

Elettriche, il confronto

In attesa degli incentivi, le Case lanciano le nuove vetture a batteria. Alla portata di (quasi) tutti

Quasi tutte le case generaliste si apprestano a lanciare modelli completamente elettrici a prezzi molto più accessibili, rispetto alle grandi Tesla che siamo abituati a vedere sulle strade. Si tratta di utilitarie e segmento C, con prezzi attorno ai 30.000 euro, tempi di ricarica rapidi, autonomie che consentono viaggi senza troppi pensieri e tecnologie che permettono di ricaricare e prenotare colonnine tramite app.

Fondamentale sarà la politica del nuovo go-

verno Conte, che — ha già annunciato — rivelerà la politica di incentivi, avviando un confronto con i rappresentanti delle case automobilistiche, visto il flop dell'Ecobonus di 6.000 euro varato dal governo precedente: ad oggi solo il 50 per cento degli esigui fondi è stato erogato.

Il 2020 sarà dunque l'anno delle auto elettriche? Difficile dare una risposta certa, ma mai come in questo fine 2019, il fermento attorno alle vetture a propulsione elettrica è stato così

alto. Secondo lo studio Smart Mobility del Politecnico di Milano, per la prima volta, nel mese di settembre si sono superate le mille vetture elettriche immatricolate in un mese, con una quota dello 0,5 per cento del mercato. I numeri sono ancora ridotti e secondo lo studio, fondamentale sarà la diffusione delle colonnine di ricarica rapida. Nel nostro Paese, lo studio ha stimato, la presenza di 8.200 colonnine, tra pubbliche e private, il 70% in ambito urbano.

In quest'ottica molto importante è l'arrivo di modelli con prezzi accessibili come quelli vi presentiamo di seguito. Sono adatti sia alla città, che per spostamenti extraurbani, autonomia e dimensioni che vanno dalla car a una berlina media, spazio a bordo a prezzo decisamente più accessibile delle vetture elettriche presenti sul mercato fino a

Luca Bei

© RIPRODUZIONE RISI

Honda e La city car hi-tech

La prima vettura elettrica di Honda, è una city-car con una linea ispirata alla prima generazione della Civic. È lunga solo 390cm, ha linee pulite, con maniglie a scomparsa e retrovisori sostituiti da telecamere: all'interno è la più futuristica con tre schermi che formano un'unica superficie da un'estremità all'altra della plancia, e altri due alle estremità che riproducono le immagini riprese dalle camere esterne. L'interno riproduce un salotto giapponese con materiali green e di qualità. Per accedere all'auto tramite la tecnologia NFC: basta avvicinare lo smartphone a un logo sul montante delle porte. Raggio di sterzata di soli 4,3 metri, che la rende agile, benché sia la più pesante del gruppo.

Batteria: ioni di litio 35,5 kWh
Potenza: 150 cavalli
Peso: 1500 kg
Ricarica: 80% in 30 Minuti (100 kW)
Autonomia: 210 km (WLTP)
Coppia: 300nm
Velocità max: 140 km/h
Prezzo: da 35.500 euro
Arrivo: 2020 (primavera)



Batteria: ioni di litio 50 kWh
Potenza: 136 cavalli
Ricarica: 80% in 30 Minuti (100 kW)
Autonomia: 340 km (WLTP)
Coppia: 260 nm
0-100 km/h: 8,1 sec
Velocità max: 150 km/h
Prezzo: da 29.900 euro
Arrivo: 2020

Opel Corsa-e La teutonica veloce

Gemella della Peugeot 208, condivide in toto la nuova piattaforma CMP e la componentistica del sistema propulsione elettrica, avendo così la stessa autonomia, potenza e prestazioni. A differenziare di molto le due «sorelle» è lo stile: Corsa ha un design più teutonico e riprende gli stili delle ultime Opel, con un tocco di freschezza in più dato dalla possibilità del tetto bicolore. Gli interni, rispetto a 208, invece hanno linee più classiche mentre importante l'operazione di riduzione del peso. Corsa - e andrà «di corsa» in tutti i sensi perché è prevista un campionato monomarca con 15 esemplari. Arriverà sul mercato a inizio 2020 con un prezzo per la Germania, da 29.900 euro.

