



Tra auto a benzina, a gasolio ed elettriche cresce l'alternativa del metano e del Gpl Anche i marchi di lusso a caccia di clienti

Ecologico, economico, sicuro. Che si tratti di Gpl o metano, il gas è l'alternativa più a portata di mano alla benzina e al Diesel. L'elettrificazione è un orizzonte interessante, qualcuno dice inevitabile, ma oggi ancora inaccessibile per la grande massa degli automobilisti. L'elevato costo delle auto e — per le elettriche al 100 per cento — la limitatezza dell'autonomia e delle infrastrutture (dove sono le colonnine di ricarica?) tengono il mercato in una nicchia.

Il gas, invece, «ha costi di esercizio più bassi, livelli di emissioni più contenuti — spiega Gian Primo Quagliano, presidente del centro studi Econometrica — e una rete di rifornimento capillare: mille distributori di metano e oltre

3.500 di Gpl». La spesa? Con 10 euro si percorrono 59 km a benzina e 72 a gasolio, ma a Gpl se ne fanno 108 e a metano si arriva a 152: il vantaggio economico è fuori discussione. Quanto all'inquinamento, in 15 mila km un'auto a benzina emette 3.570 kg di CO₂, si scende a 3.445 con il gasolio, ci si abbassa ancora a 3.220 con il Gpl e si arriva a 2.650 con il metano.

«Il metano è la risposta pronta alla richiesta di mobilità sostenibile», afferma **Licia Balboni**, presidente di **Federmetano**. L'azzeramento del particolato e la riduzione degli ossidi di azoto (NOx) ne fanno l'alimentazione «democratica» più green. Un chilometro di metano, in media 0,99 euro, equivale energeticamente

a 1,5 litri di benzina e a 1,33 litri di gasolio. Tra gennaio e ottobre, le immatricolazioni sono state più di 34 mila: il 28 per cento in più dell'anno scorso. Balzo stimolato anche da un'offerta di tutto rispetto: ai primi posti della top ten gennaio/ottobre (dato Unrae) ci sono le Volkswagen Golf e Polo, seguite dalla Panda. Ma l'offerta comprende anche la Mercedes Classe B e l'Audi A5 Sportback. Perché il gas oggi è un'opzione apprezzabile anche da chi può permettersi l'auto di lusso. A parte l'inesistenza di impianti «fai-da-te» (di notte e nei giorni festivi niente rifornimento: occorre viaggiare a benzina) e la manutenzione più stretta rispetto al Gpl (la bombola va sostituita ogni 5 anni), il problema

del metano continua a essere la rete distributiva limitata.

Non scarseggiano, invece, i distributori di Gpl, al servizio di 107.017 vetture (dato Unrae, gennaio/ottobre 2018). I modelli più richiesti? Sul podio, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Opel Corsa (dato Unrae, gennaio/ottobre 2018). E non mancano i suv, come la Fiat 500X (al 6° posto) e la nuova arrivata Dacia Duster.

«Il Gpl — spiega Francesco Franchi, presidente di Asso-gasliquidi-Federchimica — oltre a consentire un risparmio di quasi il 50% rispetto alla benzina, permette benefici ambientali sia per il particolato, con il 90% in meno rispetto alla benzina, sia per la CO₂, che si riduce del 20%». Il costo è basso (sui 50 centesimi il li-

tro) e l'unico intervento di manutenzione previsto dalla legge è la sostituzione del-

l'impianto ogni 10 anni. Ma anche in questo caso, mancano i self-service. Per il resto

grosse limitazioni non esistono: si può anche parcheggiare nelle autorimesse interrata fi-

no al livello -1 (nelle autorimesse più attrezzate, fino a 2 piani interrati).

Nuviana Arrichiello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dacia

Duster bi-fuel, 1.200 km di autonomia totale senza spendere troppo

Un tour alla scoperta del Molise, tra i borghi raccontati da Ernest Hemingway in *Addio alle armi*. Ma se fosse solo questo, non sarebbe lo scenario degno della prova di un SUV. Il maltempo dei giorni scorsi, tra alberi sradicati dal vento e fiumi esondati sulle Statali della Riserva Naturale di Montedimezzo, ha offerto alla nuova Dacia Duster Gpl le condizioni idonee a dispiegare le sue potenzialità. Tra i rivoli d'acqua che scendono dall'Appennino la Duster viaggia senza problemi, grazie alla guida rialzata tipica del SUV. La Duster Sce 115 cv Gpl ha la trazione anteriore (ma nella gamma del modello c'è anche la trazione integrale, abbinata al Diesel) e monta il 4 cilindri 1.6 Euro 6d Temp, irrobustito per adattarlo al gas. L'impianto Landireno viene installato nella fabbrica Dacia in Romania. Il serbatoio del gas — di 33,6 litri — si trova nel fondo del bagagliaio, soluzione che non intacca la capacità di carico. L'avviamento avviene a benzina, ma subito, e automaticamente, si passa alla modalità Gpl. La commutazione manuale benzina-Gpl e viceversa avviene con un tasto alla sinistra del cruscotto, sulla stessa placca che indica la quantità di gas disponibile. Dai 109 cv di potenza Gpl (115 a benzina) non proviene un comportamento brillantissimo, ma pretenderlo sarebbe fuori luogo. Il costruttore dichiara 12,6 secondi nello scatto da 0 a 100 km/h e 169 orari di velocità massima. In sintonia con il carattere tranquillo della vettura il cambio manuale a cinque marce, che si caratterizza per i rapporti lunghi, orientati più a moderare consumo e rumorosità che alle prestazioni. Alla fine della prova, la percorrenza risulta di circa 9 km/litro. Il che significa un'autonomia a gas intorno ai 300 km, che sommati agli oltre 800 dichiarati in modalità benzina porta a superare quota 1.100. Competitivo il listino, che va da 13.350 euro (radio di serie e clima manuale optional, a 500 euro) a 16.050 (clima automatico, cruise control, monitoraggio dell'angolo, navigatore e retrocamera di serie). Rispetto alle versioni a benzina, la differenza è di 500 euro. Non cambiano gli intervalli di manutenzione. L'unico intervento specifico sulla Duster Gpl è la registrazione del gioco delle valvole ogni 60 mila chilometri. Interessante anche la garanzia: tre anni o 100 mila chilometri.

n.a.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

della Dacia Duster

DIMENSIONI

Lunghezza: 434 cm; larghezza: 180 cm (205 con i retrovisori aperti); altezza: 169 cm (168 la 4x4); luce a terra: 21 cm; passo: 267 (268 la 4x4)

MOTORI

Benzina: 4x2 Sce 115 cv Benzina/Gpl: 4x2 Sce 115 Diesel: 4x2 Blue dCi 95; 4x2 Blue dCi 115; 4x4 Blue dCi 115

TRAZIONE

Anteriore o 4x4

CAMBI

Manuali a 5 e 6 marce

PREZZI

Benzina: da 11.900 euro Gpl: da 13.350 Diesel: da 14.700



L'Audi A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron, a metano: parte da 43.280 euro



La Fiat Panda: c'è sia a metano (da 16.140 euro) sia a Gpl (da 14,390)



La Volkswagen Polo c'è anche a metano: il listino parte da 16.600 euro