

FUORI GIRI 30

motori de il Giornale

anni + 1 in vostra compagnia

a cura di Pierluigi Bonora

ALLA «JOURNALIST PARADE» DI MIMO 2023

Passa Urus Performante ed è festa tra i giovani

In autodromo a Monza con il SuperSuv di Lamborghini tra foto, video e voglia di rombo

Pierluigi Bonora

Monza E poi dicono che i ragazzi di oggi se ne fregano della passione e non «sentono» vibrare dentro l'emozione che scatena il rombo di un motore. Insomma, giovani con il pensiero rivolto solo ai social, agli smartphone e, per essere, di tendenza anche bacchettoni sulle auto tradizionali. Dicono, dicevo. La verità, però, è un'altra. Basta accendere il motore, a esempio, di una Lamborghini Urus, per di più nella versione Performante, per dimostrarlo. Il SuperSuv mi ha fatto compagnia per qualche giorno, in occasione di MIMO 2023 e della tradizionale «Journalist para-

de» in autodromo a Monza: tre-quattro giri di pista (passaggio sulla vecchia parabolica incluso) insieme a tanti altri modelli, tra super e hypercar, ma anche vecchie glorie e novità fresche di lancio.

Ebbene, fin dall'accensione del motore sotto casa, è stato un continuo chiedermi di far cantare il 4.0 V8 da 666 cavalli e 300 orari di velocità. Fino all'autodromo sono un'ottanti-

IN PISTA

Con i colleghi Roberta e Luca anche sulla parabolica
Una giornata di emozioni

na di chilometri nel pieno rispetto delle regole, ma con l'accortezza di inserire la modalità «Sport», a ogni passaggio in prossimità di gruppi di persone. La reazione: mano allo smartphone, selfie, video e pollice alzato. È l'entusiasmo che sa scatenare l'Italia dei motori, che sia di Sant'Agata Bolognese, come in questo caso, di Maranello o di Modena. Ma il bello deve ancora arrivare: dall'imbocco del vialetto nel parco di Monza fino al paddock dell'autodromo, la sensazione è quella di accompagnare una star del cinema.

E sono soprattutto i giovani, tanti, che si recano al MIMO a riprendere la nostra «belva» e a chiedere di farla

ruggero. Quindi, la pista, in colonna, sotto la tribuna centrale. L'emozione sale. Con me ci sono i colleghi Roberta Pasero e Luca Talotta, e anche Robert, 21 anni, che ha chiesto se poteva salire sulla sua auto dei sogni.

Detto, fatto. Le impressioni. Roberta: «La senti questa voce? Chi canta non è il mio cuore, come gorgheggia Nicola Di Bari. Ma qui chi canta è Urus Performante, con il ruggito che fa girare la testa agli spettatori sugli spalti e magnetizza lo sguardo per quel suo color arancio borealis con inserti nero lucido. Da 0 a 100 in 3,3 secondi sulla pista di oggi e poi su quella di ieri, per un viaggio tra passato e futuro, tra la storia dei più avventurosi piloti della F1 di tanto tempo fa e il presente dell'indiviolata Urus che, da passeggera, è ancor più emozionante vedere adagiarsi sulla vecchia parabolica, inseguire l'inclinazione massima dell'80% sempre con quel rombo che ti vibra nella testa». E ora Luca: «E poi ti ritrovi lì, sul circuito di Monza, a bordo di una Lamborghini Urus Performante: la parabolica, la chicane, il rettilineo finale, la bandiera a scacchi. L'adrenalina dentro e sotto di me. C'è il potente rombo a fare da sfondo. Da queste parti, la storia dell'auto è di casa». E l'ospite Robert? Estasiato.

FENOMENI E TENDENZE

Microcar e nanocar per muoversi meglio Pure con lo sharing



L'OFFERTA
A sinistra, l'autore del servizio tra due Microlino. Sotto, la «nanocar» Silence S04



Luca Talotta

■ A quanto sembra, di city-car, un tempo grossi volumi di vendita per le Case auto, ce ne saranno sempre meno. I costruttori le considerano poco remunerative, e poi cresce il fenomeno della micromobilità. Ecco allora emergere le microcar, come Microlino, assemblata da Cecom, azienda piemontese, e distribuita in Italia dal Gruppo Koelliker.