Peugeot e-208 Aggressiva e futurista

La nuova Peugeot 208 è decisamente la più aggressiva di questo gruppo, con le sue linee tese nel frontale e arrotondate al posteriore. Ha una linea inconfondibile con le luci diurne a lama che si prolungano nel paraurti. L'autonomia dichiarata è elevata: 340 km secondo il ciclo WLTP. La potenza erogata dal motore è di 136 cavalli, sufficienti per muovere con grande disinvoltura la segmento B francese, lunga 406 cm e con baule molto capiente: 311 litri. L'abitacolo, come le recenti Peugeot, è a dir poco futuristico, con la plancia su più livelli e il display digitale da 10,3 pollici effetto 3D. Il prezzo è allineato alla concorrenza: parte da 33.400 euro per la versione base, fino ad arrivare ai 38.600 euro per la ricca e-208 GT.

Batteria: ioni di litio 50 kWh
Potenza: 136 cavalli
Peso: 1455 kg
Ricarica: 80% in 30 Minuti (100 kW)
Autonomia: 340 km (WLTP)
Coppia: 260nm
Velocità max: 150 km/h
Prezzo: da 33.400 euro
Arrivo: già ordinabile



Batteria: ioni di litio 32,6 kWh
Potenza: 184 cavalli
Peso: 1365kg
Ricarica: 80% in 35 min (50 kW)
Autonomia: 235 km (ciclo WLTP)
Velocità max: 150 km/h
Prezzo: da 33.900 euro
Arrivo: già ordinabile

Mini Cooper SE Effetto «go-kart»

La Mini Cooper SE è il primo modello elettrico della casa britannica. Il motore è alimentato da una batteria agli ioni di litio che le permette di percorrere fino a 270 km con una carica. Ha l'assetto rialzato di 1,8 cm, per lasciare spazio alla batteria posizionata sul fondo dell'auto, e un peso extra di 145kg rispetto a una Cooper S benzina, ma in Mini promettono di aver mantenuto il go-kart feeling avendo lavorato su una distribuzione dei pesi ancora migliore. Invariata la capacità del baule: 211 litri. Esteticamente si distingue per alcuni elementi esclusivi come la griglia anteriore chiusa e dettagli gialli, all'interno un cruscotto digitale da 5,5". Prezzo da 33.900 euro, con ricca dotazione.



Batteria: ioni di litio da 45 kWh da 75 kWh
Potenza: 204 cavalli
Ricarica: 80% in 30 Minuti (pari a 100 kW)
Autonomia: da 230 a 550 chilometri
Velocità max: 160 km/h
Prezzo: da 29.900 euro
Arrivo: già ordinabile

Volkswagen ID.3 La «democratica»

È l'auto con la quale Volkswagen punta a democratizzare l'elettrico e renderlo disponibile per tutti, o quasi. Insieme alla Honda - e, è l'unica vettura di questo gruppo, progettata per essere esclusivamente elettrica. E anche l'unica disponibile con tre pacchi batteria di capacità diverse, da 45 kWh a 75 kWh, con autonomia fino a un massimo di 550 km. Lo stile esterno è innovativo, mentre i interni hanno un design molto più classico. Punta tutto sulla tecnologia con un Indicatore di direzione lampeggiante, ID.Lig che consiglia quando cambiare corsia per risparmiare energia oltre ad avere un assistente vocale a bordo. È la più grande di questo gruppo, e la più economica: prezzo sotto i 30.000 euro.

Tecnologia
Consumi ridotti
con lo Skyactiv-X
firmato Mazda

Corriere
15-10-19



L'autunno di Mazda porta una novità importante per la CX-30, crossover che si posiziona a metà strada fra la CX-3 e la CX-5. Ora è disponibile con il rivoluzionario motore Skyactiv-X 2.0, che promette consumi ridotti e piacere di guida, insieme ai due motori 'tradizionali' Euro 6-d: il benzina Skyactiv-G con 122 Cv con tecnologia mild-hybrid con batteria agli ioni di litio da 24V e il diesel Skyactiv-D da 116 Cv. Lo Skyactiv-X

2.0 unisce i vantaggi del diesel a quelli del benzina, grazie al sistema SPCCI (SPrak Controlled Compression Ignition), che regala una erogazione di coppia maggiore di circa il 10% rispetto allo Skyactiv-G da 165 Cv, con una fascia a basso consumo ben più ampia rispetto alla stessa unità. Per la CX-30, lo Skyactiv-X 2.0 è disponibile con un cambio manuale a sei marce Skyactiv-MT oppure con un cambio automatico a sei rapporti

