

MOTORI

**GALASSIA STELLANTIS** È la prima vettura a elettroni del marchio high performance. L'unica criticità è l'autonomia di soli 265 km

# Abarth 500e, anche lo Scorpione scopre la sua anima "green"



» **Alessandro Vai**

NUMERI

**7**  
I SECONDI DA 0 A 100  
Mentre la velocità massima si ferma a 155 km/h, un limite condiviso con molte altre elettriche, che se spinte oltre si scaricherebbero in brevissimo tempo

**155**  
I CAVALLI DI POTENZA  
Il motore elettrico la cui potenza è salita da 118 a 155 cavalli, mentre la coppia è passata da 220 a 235 Nm; infine è stato accorciato il rapporto finale per avere più brio

Siamo andati nel Centro prove Stellantis di Balocco, dove vengono messe a punto le vetture dai tempi del Gruppo Fiat, per provare la nuova Abarth 500e (dove "e" sta per elettrica) sia in pista che su strada. È la prima vettura a elettroni del marchio high performance, sostanzialmente un'evoluzione della Fiat 500e. Le modifiche con cui la 500e guadagna gli Scorpioni sulla carrozzeria riguardano un po' tutti i comparti, ma la componentistica fondamentale resta la stessa: la batteria da 42 kWh (85 kW di potenza massima di ricarica in corrente continua e 11 kW in alternata) alimenta il motore elettrico la cui potenza è salita da 118 a 155 cavalli, mentre la coppia è passata da 220 a 235 Nm; infine è stato accorciato il rapporto finale per avere più brio. L'unica criticità riguarda l'autonomia, che è di soli 265 km dichiarati: 55 in meno della Fiat 500e, ma la piattaforma non consente di aumentare i moduli degli accumulatori.

A spiegare come siano stati ottenuti questi 37 CV in più è stato direttamente Maurizio Salvia, A-segment BEV Propulsion System Chief Engineer di Stellantis: "Il motore elettrico ha un regime di rotazione maggiore di 1.000 giri rispetto a quello delle 500e e questo è possibile grazie alla



riduzione degli attriti interni. Il rapporto finale è più corto per migliorare la spinta e la perdita di velocità massima viene compensata proprio dai 1.000 giri in più". Per scattare da 0 a 100 km/h bastano di conseguenza 7 secondi, una prestazione che resta quasi costante fino al 50% di batteria. La velocità massima si ferma a 155 km/h, un limite condiviso con molte altre elettriche, che se spinte oltre si scaricherebbero in brevissimo tempo. Quello che invece i numeri non possono spiegare è

la brillantezza di questa Abarth, che scatta non appena si sfiora il pedale destro e ha pure un buon allungo, seppure inferiore a quello della 695. Tra le curve, invece, si apprezzano molto le carreggiate larghe e la distribuzione dei pesi poco sbilanciata sull'anteriore (57:43) ma anche uno sterzo sensibile e un avantreno preciso, che resiste molto al sottosterzo.

Chi ama le strade di montagna avrà di che divertirsi, ma sarà soddisfatto anche chi preferisce sgusciare in città.

**Su pista**  
La nuova 500e in pista al Centro prove Stellantis di Balocco

In pista la Abarth 500e se la cava bene, anche se nelle curve strette è difficile scaricare a terra tutta la coppia. Si può pure ascoltare la colonna sonora del *Sound Generator*, che riproduce il ruggito dello scarico Record Monza. Le dotazioni di serie sono piuttosto complete, con tre allestimenti e la versione cabrio non richiede sovrapprezzo rispetto al listino, che parte da 37.950 euro

STRATEGIE

**Auto a batteria? La Cina ha deciso di sostenerle con gli incentivi**

» **Marco Scafati**

Secondo la China Passenger Car Association, nel primo quadrimestre dell'anno le consegne di auto elettriche e ibride plug-in sono aumentate del 36%, nonostante la stagnazione del mercato cinese (-1,4%). Un' notizia che suonerebbe positiva ovunque, ma evidentemente

