



Test comparativo autovetture

Quattro compatte a CO₂ ribassato (fino a 95 g/km)

I consumi e le emissioni di CO₂ rappresentano dei fattori decisivi di cui tener conto volendo acquistare un'automobile. Da notare che l'anidride carbonica non viene però generata solo nella combustione bensì anche nella produzione del veicolo stesso e del carburante. In tal senso sono molto istruttivi i risultati forniti dal test svolto su un quartetto di piccole citycar le cui emissioni CO₂ dichiarate in sede di omologazione non superano i 95 g per chilometro percorso. Ve ne presentiamo il bilancio globale, oltre ai rispettivi vantaggi e inconvenienti.

A tutt'oggi, la maggior parte, ovvero il 98% dei nuovi veicoli venduti, sono alimentati a benzina o diesel. Per il resto sono dotati di propulsione elettrica o a gas naturale, arricchito in Svizzera di almeno il 10% di biogas (2015: 20%). Per il test comparativo entravano in linea di considerazione soltanto vetture le cui emissioni di CO₂ non superano 95g al chilometro e con un prezzo a nuovo massimo di CHF 25'000.-. Ecco la selezione:

- benzina: Mitsubishi Space Star 1.2 Style
- diesel: Peugeot 208 HDI 100 S&S Active
- gas naturale: Fiat Panda 0.9 TAir Lounge
- elettrica: Renault ZOE R240 Intens

Le candidate sono dapprima state sottoposte al test autovetture standard del TCS, che consente di fornire una valutazione dettagliata ed approfondita del veicolo. Visto che nella fattispecie si trattava prioritariamente di rilevare le emissioni effettive di CO₂, le quattro citycar hanno altresì effettuato un percorso specifico su strade pubbliche. Il tracciato scelto era tale da consentire consumi bassi per accertare se i valori di fabbrica sono riproducibili anche in condizioni reali. Si sono poi incluse le emissioni di CO₂ causate nella produzione sia del veicolo, sia del relativo carburante. Quest'approccio ha sortito risultati sorprendenti.

Test drive

I rispettivi punti forti e le debolezze delle quattro piccole in prova vengono rilevati con il test autovetture classico del TCS, che ne consente un confronto diretto secondo un catalogo di otto precisi criteri.



Quattro cittadine alla prova dei fatti

Renault Zoe

La Renault Zoe brilla per il comfort, la qualità dell'abitacolo e il comportamento su strada. Il motore elettrico è tanto silenzioso che sembra di planare sull'asfalto, i rumori aerodinamici si fanno infatti sentire soltanto dai 100 km/h. I passeggeri siedono tutti comodi e il bagagliaio è il più voluminoso fra tutte le concorrenti. In termini globali, l'elettrica di casa Renault presenta il miglior bilancio di CO₂ (50.1 g/km), beneficiando del mix energetico svizzero. Per contro le emissioni generate nella produzione del veicolo sono quasi il doppio rispetto alla concorrente nipponica. Altra nota dolente, il rapporto prezzo-prestazioni: a fronte di un ottimo livello di dotazione esprime un rapporto peso/potenza modesto (CV per kg). Con CHF 10.50 su 100 km, le spese di consumo sono elevate, non a causa della bolletta dell'elettricità, bensì per il noleggio della batteria. L'autonomia limitata (150 km se usata per gli spostamenti quotidiani) e i lunghi tempi di ricarica della batteria continuano ad essere gli svantaggi più grossi delle auto elettriche.

Peugeot 208

Diverso il quadro offerto dalla Peugeot 208: con un pieno percorre fino a 1000 km e vanta le spese di consumo più basse nel test, pari a CHF 4.10. Con consumi misurati nel percorso TCS Eco di 2.7 l/100 km è in odore di record. Nel bilancio CO₂ globale si piazza terza, facendo registrare 117.2 g emessi per ogni chilometro. Grazie al telaio ben assestato non sfigura affatto in autostrada. Gli interni sono però un po' sotto tono, la buona tenuta dei sedili contrasta con la scelta dei materiali: molta, infatti, la plastica a bordo. Sul versante della sicurezza, la Peugeot perde poi terreno per lo spazio di frenata non entusiasmante di 37.7 metri. Anche la leggibilità del tachimetro lascia a desiderare.