Skyactiv-Drive come può essere abbinato sia alla trazione anteriore che alle quattro ruote motrici. Integrato con la tecnologia Mazda M Hybrid, sviluppa 180 Cv. I prezzi partono da 24.750 euro, ma per avere lo Skyactiv X 2.0 in versione Executive ne servono almeno 29.350, cui vanno aggiunti 2.000 euro per il cambio automatico.

m.b.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il punto

La svolta green farà sparire Co2 e molti posti di lavoro

di Gianni Antoniella

Green Economy, OK! Le scelte virtuose nel mondo dell'auto sono necessarie e non rinviabili. Ma c'è il rovescio della medaglia con una possibile crisi occupazionale. Alberto Bombassei (Brembo) prevede con lo «switch» elettrico un milione di disoccupati. Più pessimista l'ACEA, l'associazione europea tra le Case, mentre c'è chi, come la Commissione europea e la Ong Transport&Environment, non vede sconquassi. La svolta c'è già: lo Smart mobility report del Politecnico di Milano registra nel 2018 l'immatricolazione nel mondo di 2,1 milioni tra veicoli elettrici e ibridi plug-in (+78% sul 2017). Anche in Italia le «elettriche» crescono: nei primi nove mesi del 2019 sono state 7.707 le auto Bev (Battery electric vehicle, auto a batterie) targate.

Giuseppe Berta, professore di storia economica della Bocconi di Milano, è preoccupato: «Le avvisaglie della crisi sono già qui! Il recente sciopero dei lavoratori della General Motors negli USA nasce dall'avvento dell'era elettrica e dagli enormi investimenti che i costruttori devono affrontare. La contrapposizione è tra lavoro e investimenti: i "colletti blu" hanno chiesto aumenti salariali, figli anche degli sforzi compiuti dai lavoratori negli anni scorsi, l'industria ha risposto

picche perché tutte le risorse devono essere per la ricerca. E in più c'è la necessità di razionalizzare la produzione e chiudere stabilimenti: la prossima generazione di

2,1

milioni tra veicoli elettrici e ibridi plug-in venduti nel 2018 (+78% sul 2017). dati Politecnico di Milano

veicoli a batterie sarà più semplice da costruire per cui ci sarà bisogno di meno mano d'opera e molti dei processi oggi affidati all'uomo, domani saranno eseguiti da robot. Scompariranno, così, posti di lavoro e le capacità e le conoscenze di molti non serviranno più. Quando la situazione troverà un suo equilibrio ci si aspetta un quadro industriale a minore intensità di lavoro. Per evitare che la transizione diventi un problema sociale ci si deve appellare all'Europa. Il singolo Paese non può affrontare il passaggio. Ma dalla Ue non è arrivata nessuna idea».

Stefano Zamagni, economista e presidente della Pontificia accademia delle scienze sociali, propone una soluzione: «Il problema è antico, la novità sta nella qualità e nella rapidità del cambiamento. Con le nuove tecnologie, con l'intelligenza artificiale non scomparirà il lavoro di per sé, ma cambieranno le mansioni. Un tempo il passaggio da una tecnologia all'altra era "evolutive". Per esempio i copisti e gli amanuensi, quando sopraggiunse la stampa restarono sì senza lavoro, ma in breve si riquificarono come librai. Ora la situazione è più complessa. Il digitale genera un salto, lavoratori e aziende non possono farcela da soli. È come se si camminasse su un sentiero che si interrompe e quello nuovo si trova sopra di noi. Serve un aiuto, un concerto tra Stato, mercato e comunità, secondo il principio di sussidiarietà circolare. Occorre dunque che la politica vada oltre l'orizzonte del corto-termismo e si faccia promotrice di un autentico progetto di trasformazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La prova

di Roberto Iasoni

Kona, ibrida coreana regina nei consumi che viaggia in silenzio

Sulla nuova Hyundai la tecnologia che fa risparmiare



La scheda

DIMENSIONI
Lunghezza: 416 cm, larghezza: 180 cm, altezza: 157 cm
BAGAGLIAIO
Da 361 a 1143 litri
MOTORI
A benzina: 4 cilindri, 1.580 cc, 105 cv. Elettrico: da 32 kW (43,5 cv). Potenza totale: 141 cv
Consumo medio: 5 litri/100 km (WLTP)
Emissioni CO2: 114 g/km (ciclo medio combinato)
CAMBIO
Automatico a doppia frizione a 6 marce
PREZZI
Da 26.300 euro (XTech) a 28mila (XPrime), a 32mila (Excellence)

DAL NOSTRO INVIATO

BOLOGNA Quando vedi nel cruscotto che viaggi oltre i venti chilometri al litro capisci che non è una bufala, che con l'auto ibrida si risparmia, che c'è una ragione se eco/nomia ed eco/logia hanno la stessa radice.