non nel Paese del Dragone, dove gli addetti ai lavori fanno notare che da gennaio ad aprile 2022 tale aumento era stato addirittura del 128%. Cosa è cambiato? Come mai la crescita dell'elettrone va avanti col freno a mano tirato proprio sulla piazza dove dovrebbe tirare di più? Beh, diciamo che il venir meno, proprio lo scorso anno, della decennale politica di sostegno statale per i clienti e i concessionari ha avuto il suo peso. Nel 2022, infatti, gli incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici (che arrivavano fino a 60.000 yuan, ovvero quasi 7.900 euro per auto) sono terminati, anche se l'abolizione della tassa d'acquisto (10% del valore) per questa tipologia di mezzi è stata mantenuta fino a fine 2023. Di conseguenza il governo cinese, un po' per sostenere il mercato un po' per lasciarsi definitivamente alle spalle le incertezze post-Covid, sta studiando un pacchetto aggiuntivo di misure pro-elettrone. Tra cui l'estensione per altri quattro anni delle agevolazioni fiscali per elettriche e ibride ricaricabili con prezzi inferiori ai 300mila yuan (poco meno di 40mila euro). Ulteriore dimostrazione, ove mai ce ne fosse bisogno, che la transizione energetica ha bisogno di essere sostenuta finché non sarà in grado di camminare con le proprie gambe. Anche in Cina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHE GIUGNO

Dal 16 al 18 c'è la kermesse dell'Autodromo di Monza, mentre il 12 il via alla famosa corsa

## "Motor show" e "1000 Miglia", si parte

**50**  
I BRAND PRESENTI  
All'appuntamento "show" di Milano e Monza sono ben cinquanta i brand presenti, fra cui anche Bentley, Dallara, Ferrari, Hyundai, Lotus, Maserati, Mazda, McLaren, Nissan, Suzuki e Volkswagen

» **Omar Abu Eideh**

Si accendono i riflettori sulla nuova edizione del **Milano Monza Motor Show**, che si terrà presso l'Autodromo Nazionale di Monza dal 16 al 18 giugno. Le novità presentate dai costruttori partecipanti verranno esposte nell'area tra i paddock e i box del circuito. Ben cinquanta i brand presenti, fra cui Bentley, Dallara, Ferrari, Hyundai, Lotus, Maserati, Mazda, McLaren, Nissan, Suzuki e Volkswagen. "Sarà un'edizione dinamica, ricca di modelli da sogno che il pubblico potrà vedere sfilare tutti e tre i giorni", promette Andrea Levy, presidente del MiMo: "Parliamo dei modelli più rari dei più

importanti brand super sportivi, che si vedranno girare tra i box e la pista di Formula 1, passando per gli ultimi modelli dei costruttori che il pubblico potrà testare tra i paddock e il suggestivo circuito dell'Anello Alta velocità, passando per le classiche e le racing, per i mezzi delle forze armate e i camion storici, oltre alle aree intrattenimento, sport, kids, food e musica a disposizione dei visitatori che potranno accedere gratuitamente a MiMo. Un festival motoristico a tutti gli effetti". Le danze si apriranno ufficialmente alle 15:30 di venerdì 16



giugno, con l'Indy Autonomous Challenge, competizione tra auto a guida autonoma. A seguire la parata delle novità presentate dai costruttori, che si diramerà su un percorso di 10 km, risultante dall'unione della pista di Formula 1 con l'Anello dell'Alta Velocità. Sabato 17 e domenica 18 giugno ci saranno invece gli *Hardcore Drivers Meeting*, il raduno Ferrari organizzato da Rossocorsa, il raduno di auto americane e altre attività in circuito. Altro evento è l'edizione 2023 della 1000 Miglia: "La corsa più bella del mondo", come la definiva

Enzo Ferrari, è in programma dal 12 al 17 giugno e rievoca l'epopea delle competizioni motoristiche d'antan. A questa gara di regolarità sono ammesse solo le vetture che abbiano preso parte almeno una volta alle edizioni della 1000 Miglia di velocità tenutesi dal 1927 al 1957 e che siano iscritte al Registro 1000 Miglia. La partenza è il 13 giugno alle 12:30, da Brescia alla volta della Romagna, facendo tappa su Verona, Ferrara e Imola. Mercoledì 14 il convoglio partirà alla volta di San Marino. Da Roma, giovedì 15, la "Preccia Rossa" risalirà poi verso Siena per arrivare a Parma, passando per Modena e Reggio Emilia. Penultimo giorno tappa a Milano e sabato 17 arrivo a Bergamo.