Peugeot 208 & Renault Zoe



Test comparativo autovetture Quattro compatte a CO₂ ribassato (fino a 95 g/km)

Fiat Panda

La Fiat Panda si distingue per la sua spiccata praticità. La posizione di seduta rialzata offre una buona visibilità circolare. Pur non eccezionale, con 285 litri di volume, il bagagliaio dal pianale basso è facilmente accessibile e si carica in tutta comodità anche grazie al bordo largo. Inoltre offre numerosi vani portaoggetti che permettono di tenere l'abitacolo, accogliente e dai colori vivaci, in perfetto ordine. I comandi sono funzionali e rendono la guida gradevole. Piuttosto mediocre il livello di dotazione, anche per quanto riguarda la sicurezza (airbag laterale opzionale), con un rapporto prezzo/prestazioni relativamente basso. 38.2 metri lo spazio di frenata, passabile ma non certo tale da alzare il voto per la sicurezza complessiva. In questo criterio, la cittadina si ferma ad un «soddisfacente». Il comfort di guida risente delle vibrazioni del propulsore a due cilindri e delle marce che entrano a strappi. Non è affatto difficile fare il pieno, ma la rete di distributori di gas naturale rimane ancora lacunosa. Fra i veicoli ad alimentazione fossile, la Panda vanta il miglior bilancio globale di CO₂, pari a 115.8 g/km.



Fiat Panda 0.9 TAir Lounge

Mitsubishi Space Star

La Mitsubishi Space Star chiude con un risultato equilibrato. Ha convinto i collaudatori grazie all'ottimo rapporto prezzo/prestazioni, ai buoni termini della garanzia (5 anni) e alla modularità degli interni in materiali pregiati e ben rifiniti.

Con 35.8 metri la giapponese ha fatto registrare lo spazio di frenata migliore, segno di un livello di sicurezza generalmente rispettabile. Si accontenta di 3.8 l/100 km nel percorso Eco normalizzato, cioè 0.3 litri meno del consumo «misto» dichiarato dal fabbricante. Viceversa genera un totale di 142.2 g di CO₂ per chilometro. Il tre cilindri gira in modo pieno e rotondo, mentre il cambio a variazione continua

(CVT) richiede un po' di pratica per l'inconsueta sonorità del motore. Perde inoltre punti per la scarsa tenuta dei sedili e il disagiata accesso al bagagliaio, peraltro di dimensioni ristrette.



Mitsubishi Space Star 1.2 Style con cambio automatico

Fra i carburanti fossili, il gas naturale (composto per il 20% di biogas) produce le più basse emissioni di CO₂ per chilometro percorso. Soltanto l'energia elettrica ne genera di meno. Qui si beneficia del mix energetico particolarmente vantaggioso in Svizzera. Non solo, un impianto fotovoltaico installato sul tetto di casa si traduce in una guida CO₂ neutrale. Da non sottovalutare comunque le emissioni di anidride carbonica dovute alla produzione di benzina e diesel, che incidono nella misura di rispettivamente il 35% e il 28%. Inoltre, la fabbricazione dei veicoli stessi produce emissioni di CO₂. Esempio eloquente la Renault Zoe, che pur circolando ad emissioni zero su strada, deve fare i conti con 40,5 g/km di CO₂ necessari per costruirla, quasi il doppio della Mitsubishi Space Star (22.2 g/km).





Conclusioni

Il nostro test ha permesso di dimostrare che i consumi dichiarati dai costruttori sono riproducibili, purché le condizioni siano ottimali (tracciato, traffico, meteo). In genere occorre calcolare consumi di anche 1.5 l per 100 km superiori al dato di fabbrica. È quanto riscontrato nelle varie prove su strada dove le auto, tutte perché nei consumi, hanno regalato un bel piacere di guida. Nella classifica globale vediamo la Renault Zoe vincitrice ai punti. Rifornita con mix elettrico svizzero, in marcia lascia l'impronta CO₂ più leggera. La sua autonomia ridotta di 150 chilometri circa e i tempi di ricarica relativamente lunghi costituiscono invece un grosso inconveniente.

