

# Da vecchio camioncino a cavaliere elettrico

## MOTORI

*La trasformazione dell'auto è anche la storia di un furgone  
Il Transit racconta infatti  
l'immagine di un mondo che  
non è più solo rumore. E che  
cerca una nuova emozione*

di **Piero Evangelisti**

**D**a molti anni ad **Auto e Moto d'Epoca** di Padova - che si è tenuto nell'ultimo fine settimana - la tradizione incontra il futuro delle due e delle quattro ruote. Affiancando a pregiati pezzi vintage veicoli e concept che rappresentano l'impetuosa transizione verso la mobilità a emissioni zero. Emblematico è il caso di Ford Transit, furgone e pullmino che da oltre 60 anni, e dopo oltre otto milioni di unità vendute, continua ad essere un must fra i commerciali leggeri. A Padova è esposto un raro Taunus Transit della metà degli Anni '50 adibito a mezzo dei pompieri tedeschi, emblematico, già allora, della versatilità del van di Ford. Che, al salone, ha affiancato il nuovissimo Tourneo Custom Hybrid, rappresentativo (insieme al Transit Custom equipaggiato dello stesso powertrain) della sfida "green" di Ford. Il motore a benzina più motore elettrico alimentato da batterie ricaricabili alla presa di casa, è una soluzione ideale per un mezzo da lavoro che opera nei centri urbani. Fuori dalla città, se necessario, entra in funzione il motore EcoBoost a benzina, un range extender che ricarica le batterie e consente di raggiungere un punto di ricarica.

La tecnologia plug-in hybrid, identificata dalla sigla PHEV, adottata da Ford, è sempre più diffusa ed è quella che renderà più morbido e meno traumatico per gli automobilisti il passaggio alle elettriche pure (contrassegnate BEV), un percorso ormai obbligato ma non privo di ostacoli. L'Italia non è la Norvegia, dove ci sono punti di ricarica ovunque e le auto virtuose sono fortemente incentivate e non pagano le esose imposte sui veicoli, vantaggi che fanno sì che oggi un'auto nuova su due sia come minimo ibrida. Da noi l'«ansia da ricarica» è una realtà, e purtroppo la rete di ricarica pubblica e privata cresce molto lentamente. Per fortuna l'autonomia delle elettriche pure sta aumentando sensibilmente, non soltanto nell'alto di gamma presidiato da Tesla e dalle recenti Audi e-tron e Mer-

cedes-Benz EQC, auto sulle quali i motori elettrici sviluppano potenze che non fanno certo rimpiangere quelle dei propulsori termici, ma anche nel segmento delle city car. Oggi due pioniere come Volkswagen e-Up! e Renault Zoe - già protagoniste nei centri urbani - hanno autonomie che raggiungono, e superano, i 300 km e grazie a incentivi statali e regionali (in Lombardia sono 8mila euro per le BEV) sono decisamente accessibili. Lo stesso vale anche per l'iconica smart che a breve verrà prodotta esclusivamente full-electric.

Sulla scena, dominata fino a poco tempo fa da Nissan Leaf, è in arrivo nei primi mesi del 2020 la Volkswagen ID.3, berlina media e prima di una gamma a emissioni zero, con la quale il gigante di Wolfsburg dichiara i suoi obiettivi di leadership. Ansia da ricarica e prezzi elevati non sono gli unici fattori che frenano nella scelta di un'auto elettrica, perché a questi si aggiunge la diffidenza verso lo stile di guida che le full-electric richiedono. La preoccupazione che la straordinaria accelerazione di queste vetture, ottenuta grazie alla coppia massima disponibile al 100% non appena si schiaccia il pedale del gas, possa non bastare a compensare la perdita del piacere di guida che un'auto termica con il cambio, anche automatico, offre oggi. Anche la silenziosità, ovviamente apprezzabile sia all'interno sia all'esterno dell'auto (non tanto da pedoni e ciclisti), ha un risvolto negativo: la perdita del sound del motore, di quella colonna sonora che ha accompagnato generazioni di automobilisti. Quale sarà, per esempio, la reazione dei clienti di Porsche, abituati al ruggito del sei cilindri da 450 cv della 911, mettendosi al volante della nuovissima full-electric Taycan? I cavalli sono sempre tanti - addirittura 761 per la versione più potente - ma la musica cambia, in tutti i sensi. Agli automobilisti, insomma, si chiede un cambiamento, e quella elettrica non è la sola sfida. Perché presto si dovranno confrontare con la guida autonoma, decisiva per la sicurezza, ma non certo emozionante.



1955  
Il bus  
Ford Taunus  
FK



1965  
Uno dei  
primi  
Ford Transit



1968-1975  
Una versione  
particolare  
del Transit



2000-2008  
Il Transit  
del Nuovo  
Millennio



2015-2019  
Qui acquista  
linee  
più moderne



2020  
Col DCIV  
diventa  
elettrico



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.