«Oggi ha ancora senso un'auto da 2 tonnellate che contiene una sola persona? - si domanda Marco Saltalamacchia, vicepresidente esecutivo e ad dello stesso gruppo -; senza dimenticare che le città sono sempre meno amiche di questa forma di mobilità. Si è dunque aperta l'era della micromobilità e delle microcar elettriche». Vetture funzionali per una forma di mobilità differente, però con prezzi per nulla economici (Microlino parte da 21.090 euro), che strizzano l'occhio ai giovani (possono essere guidate a 14 anni, anche senza la patente, ma se di cilindrata inferiore a 50 cc e potenza sotto i 40 kW, mentre per tutte le altre il documento è necessario) e guardano con interesse agli incentivi statali (classificate L7e, fanno riferimento ai bonus per moto e scooter che prevedono uno sconto del 30% sul prezzo d'acquisto fino al massimo di 3mila euro). Sul mercato, in proposito, spopolano nuovi marchi e produttori: da Aixam a Chatenet, ma anche Ligier, Casalini, Estrima, Birò e Grecav. Dalla Cina arrivano modelli come Today Sunshine e Linzda M3 e M4. Quindi, Citroën Ami (e presto Fiat Topolino), XEV Yoyo, Silence S04 e Mole Urbana.

Silence S04, ad esempio, è una «nanocar» dal design avveniristico, ma con dotazioni premium e soluzioni innovative come la batteria rimovibile (da 16.650 euro), mentre Mole Urbana si è messa in mostra come «auto di servizio» al recente MIMO di Monza. Importante, infine, il car sharing elettrico urbano: Zity, ad esempio, a un anno dal lancio ha collezionato circa 500mila noleggi.

AL VIA
Nella foto, con Roberta Pasero, alla quale si aggungerà poco dopo Luca Talotta, sul rettilineo dell'autodromo di Monza in attesa del via libera alla tradizionale «Journalist Parade». Vi abbiamo partecipato alla guida di una Urus Performante da 666 cavalli di potenza, color arancione borealis con inserti nero lucido. È la vettura con il maggior numero di elementi in fibra di carbonio per un Suv



Roberta Pasero

Milano Parola d'ordine: neutralità tecnologica. E, dunque, basta puntare tutto solo sulle auto elettriche: la strategia dev'essere multi-solution. Con il percorso di elettrificazione che proceda di pari passo allo sviluppo di tecnologie avanzate per i motori a combustione interna e agli investimenti per promuovere l'adozione di combustibili sostenibili come gli e-fuel. È la strada scelta da Mazda, illustrata al Politecnico di Milano, dove il mondo accademico e quello dell'industria si sono confrontati sull'utilizzo dell'idrogeno e dei combustibili sintetici derivati, quali soluzioni complementari all'elettrificazione. Secondo Mazda i veicoli alimentati con carburanti a zero emissio-

ALIMENTAZIONI GREEN

Anti CO2 non è soltanto l'elettrico

Dagli e-fuel all'idrogeno verde nel segno della neutralità tecnologica

ni costituiscono un contributo importante all'elettrificazione, perché possono essere utilizzati da un numero elevato di auto», ha spiegato Christian Schultze, Director Research & Operations del Centro Ricerca e Sviluppo di Mazda Motor Europa. «Considerando le condizioni tecniche, infrastrutturali ed economiche in Europa riteniamo che l'elettrificazione debba essere integrata dall'uso nelle auto di carburanti neutri per il clima, in particolare i combustibili sintetici a base di idrogeno

verde, che consentono di ridurre le emissioni di CO2 dei veicoli esistenti



ESPERTI Christian Schultze (Mazda Europa) e Alberto Dossi (H2T)

con motore a combustione interna».

E considerando che l'Europa ha una flotta di 246,3 milioni di auto e oltre il 97% di esse è spinta da un motore a combustione interna, ciò significa, secondo il tecnico di Mazda, che una miscela di carburante neutro di CO2 al 3% otterrebbe già lo stesso effetto di tutti i veicoli elettrici attualmente in servizio.

E proprio di questo si è dibattuto all'autodromo di Vairano (Pavia) durante l'evento «Hydrogen Experience:

le buone pratiche per un'economia dell'idrogeno», organizzata da Assogastecnic. Tra i tanti interventi, quello di Alberto Dossi, presidente H2T, l'Associazione italiana per l'idrogeno e celle a combustibile: «Serve una road-map per dirigerci nella direzione dell'idrogeno verde», ha detto Dossi. «Non c'è dubbio che l'Italia si possa posizionare strategicamente in tutti i segmenti di riferimento di questo settore, dalla produzione agli utilizzi finali nella mobilità, nell'industria e nella produzione di energia. Il Pnrr mira a dare una spinta alla creazione del mercato e va nella direzione giusta, sovvenzionando domanda e offerta. Ma non basta: l'industria oggi ha bisogno di incentivi sui costi operativi, per rendere l'idrogeno verde sostenibile e competitivo».