Le due concorrenti ad alimentazione fossile tradizionale - la Peugeot 208 (diesel) e la Mitsubishi Space Star (benzina) - mostrano buone qualità stradali. Se la francese batte la concorrente per prestanza, la giapponese offre tanto e di più ad un prezzo modico. La Fiat Panda si conferma l'utilitaria per eccellenza, prima per abitabilità, gestione spazi, agilità e visibilità. È facile far rifornimento di gas, non fosse per la rete ancora limitata di stazioni presenti sul nostro territorio. Infine, non va assolutamente ignorata la componente imputabile alla produzione sia del veicolo che del carburante nel rispettivo bilancio CO₂ globale.



Test comparativo autovetture Quattro compatte a CO₂ ribassato (fino a 95 g/km)

					
Marca Modello		Fiat Panda 0.9 TAir Lounge CHF 17'700.00 gas naturale (CNG)	Mitsubishi Space Star 1.2 Style, automatica, CHF 17'190.00 benzina	Peugeot 208 H DI 100 S&S Active CHF 21'850.00 diesel	Renault ZOE R240 Intens CHF 23'600.00 elettrica
Ponderazione					
Carrozzeria	12%	71%	68%	58%	60%
Abitacolo	8%	75%	68%	70%	74%
Comfort	8%	52%	51%	63%	73%
Prezzo/prestazioni	12%	42%	65%	53%	59%
Prestazioni	8%	58%	62%	82%	70%
Motore e trazione	8%	48%	56%	61%	63%
Consumo	12%	89%	70%	93%	91%
Sicurezza	12%	38%	64%	49%	53%
Test drive	80%	59%	63%	65%	67%
CO₂ sul percorso TCS Eco					
Emissioni in marcia [g/km] ¹		79.4	88.9	70.4	0.0
Produzione carburante [g/km] ²		8.7	31.1	19.7	9.6
Produzione veicolo [g/km] ³		27.7	22.2	27.1	40.5
CO₂ totale [g/km]		115.8	142.2	117.2	50.1
Bilancio CO₂ globale		20%	81%	74%	80%
Costi di consumo [CHF/100 km] secondo percorso TCS Eco ⁴		4.90	5.60	4.10	10.50
Voto globale		100%	63%	65%	68%
		★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Raccomandazione TCS		molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato
+ punti forti - punti deboli		+ abitacolo accogliente e pratico + diametro di sterzata e visibilità + autonomia (gas naturale e benzina) + ergonomia/uso - rete lacunosa di stazioni gas naturale - prestazioni - dotazione, specie di sicurezza - sterzo	+ vasta rete distributori + rapporto prezzo/prestazioni + peso a vuoto ridotto + modularità + spazio di frenata - occorre abituarsi al cambio a variazione continua - accesso al bagagliaio - sedili poco contenitivi	+ vasta rete distributori + comportamento equilibrato + comfort di guida + tenuta sedili + prestazioni di guida - dotazione scarsa - molta plastica negli interni - abitabilità - leggibilità tachimetro	+ guida a emissioni 0 + comfort di guida + livello dotazione + bagagliaio ampio + riscaldamento con pompa di calore - rete lacunosa di colonnine di ricarica - autonomia ridotta - costi energetici (noleggio batteria) - modularità

¹ con mix elettrico svizzero ² calcolo secondo fattori energia primari UFE

³ approfondimenti www.mobitool.ch (15mila km/10 anni) ⁴ incl. noleggio batteria per la Renault Zoe di CHF 105.-/mese

Scala di valutazione	80-100%	60-79%	40-59%	20-39%	0-19%
	★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆	★★☆☆☆	★☆☆☆☆
	eccellente	molto consigliato	consigliato	consigliato con riserva	non consigliato