Milano: un semaforo, una svolta, un passaggio pedonale. Parti, accelera, rallenti, freni, riparti. E tu sei al volante della Hyundai Kona Hybrid. Un motore a benzina, millesei, da 105 cavalli. Più un altro motore, elettrico, da 43,5 cavalli, alimentato da una batteria al litio da 1,56 kWh. E il display sotto gli occhi conferma l'efficienza della «collaborazione»: l'auto percorre lunghi tratti di strada spinta (sulle ruote davanti) soltanto dall'elettricità, risparmiando la benzina.

La Kona ibrida si affianca alle «sorelle» a benzina, a gasolio e elettrica. Stesse caratteristiche (quelle di un SUV spazioso, lungo 417 centimetri, con 17 centimetri di altezza minima da terra: l'identikit di un veicolo tuttofare), diversa l'alimentazione. Cioè l'anima.

La ibrida è quella che la sa più lunga ed è in grado di trasmettere il suo sapere. Perché l'esca del consumo ti cattura, e la tua abilità compie un sensibile upgrade. La motivazione è forte: ridurre la spesa e l'inquinamento. Allora quando vedi accendersi nel cruscotto la sigla EV, che significa: stai viaggiando con il solo motore elettrico, prendi atto che lo stile fa decisamente la differenza. Se guidi senza



La Hyundai Kona Hybrid ha un motore a benzina, millesei, da 105 cavalli più un altro motore, elettrico, da 43,5 cavalli, alimentato da una batteria al litio da 1,56 kWh

strappi, arrotondando le manovre, accelerando e frenando con progressività, anziché con la frenesia di chi sembra sia stato morso dalla tarantola, lo stile è sostenibile. Se sei disposto a metterti in discussione, a re-imparare, il torna-

conto c'è. Economico e ambizioso.

Parti nel silenzio del motore elettrico e arrivi sui 100 orari senza essere disturbato (oltre quella soglia, invece, si avverte una certa rumorosità). Sai che questa Kona ha un'in-

teleguida, ma ne apprezzi il comportamento bilanciato, la tenuta dell'assetto, lo sterzo preciso e del giusto peso. Anche altri dettagli sono gradevoli: il design brillante degli interni; il display al centro della plancia (così ampio da poter affiancare tre viste: mappa-radio-computer di bordo); le «palette» al volante del cambio che è a doppia frizione.

Intelligente
L'Eco-Driving Assist segnala in anticipo i punti in cui rallentare per ridurre il consumo

Interessante la connettività BlueLink: permette di gestire dal cellulare, tramite app, l'apertura/chiusura delle porte e altre funzioni. Utili i dispositivi di sicurezza: la frenata automatica (con riconoscimento del pedone e del ciclista), il mantenimento «attivo» della distanza di sicurezza e della corsia, la visione dell'angolo cieco.

Conveniente l'Eco-Driving Assist: un sistema che segnala in anticipo i punti in cui rallentare o cambiare direzione, per ridurre il consumo e minimizzare l'uso dei freni, e, con la gestione «predittiva» dell'energia, ottimizza l'uso della batteria in salita e in discesa.

Il listino parte dai 26.300 euro della XTech e arriva a quota 32mila con l'Excellence. Ma sulla XTech c'è un'offerta lancio molto vantaggiosa: 22.600 euro.

Il Salone



Eicma quest'anno avrà un maggior spazio dedicato alla mobilità elettrica e un padiglione sarà dedicato a test e prove al coperto su un tracciato di oltre 200 metri

Eicma in edizione extralarge

Un evento record per un mercato record. Così si presenta l'edizione numero 77 della Esposizione internazionale ciclo e motociclo in programma a Milano nei padiglioni di Rho fiera dal 5 al 10 novembre prossimi. Eicma 2019, infatti avrà due padiglioni in più (otto in totale) per accogliere 1800 espositori (il 60 per cento stranieri) provenienti da 43 Paesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA