasolio è il 2.0 Tdi da 204 Cv a trazione anteriore o integrale. Sulla A5 debutta la tecnologia mild hybrid plus da 48 Volt che supporta il motore a combustione, contribuisce alla trazione e ottimizza i consumi ed emissioni con risparmi del 10% consentendo di viaggiare in elettrico alle basse velocità. Nel secondo trimestre 2025 arriverà anche la versione Plug-in, con oltre 100 km di autonomia in solo elettrico. I prezzi sono adeguati al livello del modello e del marchio. La nuova A5 parte da 50.150 euro per la berlina e da 52.550 per la Avant che secondo le previsioni assorbirà l'85% del mercato.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BERLINA E AVANT

La svolta di Audi A4 diventa A5 con motori solo benzina e diesel

La prova della versione e4orce equipaggiata con l'esclusivo sistema di propulsione del marchio giapponese che consente i vantaggi della guida a batteria evitando i suoi difetti

A 30 anni dalla prima, la sesta generazione, dopo 450 mila esemplari venduti in Italia, inaugura una diversa numerazione nei nomi dei modelli e una nuova tecnologia mild-hybrid