

Sarà un Green New Deal?



ECOMONDO
OIL&NONOIL
IL BIOGPL C'È!

**ECORALLY SAN MARINO,
VINCE L'AMBIENTE**

MICRO LIQUEFAZIONE DEL METANO

TECNO MCA NANNI GALLI



DACIA DUSTER GPL



NUOVE CENTRALINE ELETTRONICHE GAS BORA

*Strategie innovative
ed esclusive
Nuove funzionalità adattive*



ZAVOLI®

IMPIANTI GPL E METANO
LPG and CNG equipment

Zavoli S.r.l

Via Pitagora, 400 | 47521 Cesena (FC) Italy

t (+39) 0547 646409 | f (+39) 0547 646411

e zavoli@zavoli.com

**Our tradition,
YOUR FUTURE!**

OMVL™

Via La Morra, 1 | Cherasco (Ch) | Italy
www.omvlgas.it





14



18



28



36



Rivista della Mobilità
Ecologica e Sostenibile

Anno XXV n. 139 (3/2019)
NOVEMBRE-DICEMBRE 2019

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in Abb. Postale
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46)
art. 1, comma 1, DCB filiale Bologna.

ANES ASSOCIAZIONE NAZIONALE
EDITORIA DI SETTORE



CONFINDUSTRIA

DIRETTORE RESPONSABILE Monica Dall'Olio - redazione@ecomobile.it

SEGRETERIA DI REDAZIONE Silvia D'Elia - info@ecomobile.it

COLLABORATORI Chiara Amadori - Gaia Giorgi - Stefano Panzeri

CONTRIBUTI FOTOGRAFICI 123RF - Ingram

ART DIRECTOR Franco Rosi

GRAFICA Massimiliano Filosto - m.filosto@centrostampaemia.it

TRADUZIONI - The Dawson Group - www.thedawsongroup.it

EDITORE CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l. - Via Cairoli, 7 - 40121 Bologna

Tel. 051247426 - Fax 051247275 - www.centrostampaemia.it

COMMERCIALE Tania Giannerini - commerciale@centrostampaemia.it

STAMPA Italia Tipolitografia S.r.l. - Ferrara - www.italiatipolitografia.it

ABBONAMENTI Telefonare allo 051.247426 (lun-ven ore 9-13 e 14-17) o fare i propri dati allo 051.247275 o via e-mail ad abbonamenti@ecomobile.it
Abbonamento annuale (6 numeri): Italia € 15 - Europe € 45 - Worldwide € 50

Metodi di pagamento:

• Assegno non trasferibile intestato a CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l.

• Bonifico Bancario sul c/c n° 000001268661 intestato a

CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l. - Servizio Abbonamenti

Banca d'appoggio: BANCA POPOLARE DELL'EMILIA ROMAGNA AG. 2

ABI 05387 - CAB 02402 - CIN C - IBAN IT56C0538702402000001268661

Registrazione del Tribunale di Bologna n° 6330 del 26/07/1994

Ai sensi del Regolamento UE n. 2016/679 (GDPR), informiamo che i dati personali degli abbonati, anche a titolo di omaggio, vengono utilizzati esclusivamente per l'invio delle pubblicazioni edite da Centro Stampa e Media. È possibile esercitare tutti i diritti previsti dagli art. 12-18 del GDPR consultando l'informativa completa su www.ecomobile.it.

4
7
8
10
12
14
16
18
24
26
28
30
32
34
36
42
44
46
53
53
54
54
55
55
56
56
56
58

LA FOTO

Trifuel al Rally della Stampa

EDITORIALE

Come neve al sole

FLASH NEWS

Rete metano, accordo Snam-IP per 26 impianti
MobyDixit 19ª edizione
Biometano, in cinque mesi ritirati 14,7 milioni di metri cubi
Una partnership per l'idrogeno
Veicoli ecologici, i contributi del Friuli
Il quad elettrico per disabili

POLITICA

Sarà un Green New Deal?

MERCATO

Auto ecologiche, il circolante alternativo al 9,26%

ENERGIA

Il bio GPL c'è!

TRASPORTI

GNL, i numeri

EVENTI

Ecorally San Marino, vince l'ambiente

FIERE

Ecomondo, il palcoscenico della Green Economy

FIERE

Autopromotec, l'automotive si racconta

FIERE

Oil&nonoil, appuntamento con il futuro della filiera carburanti

TECNICA

Tecno MCA Nanni Galli, il futuro con una storia

TECNICA

Il metano e la micro liquefazione di Aspro

PERSONE

Filipa Rio - 32° World LPG Forum e Congresso europeo 2019

IN PROVA

Duster GPL, economia ed ecologia

SICUREZZA

Galleria del vento, aerodinamica per l'efficienza

AFTER MARKET

Caratteristiche e descrizioni dei sistemi GPL e metano

ECOLISTINO

Caratteristiche e prezzi delle auto ecologiche in Italia

INCONTRIAMOCI

Dal 22 ottobre 2019 al 29 gennaio 2020

RISPARMIO

Prezzi carburanti e risparmi a GPL e metano

PENSA VERDE

Do Black: la prima carta di credito che traccia l'emissione di CO₂

LIBRI

Possiamo salvare il mondo, prima di cena

MUSICA

Un discorso di Greta Thunberg diventa musica

CINEMA

Green Drop Award 2019

AUTO NOVITÀ

Kamiq approda nella giungla urbana

SPORT

For Forest: il calcio, l'arte e il clima

DUE RUOTE

KTM lancia la minicross elettrica SX-E5

TRIFUEL AL RALLY DELLA STAMPA

La Toyota Auris SW ibrida trasformata a GPL con la quale l'equipaggio di Ecomobile – **Monica Dall'Olio** alla guida, **Tania Giannerini** navigatrice – ha gareggiato al **Rally della Stampa** piazzandosi a metà classifica. La manifestazione, in gara oltre 50 equipaggi, si è svolta sul percorso Reggio Emilia – Bellaria il 12 e il 13 settembre, grazie alla puntuale organizzazione del giornalista reggiano **Ercole Spallanzani**. La vettura trifuel – benzina, elettricità, gas – è stata messa a disposizione dall'**Officina Castellazzi Marco** di Ferrara in collaborazione con **Oxi** di Forlì ed è dotata di impianto **Landi Renzo**.



Ercole Spallanzani con Giorgio Romani, Ceramica Serenissima e Giorgio Danese, Panathlon Club.

Mr. Ercole Spallanzani with Mr. Giorgio Romani, Ceramica Serenissima and Giorgio Danese, Panathlon Club.



CLASSIFICA FINALE FINAL RANKING

- 1) **ENRICO DE VITA**, Auto
- 2) **ERCOLE SPALLANZANI**, Free lance
- 3) **CARLO ORZESKO**, Telesanerno
- 4) **CARLO MAZZOLI**, Romagna
- 5) **PIETRO GALLONETTO**, Correre
- 6) **ANDREA CAULI**, Aci
- 7) **FILIPPO ANASTASI**, Rai
- 8) **ELISABETTA ZANDOLI**, Teleromagna
- 9) **ANTONIO FARNÈ**, Rai
- 10) **ADRIANO TORRE**, Tuttosport
- 11) **DAVIDE MASI**, Rai
- 12) **GIANNI COGNI**, Autosprint
- 13) **BEPPE TASSI**, QN Il Resto del Carlino
- 14) **MASSIMO CARBONI**, Rai
- 15) **SANDRO CROVETTI**, Free lance



Beppe Tassi e signora.

Mr. Beppe Tassi
and his wife.



TRIFUEL CAR AT THE PRESS RALLY

The hybrid Toyota Auris SW LPG is the modified car that competed at the Press Rally for the Ecomobile team – Mrs. Monica Dall’Olio pilot, Mrs. Tania Giannerini co-pilot. They placed in the middle of the table. The Rally, which hosted over 50 teams, took place on the Reggio Emilia – Bellaria route on September 12th and 13th. The event, as usual, was organized by the Reggio’s journalist Mr. Ercole Spallanzani. The three-fueled car – petrol, electricity, gas – was made available by the Castellazzi Marco Workshop in Ferrara in collaboration with Oxi of Forlì and was equipped with a Landi Renzo fuel plant.

UNA MARCIA IN PIÙ PER LA TUA AUTO.

Impianti **GPL e Metano?**
Scegli le soluzioni della rete

PUNTO GAS

■ Impianti GPL e Metano per auto

- **BRC gas service**
- Impianti GPL e Metano su motori Diesel
- Ganci traino rimorchi

■ Centri specializzati aria condizionata

- Revisione periodica bombole metano
- Magazzino fiduciario GFBM



Rivenditori esclusivi



Rivenditori autorizzati

SOSTITUZIONE DECENNALE SERBATOI GPL

- > Dimensioni come l'originale
- > **Più sicurezza**
- > Spessore rinforzato delle lamiere



☎ 392.9580992
www.puntogas.it
info@puntogas.it

PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA

Svuotare un impianto non è più un problema!

recGas

Svuotamento in sicurezza GPL

REC GAS è il sistema di **NUOVA GENERAZIONE** che consente lo **svuotamento** e la **messa in sicurezza dei serbatoi GPL**. Lo svuotamento viene effettuato mediante una pompa pneumatica che permette di trasferire il GPL esistente nel serbatoio (sia in fase liquida che gassosa) in bombole di stoccaggio esterno al veicolo. Il tutto nella massima sicurezza. Certificato ATEX.

Consegne, formazione ed assistenza in tutta Italia.

NOVITÀ

DATI TECNICI

Lunghezza: 50 cm
Larghezza: 46 cm
Altezza: 106 mm
Peso: 30 Kg



Numero Verde
800 904 961

Chiama subito per un preventivo

☎ 392.9580992
www.puntogas.it
info@puntogas.it

PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA

Come neve al sole

di **Monica Dall'Olio**

È così che ci auguriamo si sciolgano certe proposte che abbiamo ascoltato stupiti, augurandoci che le conseguenze di questo surriscaldamento possano alimentare un po' di sano ambientalismo e di certo non le scelte per un **Green New Deal** che medita il Governo. Tutto ci saremmo aspettati, ma certamente non la proposta di **Legambiente** al Governo (vedi pag. 10) relativa alla rimodulazione delle tasse sui carburanti: taglio di **7** centesimi al litro delle accise sulla **benzina**, aumento di **3** centesimi per **gasolio, metano e GPL**, esenzione totale per biocarburanti avanzati ed energia elettrica per le ricariche.

Cosa c'è che non va? Assurdo aumentare le accise su GPL e metano, carburanti alternativi e come tali universalmente riconosciuti, che di conseguenza diventerebbero un po' meno convenienti per l'automobilista.

Certo, GPL e metano godono di un'accisa che può apparire bassa (in termini assoluti), ma il livello di tassazione è espressione di indicazioni anche europee in ragione delle **virtù ecologiche**.

Certo, l'aumento delle accise prospettato è contenuto, ma costituirebbe comunque un **insensato segnale punitivo** chiaro e forte diretto a chi ha scelto la mobilità a gas, notoriamente a basso impatto ambientale.

Perché penalizzare due carburanti il cui ruolo è fondamentale per affrontare la transizione verso la mobilità a zero emissioni?

Ecomobile pone al centro la mobilità sostenibile e continuerà a tifare per il **mix energetico** anche in autotrazione, unica via percorribile in un'ottica di neutralità tecnologica.

GPL, metano, GNL, elettricità, biocarburanti e idrogeno con un unico obiettivo: **inquinare meno e utilizzare le risorse disponibili**. ■

Like snow in the sun

This is the result that we hope for with the certain proposals that we have listened to in amazement. They just need to melt away. We look for a bit of healthy environmentalism and certainly not the choices for a Green New Deal that the Government is preparing to put into effect. In fact, we would have expected everything except the proposal by Legambiente to the Government regarding the adjustments of fuel taxes: a 7-cent cut per liter for gasoline, a 3-cent increase for diesel, methane and LPG,

and total exemption for advanced bio-fuels and electricity for recharges.

What's wrong? It is absurd to increase taxes on LPG and methane that are universally recognized as alternative fuels, which consequently would become a little less convenient for the motorist. Sure, both LPG and methane now have a low taxation (in overall terms), but the level of taxation is also an expression of European indications due to the ecological virtues. Of course, the increase in the tax proposed is limited, but it would still be a clear and strong punitive signal directed at those who have chosen gas mobility, famously as having a low environmental impact. Why should we penalize two fuels whose role is fundamental facing the transition to zero-emission mobility? Ecomobile, a magazine that focuses on sustainable mobility, will continue to support the energy mix, even in heavy transportation as the only viable option in order to offer technological neutrality. LPG, methane, LNG, electricity, biofuels and hydrogen have a single objective: to pollute less and use the available resources. ■

Rete metano, accordo Snam-IP per 26 impianti

Snam e IP hanno raggiunto un accordo per la realizzazione di un primo lotto di **26** impianti di rifornimento di gas naturale, che apriranno sulla rete di distributori a marchio IP a partire dal 2020 in tutta Italia.

Le nuove aperture – che vanno a sommarsi alle **46** stazioni a

metano già esistenti sulla rete IP – rappresentano la prima fase di attuazione dell'accordo quadro siglato nel 2018 tra IP e Snam per realizzare fino a 200 nuove stazioni a metano nel nostro Paese.

Le stazioni dove verranno installati gli impianti metano

per auto (CNG, gas naturale compresso) sono 6 nel Lazio, 5 in Lombardia, 5 in Toscana, 2 in Emilia-Romagna, 2 in Veneto, uno in Abruzzo, 1 in Calabria, 1 nelle Marche, 1 in Piemonte, 1 in Puglia e 1 in Umbria, in gran parte lungo le autostrade. Di queste, due (in



Snam, headquarters a San Donato Milanese.

Veneto e in Emilia-Romagna) ospiteranno anche impianti di erogazione di LNG (gas naturale liquefatto) per i mezzi pesanti.

Il 24 e il 25 ottobre **Euromobility**, l'Associazione dei **Mobility Manager**, organizza con la **Provincia di Livorno MobyDixit**, la Conferenza Nazionale sul Mobility Management e la Mobilità Sostenibile. L'evento si tiene presso il **Teatro La Goldonetta** della Fondazione Teatro della Città di Livorno Carlo Goldoni. Il programma parte nel pomeriggio del 24 con una panoramica su servizi e

MobyDixit 19^a edizione

prodotti di eccellenza per il Mobility Management in Italia, e Buoni Mobilità, risultati della **Settimana Europea della Mobilità**. Nella mattina del 25 una serie di tavoli di confronto sulle esperienze di Mobility Management finanziate nell'ambito del Programma

sperimentale nazionale di mobilità sostenibile **casa-scuola** e **casa-lavoro**. Vengono inoltre presentati i dati dell'**Osservatorio Euromobility** sulla mobilità sostenibile nelle principali **50 città** italiane, segue una tavola rotonda fra gli amministratori locali.

Euromobility è attiva dal 2000 nella promozione della figura del Mobility Manager presso imprese private, enti e Pubbliche Amministrazioni. Dal 2011 è *National Focal Point* per l'Italia di **EPOMM**, la Piattaforma Europea sul Mobility Management (European Platform on Mobility Management). La mission: *Contribuire a creare e diffondere la cultura della mobilità sostenibile, stimolando negli individui e nelle organizzazioni comportamenti sempre più orientati all'adozione di soluzioni eco-compatibili per una migliore qualità della vita.*
Info: www.mobydixit.it.

Livorno, Terrazza Mascagni.



Biometano, in cinque mesi ritirati 14,7 milioni di metri cubi

È on line sul sito del **GSE** il **Contatore DM 2 marzo 2018** che permette di monitorare i meccanismi di sostegno previsti per la produzione e l'immissione in consumo nel settore dei trasporti di **biometano**, **biometano avanzato** e altri biocarburanti avanzati. Il GSE monitora quindi il raggiungimento del limite massimo annuo di producibilità di biometano ammesso ai meccanismi del DM 2 marzo 2018 che nel periodo di riferimento gennaio-maggio 2019 è di circa **39 mln Sm3**

(metri cubi standard) all'anno, il **4%** del limite massimo ammesso pari a 1,1 miliardi di metri cubi standard. Pubblicato anche il previsto contatore della producibilità e dell'effettiva produzione annua degli impianti di biometano avanzato e di biocarburanti avanzati diversi dal biometano, qualificati in esercizio ed espressa in **Certificati di Immissione in Consumo (CIC)**. Per quanto riguarda la produzione di biometano avanzato, nel



medesimo periodo, risultano **23.284** CIC oggetto di ritiro da parte del GSE per un controvalore di circa **8,7** milioni di euro. Il GSE ha ritirato agli impianti incentivati circa **14,7** milioni di metri cubi per un controvalore

di oltre **2,8** milioni di euro. Con riferimento invece alla produzione di biocarburanti avanzati, nel primo trimestre 2019, risultano **13.408** CIC oggetto di ritiro da parte del GSE per un controvalore di circa 5 milioni di euro.

Nikola TWO.



Nord America e in Europa. I veicoli di Nikola, alimentati da tecnologia proprietaria a fuel cell (celle a combustibile) a idrogeno e batterie elettriche, saranno i primi a

CNH Industrial ha annunciato l'intenzione di sottoscrivere un accordo strategico e su base esclusiva nel settore dei veicoli commerciali pesanti con **Nikola Corporation**, società con sede a **Phoenix**, in Arizona, US, per accelerare la trasformazione del settore verso zero emissioni nei veicoli commerciali pesanti in

entrare in produzione. Il modello di business dell'azienda americana prevede una modalità di leasing tutto compreso che include veicolo, servizio e spese di manutenzione e rifornimento, offrendo un costo totale di esercizio a lungo termine equivalente o inferiore a quello del diesel.

Una partnership per l'idrogeno

CNH Industrial, che si avvarrà del supporto dei suoi marchi di veicoli commerciali e di motori Iveco e Ftp Industrial, acquisirà una partecipazione strategica nel capitale di Nikola, a fronte di un impegno pari a 250 milioni di dollari.

Prime tappe: industrializzazione del veicolo a fuel cell **Nikola TWO** per il mercato nordamericano e integrazione della tecnologia del veicolo **Iveco**

S-Way nel modello a cabina avanzata alimentato a batterie elettriche **Nikola TRE** per i mercati nordamericano ed europeo. Nel lungo termine, una joint-venture europea si occuperà di veicoli a batteria elettrica (**BEV**, battery electric vehicles) e di veicoli elettrici alimentati a fuel cell (**FCEV**, fuel-cell electric vehicles), da lanciare nell'ultimo trimestre del 2022.

Veicoli ecologici, i contributi del Friuli

La regione autonoma **Friuli Venezia Giulia** concede – fino ad esaurimento fondi – contributi ai privati residenti che rottamano veicoli a benzina o a gasolio (**Euro 0-1-2-3-4**) e conseguentemente acquistano veicoli ecologici di **categoria M1** (trasporto di persone, max otto posti a sedere oltre al sedile del conducente) ad uso privato. I mezzi acquistati possono

essere: nuovi di fabbrica e di prima immatricolazione, a km 0 oppure usati immatricolati da meno di due anni. Le **alimentazioni agevolate**: bifuel benzina/metano (Euro 6, di cilindrata non superiore a 4.000 cc); ibrida (Euro 6, di cilindrata non superiore a 4.000 cc); elettrica. Il veicolo deve essere ordinato/acquistato a partire dal 1

agosto 2019.

La domanda va presentata alla Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura

(**CCIAA**) nella cui circoscrizione territoriale è ricompreso il

Comune nel quale il richiedente ha la propria residenza dal 17 settembre 2019 ed entro sei mesi dalla data di acquisto. I contributi sono **cumulabili**, nel limite del 100% della spesa sostenuta per l'acquisto del veicolo ecologico nuovo, con altri incentivi ottenuti a copertura della medesima spesa.

I CONTRIBUTI

Alimentazione	Veicoli nuovi e a Km 0	Veicoli usati
Benzina-Metano	3.000 €	1.500 €
Ibrida	4.000 €	2.000 €
Elettrica	5.000 €	2.500 €

Il quad elettrico per disabili

Zoom Uphill®, costruito dalla svedese **Zoomability AB**, arriva anche in Italia grazie alla società importatrice **Greenova Italia**. Si tratta di un quad elettrico compatto ma potente che non ha bisogno di immatricolazione e patente di guida. Inizialmente appannaggio dei disabili (negli USA è il must have dei veterani feriti nella Guerra del Golfo), per i quali è particolarmente indicato, si è poi affermato come originale quad elettrico fuoristrada. Grazie all'estrema facilità di guida, è adatto a ogni tipo di utenza (se ne consiglia l'utilizzo *fuori strada* o in aree private). Ad esempio si

presta ad essere impiegato anche per visite guidate a siti naturali protetti, noleggi in aree interdette ai veicoli a motore, escursioni, percorsi forestali, visite a siti archeologici.

Struttura in acciaio e cerchi in alluminio, è dotato di **quattro** motori elettrici indipendenti, alloggiati nei mozzetti delle ruote e sincronizzati elettronicamente. L'assetto ribassato (18 centimetri

dal suolo) e le ridotte dimensioni (135 centimetri di lunghezza per 75 di larghezza), gli permettono stabilità e agilità da primato su percorsi che la casa costruttrice descrive *come quelli dove puoi camminare senza doverti arrampicare*.

La velocità massima dichiarata è di **20 Km/h** (che raggiunge in meno di 2") da percorrere per un massimo di **40 km** prima della ricarica (tempo richiesto dalle 2 alle 4 ore). Le batterie al **litio**, due da 48V/10Ah, modello LiFePO4, consentono **800 cicli** di ricarica. Da segnalare anche i **freni a disco** (16 cm) attivati da due circuiti idraulici.



Sarà un Green New Deal?

di *Monica Dall'Olio*

Palazzo Chigi, the press conference of illustration of the NaDef. Prime Minister Giuseppe Conte and Finance Minister Roberto Gualtieri.

Palazzo Chigi, conferenza stampa di illustrazione del NaDef. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri.



X VIII legislatura. Il nuovo Governo si è subito pronunciato a favore di un **Green New Deal**, a partire dalle linee programmatiche in **29 punti** predisposte dal Presidente del Consiglio.

UN GREEN NEW DEAL

Al **punto sette** si parla esplicitamente del Green New Deal da realizzare: un radicale cambio di paradigma culturale che porti a inserire la **protezione dell'ambiente e della biodiversità** tra i principi fondamentali del nostro sistema costituzionale.

Tutti i piani di investimento pubblico – si sostiene – dovranno avere al centro la protezione dell'ambiente, il progressivo e sempre più diffuso ricorso alle fonti rinnovabili, la protezione della biodiversità e dei mari, il contrasto ai cambiamenti climatici. Occorre adottare misure che in-

LIBERI E MOBILI, LE PROPOSTE DI LEGAMBIENTE

Tra i suggerimenti dell'associazione ambientalista, presentati a settembre in vista della **legge di Bilancio: bonus rottamazione; bonus** ai dipendenti che utilizzano mezzi pubblici e sarin; **Iva al 10%** per la sharing mobility; **incentivo** pari al **20%** del prezzo e fino a un massimo di **3mila** euro per l'acquisto di mezzi elettrici leggeri e **incentivo** invariato per l'acquisto di auto elettriche (non più per le plug in); Iva al 10% per l'acquisto di mezzi elettrici per trasporto pubblico, condiviso e noleggi; lancio della filiera industriale della **rigenerazione di autobus** e mezzi speciali elettrici; accisa zero e possibilità di ridurre oneri di rete per l'energia elettrica per la ricarica dei veicoli in ambito pubblico; **accisa zero** per i biocarburanti avanzati e abolizione progressiva dei sussidi per i biocarburanti non avanzati; la già citata rimodulazione delle accise (gettito aggiuntivo di 300 milioni); eliminazione dello sconto sull'accisa per i **camion Euro 3** con destinazione del medesimo importo a incentivi per la sostituzione con mezzi a GNL, nella prospettiva del bio-GNL con biometano avanzato, quindi esente accise; introduzione di una tassa portuale o aeroportuale provvisoria per ogni atterraggio e decollo in scali nazionali; trasferimenti ai Comuni legati a piani a basse emissioni, elettrificazione del trasporto, quartieri car free e ridisegno dello spazio pubblico.

DECRETO CLIMA

Potrebbe essere approvato, nell'ambito del decreto clima, il **buono mobilità**: chi rottama entro il 31 dicembre 2021 auto omologate fino alla classe **Euro 3** o motocicli fino a **Euro 2** ed **Euro 3** a 2 tempi, ottiene fino ad esaurimento delle risorse disponibili (255 milioni) un buono mobilità pari ad euro **1.500** per le autovetture e **500** per i motocicli per essere utilizzato, entro i successivi tre anni, per l'acquisto, anche a favore di conviventi, di abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale e di altri servizi ad esso integrativi, nonché di biciclette anche a pedalata assistita. Il buono mobilità non costituisce reddito imponibile del beneficiario. La misura dovrebbe essere valida solo per i Comuni sotto procedura d'infrazione Ue per smog.



*centivino prassi socialmente responsabili da parte delle imprese; perseguire la piena attuazione della **eco-innovazione**; introdurre un apposito fondo che valga a orientare, anche su base pluriennale, le iniziative imprenditoriali in questa direzione. È necessario promuovere lo **sviluppo tecnologico** e le **ricerche** più innovative in modo da rendere quanto più efficace la **“transizione ecologica”** e indirizzare l'intero sistema*

produttivo verso un'economia circolare, che favorisca la cultura del riciclo e dismetta definitivamente la cultura del rifiuto.

NO ALLE TRIVELLE

Anche il **punto nove** tocca numerosi aspetti. Massima priorità agli interventi per: messa in sicurezza del territorio, contrasto al dissesto idrogeologico, riconversione delle imprese, efficientamento energetico, rigenerazione delle città e delle aree in-

terne, mobilità sostenibile e bonifiche.

*È necessario accelerare la **ricostruzione delle aree terremotate**, anche attraverso l'adozione di una normativa organica che consenta di rendere più spedite le procedure. Occorre intervenire sul **consumo del suolo**, sul contrasto alle **agro-mafie**, sulle **sofisticazioni alimentari** e sui **rifiuti zero**. Bisogna introdurre una normativa che non consenta, per il futuro, il rilascio di nuove concessioni di **trivellazione** per estrazione di idrocarburi. In proposito il Governo promuoverà accordi internazionali che vincolino anche i Paesi del Mediterraneo a evitare quanto più possibile concessioni di trivellazione. Il Governo si impegna anche a favorire la realizzazione di impianti di riciclaggio e, conseguentemente, a ridurre il fabbisogno degli impianti di incenerimento, rendendo non più necessarie nuove autorizzazioni per la loro costruzione.*

IL DEF 2019

Durante il Consiglio dei Ministri del 30 settembre è stata approvata la nota di aggiornamento al documento di economia e finanza 2019 (**NaDef**), su proposta del Presidente **Giuseppe Conte** e del Ministro dell'economia e delle finanze

Roberto Gualtieri.

Per quanto riguarda energia e ambiente, i principali spunti riguardano un fondo da **50 miliardi in 15 anni** per rigenerazione urbana, riconversione energetica e incentivo all'utilizzo di fonti rinnovabili, oltre a risorse aggiuntive per poco meno di due miliardi di euro dalla riduzione delle spese fiscali e dei sussidi dannosi per l'ambiente e per circa sette miliardi di euro dalla lotta all'evasione e alle frodi fiscali e dal recupero di gettito attraverso strumenti di pagamento tracciabile.

Nella nota il Governo annuncia poi la presentazione di **23** disegni di legge collegati alla manovra di **bilancio 2020-2022**, il primo dei quali ha un titolo significativo: **Green New Deal e transizione ecologica del Paese**.

Il Green New Deal è uno dei pilastri della manovra – ha detto il ministro Gualtieri – con oltre un miliardo di investimenti per il 2020. Forse non saranno in manovra ma vorremmo emettere green bond.

Ora il mondo green attende il Governo alla prova dei fatti. Ecomobile invita i pubblici decisori a supportare la diffusione di una mobilità sempre più sostenibile all'insegna della neutralità tecnologica. ■

Will it be a green new deal?

XVIII legislation. The new Government immediately pronounced itself in favor of a Green New Deal, undersigning the 29 point guidelines drawn by the President of the Council which is based on the proposals by the three parties: the 5 Star Movement, the Democratic Party and, Free and Equal Party. The same trend was expressed with the update note to the 2019 economy and finance documents. On the subject of energy and the environment, it is important to note that in the next 15 years, 50 billion euros are destined for urban regeneration, energy reconversion and incentive to use renewable sources. In the note the Government also announces 23 new bills related to the budget maneuver 2020 - 2022, the first of which is titled Green New Deal and ecological transition of the country. The Green New Deal is one of the pillars of the maneuver – said Minister Gualtieri – with over one billion investments for 2020. ■

Auto ecologiche, il circolante alternativo al 9,26%

di **Monica Dall'Olio**

In Italia circolano 3.611.664 autovetture alimentate a **propulsioni e carburanti alternativi**. Di queste 2.409.840 (6,18% del totale) sono a doppia alimentazione benzina-GPL, 945.184 (2,42) benzina-Metano, 239.779 (0,61%) ibride benzina, 12.156 (0,03%) elettriche e 4.705 (0,01%) ibride gasolio. Tutte insieme rappresentano il **9,26%** del circolante autovetture, pari a 39.018.170 unità. In crescita rispetto al 2017, quando su 38.520.321 unità, le alternative valevano l'**8,88%**.

I dati, di fonte Aci e aggiornati al 31 dicembre 2018, sono stati diffusi da **Assogasliquidi/Federchimica** e **Consorzio Ecogas** in occasione del **13° Ecorally San Marino Montegiardino Trofeo Energreen**, gara di regolarità riservata alle propulsioni alternative nata con l'obiettivo di promuovere e **diffondere tecnologie e vantaggi della mobilità ecocompatibile** (v. pag. 18).

Le due associazioni di categoria, nell'am-

bito della manifestazione, sono promotrici dello speciale **Ecorally Press**, giunto alla decima edizione, al quale partecipano i **rappresentanti dei media**. La finalità: dimostrare le possibilità di utilizzo nella vita quotidiana dei mezzi a basso impatto ambientale. I carburanti gassosi – GPL e metano – continuano a confermarsi come le **alimentazioni alternative più amate dagli italiani** e insieme totalizzano 3.355.024 unità, l'**8,6%** del circolante.

CIRCOLANTE AUTOVETTURE "ALTERNATIVE" AL 31 DICEMBRE 2018

Alimentazione	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018
GPL	2.137.078	2.211.368	2.309.020	2.409.840
Metano	883.190	911.246	926.704	945.184
Ibrida benzina	82.381	117.433	174.087	239.779
Elettrica	4.584	5.743	7.560	12.156
Ibrida gasolio	2.967	3.332	3.405	4.705
TOTALE	3.110.200	3.249.122	3.420.776	3.611.664

Rielaborazione Assogasliquidi/Federchimica - Consorzio Ecogas su dati Aci

Bene le ibride, che crescono a quota sostenuta. Per quanto riguarda le elettriche, rispetto al 2017 c'è quasi un raddoppio, ma i numeri sono ancora percentualmente non rilevanti. ■

STRUTTURA MERCATO AUTO GENNAIO – SETTEMBRE 2019 PER ALIMENTAZIONE (%)

Benzina	43,6
Diesel	41,3
GPL	7,2
Ibrida elettrica	5,2
Metano	1,8
Elettrica	0,5
Ibrida elettrica plug-in	0,4
Idrogeno	0,0

Fonte: Unrae

Ecological car, the alternative fueled vehicles circulating reaches 9,26%

In Italy, there are 3,611,664 vehicles in circulation powered by alternative propulsion and fuels. Of these 2,409,840 (6.18% of the total circulating) are dual fuel petrol – LPG; 945,184 (2.42%) with dual fuel petrol – Methane; 239,779 (0.61%) are petrol hybrids; 12,156 (0,03%) electric cars and 4,705 (0.01%) diesel fuel hybrids. All together they represent 9.26% of the circulating vehicles, which is equal to 39,018,170 units. An increase compared to 2017 when the alternative fueled cars represented 8.8% out of 38,520,321 units. Data collected by ACI was updated as of 31st December 2018 and released by Assogasliquidi/Federchimica and Ecogas Consortium. ■

IMMATRICOLAZIONI. MERCATO AUTO, A SETTEMBRE ALTERNATIVE AL 18%

Secondo i dati del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (fonte Anfia), a settembre il mercato italiano dell'auto totalizza 142.136 immatricolazioni, **+13,4%** rispetto allo stesso mese del 2018. I volumi immatricolati nei primi nove mesi del 2019 ammontano a 1.467.668 unità, l'1,6% in meno rispetto allo stesso periodo del 2018. Nuovo record, nel mese, per le auto ad alimentazione alternativa, 18,8%, con volumi in crescita del 59% a settembre e del 13% nei primi nove mesi del 2019.

Diesel – Nel mese, le autovetture diesel mantengono un calo a doppia cifra (-13%), portando la flessione, nei primi nove mesi del 2019, a -24%, con una quota del 36,4% a settembre, la più bassa da giugno 2001.

Benzina – Le vendite di auto a benzina crescono del 30% nel mese, rappresentando il 45% del mercato, e del 27% nel cumulato.

GPL – Le auto GPL crescono sia a settembre, +50%, sia nel cumulato, +10%, e raggiungono, nel mese, una quota dell'8%.

Metano – Buona performance anche delle autovetture a metano, quasi triplicate nel mese, ma in calo del 19% nel cumulato. La quota sul totale mercato è del 2,5%.

Ibride ed elettriche – Le ibride tradizionali aumentano, nel mese, del 37% e nei primi nove mesi del 2019 del 29%. Le ricaricabili sono in forte crescita a settembre, +147%. Insieme, ibride di tutti i tipi ed elettriche, con una crescita del 48% a settembre, rappresentano l'8,6% del mercato.



GPL in pole position, circolante al 6,18% (31/12/2018) e quota immatricolato al 7,2 (gennaio-settembre 2019).

LPG in pole position, circulating vehicles are at 6.18% as of Dec. 31st, 2018. The registered vehicles reached 7.2% in the period January - September 2019.

La bioraffineria Eni di Venezia.

The Eni bio refinery in Venice.

Il bio GPL c'è!

di Monica Dall'Olio

Accanto al **biometano**, carburante rinnovabile ottenuto dagli **scarti di lavorazione dell'agricoltura** e dai **rifiuti**, c'è e ci sarà anche il **bio GPL**. Un combustibile, quest'ultimo, molto meno conosciuto che ha un suo spazio nel **Nord Europa** e negli **Stati Uniti**, ma anche in **Italia**. Attualmente il bio GPL si ottiene come sottoprodotto dei processi di hydro-treatment di bio-oli (HVO) per la produzione di biodiesel.

LA PRODUZIONE GLOBALE DI BIO GPL
Secondo un rapporto stilato da **Wlpga** (World Liquefied Petroleum Gas Association) nel 2018 è stata di circa **200** kilotonnellate/anno (200mila t), poco meno del-

lo 0,1% di tutta la produzione di GPL. Circa la metà è marchiato come tale per la vendita, l'altra metà viene consumata come gas combustibile o GPL. Quasi tutta la produzione attuale è **biopropano**, prodotto, come già accennato, come sottoprodotto di **bio-oli** per produrre biodiesel.

SI PRODUCE ANCHE IN ITALIA

In Italia non se ne parla un granchè. Invece, stando ai dati di **Assogasliquidi** – l'associazione che in **Federchimica** rappresenta le aziende che distribuiscono **GPL** (gas di petrolio liquefatto) e **GNL** (gas naturale liquefatto) in tutti i **diversi utilizzi**, nonché le aziende titolari delle infrastrutture di approvvigionamento e le imprese che forniscono apparecchiature, impianti e servizi

di trasporto del prodotto – se ne produce già un certo quantitativo.

LA PRODUZIONE NAZIONALE STIMATA TRA LE 80 E LE 100MILA T

Nel dettaglio, si sostiene che i moderni processi di bioraffinazione volti a produrre biocarburanti avanzati – vedi **bioraffineria Eni di Venezia** e di **Gela** – consentono di poter contare su quantità di bio GPL (Green GPL) destinate ad aumentare nel tempo, in linea con gli obiettivi di sviluppo generale dei biocarburanti: ad oggi la produzione nazionale di bioGPL – e la relativa immissione in consumo che già avviene nell'attuale rete di distribuzione – è stimabile tra le **80.000** e le **100.000** tonnellate.



IL GPL

Il GPL – gas di petrolio liquefatti – si ricava principalmente come sottoprodotto dai processi di lavorazione del petrolio greggio (stabilizzazione, distillazione, processi di cracking e reforming) e di purificazione del gas naturale (degasolinaggio), a cui oggi si stima sia associato oltre il 70% del volume di GPL prodotto. In entrambi i casi – e quindi anche nel caso del processo di lavorazione delle bioraffinerie – il GPL ed il bioGPL si pongono come by-products (sottoprodotti) rispetto al processo produttivo principale di carburanti tradizionali e di biocarburanti avanzati, così come dell'estrazione del gas.

Grazie a processi chimici avanzati sarà possibile ottenere bio GPL in quantitativi significativi.

Thanks to advanced chemical processes it will be possible to obtain bio LPG in significant quantities.

There's a bio LPG!

Together with bio-methane, a renewable fuel obtained from agricultural processing residues and waste, there is and will also be also a bio LPG. According to a report drawn up by Wlpga (World Liquefied Petroleum Gas Association) in 2018 the bio LPG produced was about 200 kilo-tonnes/year (200 thousand t), just under 0.1% of all LPG production. About half is branded as such for sale, the other half is consumed as fuel gas or LPG. Almost all current production is bio-propane, produced as a by-product of bio-oils employed in producing bio-diesel. The modern bio refining processes is aimed at producing advanced bio-fuels – see Eni's bio refinery in Venice and Gela – making it possible to count on quantities of bio LPG (Green LPG) destined to increase over time. This will be in line with the general development objectives of bio-fuels: to date the national production of bio LPG – and the related release for consumption that already takes place in the current distribution network – can be estimated at between 80,000 and 100,000 tons (source Assogasliquidi/Federchimica). ■

IL BIO GPL È UN BIOCARBURANTE AVANZATO

Una conferma arriva anche dal **GSE**: secondo quanto riportato da **Staffetta Quotidiana**, **Ornella Bonanni**, responsabile gestione biometano e biocarburanti del **Gse**, ha annunciato che sono **19** le richieste di qualifica per il sistema di incentivazione del biometano avanzato ricevute dal Gse (rif. Decreto 2 marzo 2018, v. Ecomobile n. 137), di cui sei per impianti già in esercizio e 13 in fase di realizzazione. Ma non c'è solo il biometano: altre 14 richieste di qualifica riguardano infatti gli impianti di produzione di biocarburanti avanzati diversi dal biometano, di cui 10 già chiuse con esito positivo, mentre le altre quattro sono in fase di istruttoria. 5 gli impianti coinvol-

ti, di cui 4 per la produzione di biodiesel e uno per la produzione di **Hvo** (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrotrattato) e **Green Gpl**.

IL FUTURO

I quantitativi che si possono continuare a produrre partendo dai biocarburanti non sarebbero però significativi, siamo nell'ordine del **2%** dei volumi attuali di GPL, ma anche nel caso del bio GPL, come per il biometano, gli **scarti dell'agricoltura** e della silvicoltura, nonché i **rifiuti**, rappresentano un orizzonte di sicuro interesse. Secondo lo studio Wlpga, nel periodo 2030-2050 si potrebbe arrivare a coprire circa **un terzo** del GPL in tutto il mondo. ■

GNL, i numeri

di *Monica Dall'Olio*

Italia prima in Europa per numero di punti vendita

Negli scorsi mesi l'Italia ha superato la **Spagna** per numero di stazioni di servizio per i camion che utilizzano il gas naturale liquefatto (GNL), diventando il principale operatore del settore in Europa. Lo rileva **ConferenzaGNL** sulla base dei dati pubblicati da **REF-E** (società di ricerca che opera nel settore energetico) nell'Abstract del rapporto intermedio semestrale 2019 del **SSLNG Watch**, l'osservatorio GNL usi finali.

DISTRIBUTORI DI GNL, EUROPA

Le stazioni per i camion in Italia sono attualmente **53**, di cui **15** inaugurate da inizio anno. Altri **9** impianti sono dotati di serbatoio criogenico ma erogano solo gas compresso (L-CNG). Il sito specializzato iberico **Gasnam** recensisce in Spagna 44 impianti, tutti per il rifornimento dei camion. Secondo **NGVA Europe** (Natural Gas Vehicle Association), Italia e Spagna sono seguite dalla **Francia** con **31** impianti, **Olanda 24**, **Gran Bretagna 13**, **Belgio 10**. Ancora indietro la **Germania**, con solo **6** impianti, entrata nel settore solo due anni fa.

UNO SGUARDO AL MONDO

A livello mondiale la **Cina** è al primo posto con circa **1.300** stazioni a GNL e **80.000 camion** (dati del sistema di ricerca Google), seguita dall'Europa con **218** (censimento NGVA aggiornato con le più recenti inaugurazioni in Italia e Spagna) e oltre **5.000 camion**, di cui quasi **2.000** immatricolati in Italia; al terzo posto gli **Stati Uniti**, con **144** impianti censiti da **NGV America**.

Aspro Italy, LNG refueling.
Aspro Italy, rifornimento di GNL.

Vega Carburanti plant built by Ham Italia in Malcontenta di Mestre (VE).
Impianto Vega Carburanti realizzato da Ham Italia a Malcontenta di Mestre (VE).





Stazione di servizio GNL Brixia Finanziaria/Liquigas a Fiorenzuola d'Arda (PC).

LE NOVITÀ DEL SEMESTRE

REF-E segnala tra le altre principali novità del semestre l'avvio della procedura d'autorizzazione per il rifornimento delle **navi cisterna** presso il rigassificatore galleggiante **OLT** al largo di Livorno. Ma il primato europeo dell'Italia è messo a rischio dall'indispensabilità del **corridoio Ventimiglia**, percorso da quasi il 100% delle autobotti che dai rigassificatori di **Marsiglia** e **Barcellona** riforniscono di GNL il nostro Paese. Altre novità, l'annuncio dell'operatività da agosto 2020 del deposito costiero di GNL di **Higas a Santa Giusta** (Oristano),

avvio della metanizzazione della Sardegna, la conclusione della gara per i bracci di carico del GNL per il progetto di deposito di **Porto Torres**, la selezione dei soggetti interessati al progetto di deposito di **Augusta**.

I PREZZI

REF-E rileva come il disaccoppiamento del prezzo all'ingrosso del GNL da quello del petrolio nel primo semestre di quest'anno abbia aumentato significativamente la **competitività** anche del mercato GNL di piccola taglia, in particolare nel confronto con il gasolio sia per i trasporti terrestri che marittimi. ■

LNG Brixia Finanziaria/Liquigas gas station in Fiorenzuola d'Arda (PC).

Impianto Q8 realizzato da Ham Italia a Roseto degli Abruzzi (TE).

Q8 plant built by Ham Italia in Roseto degli Abruzzi (TE).



GNL, the numbers

In the past few months, Italy has outnumbered Spain in the number of service stations for trucks that use liquefied natural gas (LNG), becoming the leading operator in the sector in Europe. This data has been observed by the GNL Conference on the basis of the 2019 six-month report's abstract published by REF-E

(a research company operating in the energy sector) of the SSLNG Watch, an observatory for the end-use of LNG. In Italy, the number of truck's service stations are now 53, 15 of which just opened at the beginning of this year. Another 9 gas stations are equipped with cryogenic tanks but only deliver compressed gas (L-CNG). The Spanish Gasnam specialized site reviewed only 44 plants in Spain, all for truck refueling. According to NGVA Europe (Natural Gas Vehicle Association), Italy and Spain are followed by France with 31 plants, Holland 24, Great Britain 13, and Belgium with 10. Germany is still behind, with only 6 plants but entered into this sector only two years ago. Worldwide, China is the leader with around 1,300 LNG stations and 80,000 trucks (per Google search system data), followed by Europe with 218 (NGVA census updated this number with the most recent station openings in Italy and Spain) and over 5,000 trucks, almost 2,000 of which are registered in Italy; in third place is the United States, with 144 plants registered by NGV America. ■

Ecorally San Marino, vince l'ambiente

di Stefano Panzeri

È ripartita da **Montegiardino** l'avventura dell'**Ecorally San Marino**. Il più piccolo Castello della Repubblica del Titano è stato il cuore dell'edizione 2019 della gara di regolarità riservata ai veicoli a basso impatto ambientale che oggi rappresentano il **9,26%** del parco auto circolante italiano. Una realtà ben rappresentata al via del **13° Ecorally San Marino Montegiardino Trofeo Energreen** e del **10° Ecorally Press** con una trentina di veicoli a rappresentare le migliori soluzioni tecnologiche per ridurre

le emissioni di gas serra e di inquinanti: dall'**elettrico** all'**ibrido** tradizionale e plug-in, dai **biocarburanti** ai sistemi dual fuel gassosi, dal **GPL** al **metano**.

Una carovana radunatasi sabato 21 settembre in Piazza della Pace per le verifiche tecniche e per la conferenza stampa di **Energreen**, società attiva nel settore del fotovoltaico e fornitore dei punti di ricarica per i veicoli elettrici in gara. La competizione è entrata nel vivo la domenica mattina con la partenza alle 9.30 del primo equipaggio e con un itinerario ricco di fascino.

Da percorrere un centinaio di chilometri tra i saliscendi che portano ai **Castelli di Acquaviva, Faetano e Fiorentino**, con passaggi seducenti alle pendici del **Monte Titano** e nel centro storico della città di San Marino, entrambi patrimonio dell'Umanità **Unesco** insieme all'abitato di **Borgo Maggiore**. Un percorso con escursioni anche in Italia, in particolare allo storico borgo di **Verucchio**, culla della dinastia dei Malatesta, signori di Rimini, che ha accolto la carovana ecologica con la banda in festa e la degustazione di sapori locali.



Un attimo di relax per i partecipanti impegnati in **prove speciali** faticose caratterizzate da un rapido susseguirsi di **pressostati**, i "tubi" sui quali porre le ruote anteriori nell'orario prestabilito con la precisione del decimo di secondo per scongiurare penalità. D'obbligo, dunque, tenere sempre alta la concentrazione, anche per le difficoltà acuite dalla pioggia, a tratti intensa, e da una navigazione che richiede continua attenzione. A darsi battaglia sono in molti e il duello per la vittoria è, come in passato, entusiasmante. Nel Trofeo Energreen la

LE CLASSIFICHE DELL'ECORALLY

13° ECORALLY SAN MARINO MONTEGIARDINO TROFEO ENERGREEN, valido per la Coppa FAMS Energie Alternative e Rinnovabili per Conducenti e Navigatori

- 1. Corrado Marzi e Maria Luisa Menicucci**, Regularisti Sammarinesi, su Alfa Romeo Brera a GPL
- 2. Massimo Liverani e Fulvio Ciervo**, Montecarlo Engineering Racing Team, su Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB a GPL
- 3. Lukasz Nytko e Artur Najder**, Nytko Motorsport, su Toyota Yaris Hybrid E95.

10° ECORALLY PRESS, in collaborazione con Assogasliquidi/Federchimica e Consorzio Ecogas

- 1. Roberto Chiodi e Remo Chiodi**, La Repubblica, su Lancia Ypsilon GPL
- 2. Andrea Cauli e Marco Perugini**, ACI-L'Automobile, su Hyundai Ioniq ibrida plug-in
- 3. Paolo Benevolo e Fabrizio Giamminuti**, ACI-Onda Verde, su Ford Mondeo Hybrid.

TROFEO NELLO ROSI, in collaborazione con Ecomobile

Marco Perugini, ufficio stampa ACI, per il progetto europeo GREEN CAP, del quale l'Automobile Club d'Italia è capofila. Il progetto è volto alla valutazione e alla promozione degli standard di efficienza ambientale delle auto.

TROFEO DUATHLON, auto più tiro con l'arco

ex-quo **Cauli/Perugini e Nytko/Najder**.

UNA GARA CONTRO LE EMISSIONI

Nato nel 2006 con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo dei **veicoli a basso impatto ambientale**, l'Ecorally è entrato di diritto nell'olimpo delle corse "green" più amate dagli appassionati. A renderla unica sono l'atmosfera gioiosa e gli itinerari affascinanti che hanno contraddistinto tutte le edizioni, da quelle con arrivo in Piazza San Pietro di **Città del Vaticano** e quelle con destinazione finale il **Principato di Monaco** o Arezzo. A dare rilevanza alla manifestazione, però, è soprattutto la possibilità di sperimentare soluzioni tecnologiche innovative e di dimostrare l'efficacia nella riduzione delle emissioni dei sistemi già esistenti. La conferma dell'importanza dell'Ecorally arriva da diverse testimonianze. **Alessandro Tramontano**, Presidente del **Consorzio Ecogas**, rappresentativo del settore del GPL e del metano per auto ha dichiarato che "abbiamo aderito all'Ecorally San Marino fin da suo esordio in quanto siamo convinti che anche le azioni dimostrative e simboliche come questa, che ben si inserisce nel quadro della **Settimana Europea della Mobilità**, siano importanti per diffondere le buone pratiche di sostenibilità. GPL e metano offrono e continueranno ad offrire un importante contributo per migliorare la **qualità dell'aria**, insieme ad altre alimentazioni e propulsioni a basso impatto ambientale, e hanno un futuro rinnovabile di sicuro interesse, grazie al biometano e in prospettiva al bioGPL". Stessa positività è presente nelle parole di **Andrea Arzà**, Presidente di **Assogasliquidi**, l'associazione di **Federchimica** che rappresenta il settore dei gas liquefatti GPL e GNL. "Iniziativa interessante come l'Ecorally dimostrano che i carburanti alternativi, e in particolar modo il GPL, non sono positivi solamente dal punto di vista ambientale e per raggiungere i target di riduzione delle emissioni di **CO₂**, e di rispetto della qualità dell'aria, ma anche a livello prestazionale e tecnico. Le auto a GPL sono vincenti da tutti i punti di vista: sia nella disponibilità del carburante, con circa 4.200 distributori presenti in ogni parte d'Italia, sia a livello ambientale, con emissioni di gran lunga inferiori ai carburanti tradizionali, sia a livello economico, con una spesa decisamente più bassa rispetto ai tradizionali e, appunto, anche a livello di prestazioni della vettura".

10° Ecorally Press, third place for Mr. Paolo Benevolo and Mr. Fabrizio Giamminuti, ACI-Onda Verde, on a Ford Mondeo Hybrid.

UNA GARA, TANTI PROTAGONISTI

L'Ecorally San Marino si svolge con la collaborazione della **Uiga - Unione Italiana Giornalisti Automotive**, il patrocinio di Aer.Sm, Associazione Aziende Energia Rinnovabile San Marino, della Giunta di **Castello di Montegiardino** e delle Segreterie di Stato Territorio e Ambiente, Turismo e Cultura della **Repubblica di San Marino**. Numerosi i partner tecnici e non che hanno messo a disposizione auto e carburanti ecologici, location e strutture. Tra questi il main sponsor **Energreen** di San Marino, che ha fornito i punti di ricarica per i veicoli elettrici in gara, **BRC Gas Equipment**, **Lampogas**, **Punto Gas**, **Slime**, **Vincenzo Catarsi Mare - Calafuria**, **Zannoni Carburanti** e **Zavoli**. L'evento è organizzato in conformità con il Codice Sportivo Internazionale **Fia** (Federazione internazionale dell'Automobile); la gestione tecnico-regolamentare è a cura della **Fams** (Federazione Auto Motoristica Sammarinese) tramite i propri Ufficiali di Gara; i rilevamenti cronometrici sono della **Fscr** (Federazione Sammarinese Cronometristi). L'Ecorally Press è invece promosso da **Assogasliquidi** e **Consorzio Ecogas**.

Trofeo Energreen, 3° posto per l'inossidabile Nytko Motorsport, su Toyota Yaris Hybrid E95. È l'equipaggio giunto da più lontano - Canada per Lukask Nytko e Polonia per Artur Najder - e come tale è stato premiato dalla Fams.

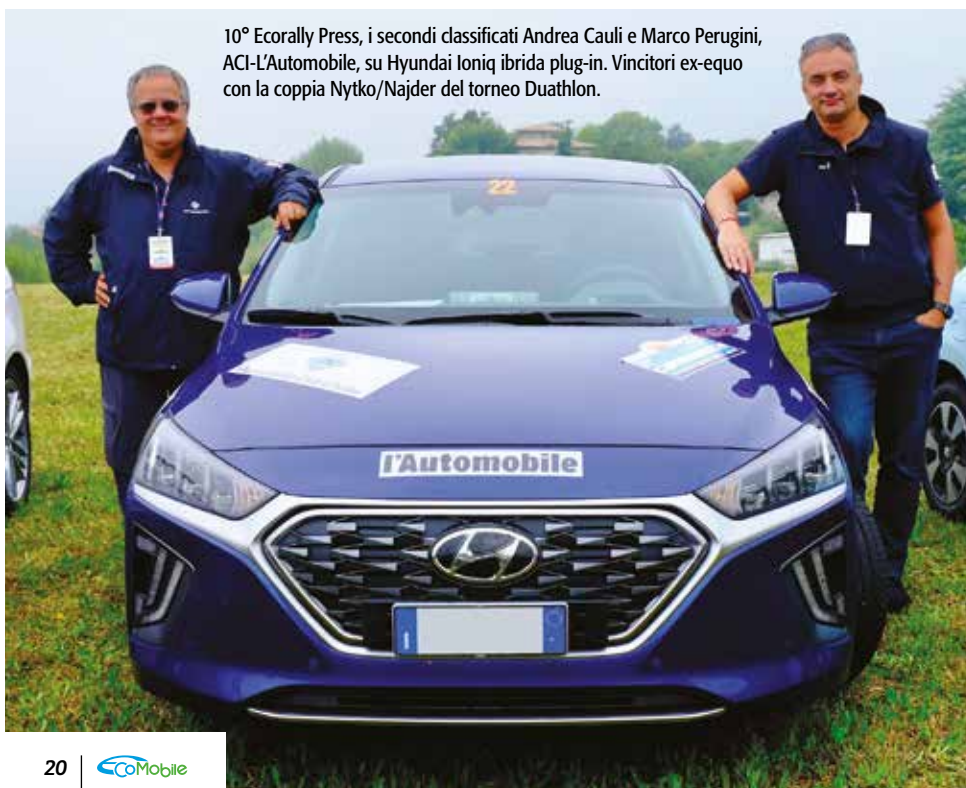


10° Ecorally Press, i terzi classificati Paolo Benevolo e Fabrizio Giamminuti, ACI - Onda Verde, su Ford Mondeo Hybrid.



Energreen Trophy, 3rd place for the incredibly resistant Nytko Motorsport, on a Toyota Yaris Hybrid E95. This is the team that came from furthest away - Lukask Nytko from Canada and Artur Najder from Poland - and as such it has been awarded by Fams.

10° Ecorally Press, i secondi classificati Andrea Cauli e Marco Perugini, ACI-L'Automobile, su Hyundai Ioniq ibrida plug-in. Vincitori ex-aequo con la coppia Nytko/Najder del torneo Duathlon.



sfida all'ultimo centesimo è tra due **Alfa Romeo**, quella dei sammarinesi **Marzi/Menicucci** e la **Giulietta** del duo **Liverani/Ciervo**. A spuntarla dopo due semitappe, 4 controlli orari, 25 pressostati è la coppia di casa per appena 4 punti, equivalenti a 4 centesimi di secondo.

Altrettanto combattuta si è rilevata la gara Press riservata ai giornalisti. A contendersi il gradino più alto del podio sono **Cauli/Perugini** alla guida della **Hyundai Ioniq ibrida plug-in** e l'equipaggio **Chiodi/Chiodi** con la **Lancia Ypsilon a GPL** che

10° Ecorally Press, second place Mr. Andrea Cauli and Mr. Marco Perugini, ACI-L'Automobile, on a plug-in hybrid Hyundai Ioniq. Ex-aequo winners with the Nytko / Najder pair from the Duathlon tournament.

OIL&NONOIL

Energie, carburanti & servizi per la mobilità



ROMA / PALAZZO DEI CONGRESSI / 23 - 24 OTTOBRE 2019



FUTURE ON

Verucchio, the LPG Ypsilon of Mr. Roberto Chiodi, La Repubblica, Ecorally Press first place winner.



Verucchio, la Ypsilon GPL di Roberto Chiodi, La Repubblica, primo classificato Ecorally Press.

MONTEGIARDINO, UN BORGO PIENO DI "ENERGIA"

Con appena 3,31 kmq di estensione e meno di mille abitanti, Montegiardino è il Castello più piccolo della Repubblica del Titano e tra i più graziosi con il suo borgo fatto di vicoli e angoli incantevoli. A distinguerlo è pure l'attenzione data all'ambiente con numerosi progetti virtuosi, compresi quelli in campo energetico che si inseriscono in un più ampio piano come spiega **Luciano Zanotti**, Presidente Associazione Aziende Energia Rinnovabile San Marino. "San Marino è molto attiva per quanto riguarda l'energia rinnovabile e la mobilità sostenibile. Basti pensare che le colonnine di ricarica per le auto elettriche, e quindi anche quelle a disposizione delle auto in gara, forniscono elettricità che proviene dal fotovoltaico grazie al fotovoltaico a distanza. A San Marino, infatti, sono operativi circa 1400 impianti fotovoltaici che, grazie alla innovativa legge che prevede un credito energetico riferito alla corrente non utilizzata dal produttore, consentono di mettere a disposizione una riserva energetica di circa 2 Mwh. Tale riserva è utilizzabile dalle colonnine di ricarica. Questo permette di ricaricare le auto esclusivamente con energia verde prodotta in eccesso dai fotovoltaici sammarinesi".



The first place of Energreen Trophy went to the LPG Alfa Romeo Brera.

L'Alfa Romeo Brera a GPL del 1° classificato Trofeo Energreen.



Novità 2019, il torneo Duathlon Auto+Tiro con l'Arco, disciplina, quest'ultima, che vede gli arcieri di San Marino primeggiare nelle competizioni internazionali. In primo piano Luca Comandini, Sicurauto.it.

A Duathlon tournament Car+ Archery was the 2019 novelty. Archery is the discipline that often sees San Marino archers stand out in international competitions. In foreground Mr. Luca Comandini from Sicurauto.it.

alla fine si impone per appena 27 punti. Ad addolcire il duo di ACI è la visita all'**Apicoltura Guiducci** e la conquista dei **trofei Nello Rosi e Duathlon**, con il primo assegnato a **Perugini** per l'encomiabile progetto europeo **Green Cap** e il secondo alla coppia rilevatasi, insieme

al duo **Nytko/Najder**, più abile al tiro con l'arco. Una sfida realizzata grazie agli arcieri del club "**I Lunghi Archi di San Marino**" che ha smorzato le tensioni di chi ha corso per vincere e accresciuto la gioia di chi ha partecipato per diletto. Sì, perché l'Ecorally è soprattutto una manifestazione dove a vincere sono l'**allegria**, l'**amicizia** e, soprattutto, l'**ambiente**. ■

Ecorally San Marino, the environment wins

The adventure of the San Marino Ecorally started once again this year from Montegiardino. Thirty green vehicles took part in the regular race to compete for the 13th Ecorally San Marino Montegiardino Energreen Trophy and at the 10th Ecorally Press. The group of cars gathered on September 21st for the technical checks and left the following Sunday along the hills leading to the Castles of Acquaviva, Faetano and Fiorentino, driving along the foothills of Mount Titano, in the center of San Marino and through the village of Verucchio in Italy. A race with check points was made even more challenging by the bad weather that gave life to exciting duels. At the Energreen Trophy event, the team Marzi-Menicucci was preceded by the team Liverani-Ciervio by just 4 points after 4 time checks and 25 pressure switches. For the Press competition, the gap between the first two teams was greater. There was a 27-point difference between the team Chiodi-Chiodi that beat Cauli-Perugini. However, the latter team was awarded with the Nello Rosi trophy together with the team Nytko/Najder receiving the Duathlon trophy. Altogether, the real winner was a day filled with fun and the good ambiance. ■



ASPRO ITALY

- Save your Energy -

CNG

LNG

**EROGATORE
CERTIFICATO
ATEX E MID
TC11682R0**



ASPRO ITALY È PRONTA!

**TRASFORMA IL TUO GAS NATURALE
COMPRESSO IN METANO LIQUIDO
DIRETTAMENTE NELLA TUA STAZIONE**

Richiedi un preventivo gratuito!

info@asproitaly.it - www.asproitaly.it

ECOMONDO

Info: www.ecomondo.it

Il palcoscenico della Green Economy

di *Monica Dall'Olio*



Stand Ecomobile, Ecomondo 2018. La nostra testata è presente anche quest'anno nell'ambito di Key Energy.

La 23a edizione di **Ecomondo**, il grande appuntamento europeo con la **circular economy** organizzato da **Italian Exhibition Group**, si svolge dal 5 all'8 novembre alla **Fiera di Rimini**, in contemporanea con **Key Energy** per il mondo delle energie rinnovabili e con il triennale **Sal.Ve**, Salone del Veicolo Ecologico.

La fiera internazionale, caratterizzata da un format innovativo che unisce in un'unica piattaforma tutti i settori dell'economia circolare – dal recupero di materia ed ener-

gia allo sviluppo sostenibile fino alla mobilità – si conferma sempre più centrale: nelle quattro giornate favorirà infatti la relazione fra sistema delle imprese e chi ne regola l'attività, in una cornice espositiva che si annuncia ricca di contenuti e innovazioni di prodotto.

UNA MASSICCIA PRESENZA DELLA COMMISSIONE UE

A partire dall'**Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA)**, che da due anni ha scelto Ecomondo per comunicare al mercato ita-

liano. Da segnalare poi che la Commissione organizzerà sessioni informative sulle occasioni europee di finanziamento inerenti quattro macro temi: sprechi alimentari, plastica, mobilità sostenibile e **smart buildings**.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E REGIONE EMILIA ROMAGNA

Il **Ministero dell'Ambiente** porta invece avanti un intenso programma di educazione ambientale dedicato in particolare al tema cruciale della riduzione della plastica

dagli oceani, mentre la **Regione Emilia-Romagna** aggiunge alla sua tradizionale presenza espositiva un focus sui programmi realizzati in riferimento ai *cambiamenti climatici e la riduzione degli impatti, il piano per l'energia e l'economia circolare*.

L'AREA START UP

Alle start up è dedicata un'ampia area all'ingresso sud, in partnership con **Art-Er, Confindustria Nazionale, Fondazione Giuseppina Mai e Unibo**. Le *start up* selezionate possono accedere alla piattaforma di incontri *one to one* e dialogare con gli *hosted buyer* invitati da **Italian**

Exhibition Group e **ICE**, oltre a frequentare l'*Investment Forum*, luogo di incontro e *networking* con investitori, *business angels* e *venture capitalist*.

APPUNTAMENTI SAVE THE DATE

Ecomondo 2019 ospita l'annuale appuntamento con gli **Stati Generali della Green Economy**, promossi dal Consiglio nazionale della green economy, in collaborazione con **Ministero dell'Ambiente** e **Ministero dello Sviluppo Economico**, per un'analisi e un aggiornamento sui temi economici e normativi più attuali e cruciali. L'**Albo Nazionale Gestori Ambientali** e **Ispra** presentano invece le novità normative per le imprese. ■



Reducing plastic pollution is one of the greatest environmental challenges of our time. Ecomondo devotes a wide program of meetings to this topic following the European Strategy, which recently has led to the approval of the directive prohibiting the sale of disposable plastic products.

The Green Economy stage

The 23rd edition of Ecomondo, the great European event on circular economy organized by the Italian Exhibition Group, will take place this year at the Rimini Fair on November 5th through the 8th. Simultaneously, the three-year event Sal.Ve will be held, the Ecological Vehicle Show (Salone del Veicolo Ecologico) with Key Energy for the world of renewable energy will be present. This International Fair which is characterized by an innovative format unites all sectors of the circular economy in a single platform – from the recovery of materials and energy, to sustainable development and mobility which is becoming increasingly important. In fact, during the four-day event the relationship between the business systems and those who regulate its activity will be promoted in an exhibition setting that promises to be rich in content and product innovations. Ecomondo hosts the annual meeting with the States General of the Green Economy, promoted by the National Green Economy Council, in collaboration with the Ministry of the Environment and the Ministry of Economic Development, for an analysis and an update on the most current and crucial economic and regulatory issues. ■



Ridurre l'inquinamento da plastica è una delle più grandi sfide ambientali del nostro tempo. Ecomondo dedica all'argomento un ampio programma di incontri, alla cui base c'è la Strategia Europea, che ha portato nei mesi scorsi all'approvazione della direttiva che vieta la vendita dei prodotti in plastica monouso.

di Monica Dall'Olio

Autopromotec, l'automotive si racconta

La 28ª edizione di **Autopromotec**, la biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, si è svolta alla **Fiera di Bologna** dal 22 al 26 maggio. L'evento ha riunito a Bologna l'intero settore dell'assistenza ai veicoli, focus l'evoluzione del mercato, l'innovazione tecnologica, la specializzazione e la formazione professionale.

I NUMERI

Sono state **1.676** le aziende partecipanti, con un aumento del **4,4%** rispetto all'edizione precedente, nel 2017. Di queste, la quota dall'estero è pari al **43%**, per un totale di **53 paesi** rappresentati. La manifestazione, articolata su **17 padiglioni** e **5 aree esterne**, per una superficie espositiva di **162.000 m²**, ha attratto **119.108 operatori** professionali, con un aumento del **4,85%**.



The PuntoGas stand presented the new version of Rec Gas, a station for the recovery of LPG carried out by emptying the tank and the NV20 Engine Cleaning System for cleaning the engine in the oil circuit.

Lo stand di **PuntoGas**, che ha presentato la nuova versione di **Rec Gas**, stazione per il recupero del GPL effettuato attraverso lo svuotamento del serbatoio e l'**NV20 Engine Cleaning System** per la pulizia del motore nel circuito olio.



Pictures from AutopromotecEDU: Electric car and electronics in the workshop, a meeting moderated by Cosimo Murianni of Quattroruote.

UNA FIERA INTERNAZIONALE

La quota di operatori professionali esteri è risultata pari al **18%**, oltre **100 delegati** provenienti da **32 paesi**. Buyer e operatori istituzionali sono stati protagonisti di **629 incontri B2B** con gli espositori italiani, organizzati nell'ambito del piano per la promozione internazionale di Autopromotec e

della dell'aftermarket automotive, frutto della collaborazione con la **Regione Emilia-Romagna** e **ICE** (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane).

Scene da AutopromotecEDU: auto elettrica ed elettronica in officina, incontro moderato da **Cosimo Murianni** di **Quattroruote**.



Lo stand di Ecomobile.

Ecomobile stand in Autopromotec 2019.

I RISULTATI COMMENTATI DA RENZO SERVADEI

L'Amministratore Delegato di Autopromotec: *Il livello tecnologico delle aziende espositrici ha confermato quanto gli analisti ci avevano preannunciato: tecnologia, informazioni tecniche e **formazione** sono ingredienti di una ricetta che porterà le aziende dell'aftermarket automobilistico verso le sfide di un futuro che è già cominciato. I **nuovi carburanti**, i **sistemi di assistenza alla guida**, il nuovo modo di intendere la mobilità e l'aumentata **sensibilità ambientale** rappresentano importanti sfide ma anche opportunità per coloro che sapranno coglierle. Autopromo-*

I TEMI CHIAVE PER IL MERCATO DEL POST-VENDITA AUTOMOTIVE

Negli oltre **20 appuntamenti** del calendario di convegni e tavole rotonde di **AutopromotecEDU**, finalizzati all'informazione, alla formazione e al confronto, è emerso quanto l'evoluzione del mercato e i nuovi scenari della mobilità implicano **innovazioni** tecnologiche applicate all'**assistenza** ai veicoli, ma anche nuove **competenze professionali** e nuovi strumenti di marketing.

INIZIATIVE SPECIALI PROTAGONISTE

A caratterizzare la manifestazione numerose iniziative speciali. **Hybrid & ADAS Village**, area dedicata alle dimostrazioni dei sistemi ADAS (sistemi avanzati di assistenza alla guida) di ultima generazione sulle **auto ibride**, realizzata in collaborazione con **Quattroruote Professional**; **Autopromotec Motorsport**, patrocinata da **ACI Sport** e **ANFIA Motorsport** per celebrare la correlazione tra le aziende del settore aftermarket e il comparto delle competizioni motoristiche; il progetto **Officina X.0**, in collaborazione con Accenture,



*PowerJetLpi from Bari. This company created from an idea by **Giuseppe Corricelli** has developed technical solutions for cars powered by alternative fuels, LPG, CNG fuel systems for petrol and diesel engines.*

PowerJetLpi di Bari. Nata da un'idea di **Giuseppe Corricelli**, l'azienda ha sviluppato soluzioni tecniche per auto alimentate con carburanti alternativi e sistemi di alimentazione GPL e metano per motori benzina e diesel.

che ha sottolineato il ruolo della digitalizzazione e della connettività negli interventi di riparazione. E infine **Italia, passione in rosso**, mostra di auto d'epoca a cura di **Ruoteclasse**, con 6 esemplari rigorosamente rossi del patrimonio motoristico storico italiano, realizzata in collaborazione con **FCA Heritage** e collezionisti privati.

*tec ha dato a molti indicazioni utili su come programmare il proprio **futuro** e quello dei propri figli.*

LA PROSSIMA EDIZIONE

Le date della prossima edizione della fiera sono già state definite: la 29a edizione di Autopromotec si terrà dal **26 al 30 Maggio 2021**, sempre presso BolognaFiere. Info: www.autopromotec.com. ■



*At the faire, **MTM BRC Gas Equipment** presented its **Sequent SDI 2.0**, a system for the conversion to gas of the latest generation cars with direct injection petrol engines. On the stand, there are also other brands exclusively distributed by the network: **Omv** and **Prins**.*

MTM BRC Gas Equipment in fiera ha presentato **Sequent SDI 2.0**, sistema per la trasformazione a gas delle vetture di ultima generazione con motori ad iniezione diretta di benzina. Sullo stand, presenti anche gli altri marchi distribuiti in esclusiva dalla rete: **Omv** e **Prins**.



Autopromotec, where the automotive shows itself

The 28th edition of Autopromotec, the International biennial Faire of automotive equipment and aftermarket, took place at the Bologna faire district this past May 22nd - 26th. The event brought together the entire vehicle assistance sector, focusing on market evolution, technological innovation, specialization and professional training.

1,676 companies participated with an increase of 4.4% compared to the previous edition in 2017. 43% came from abroad with a total of 53 countries represented. The event which attracted 119,108 professional operators, (an increase of 4.85%) was divided into 17 pavilions and 5 outdoor areas, covering a total exhibition area of 162,000 sq meters. Next edition has already been programmed. It will once again be at the Bologna Faire district on May 26th - 30th, 2021. Info: www.autopromotec.com ■

Oil&nonoil, appuntamento con il futuro della filiera carburanti

di Chiara Amadori

Il 23 e il 24 ottobre il **Palazzo dei Congressi** nel quartiere EUR di Roma ospita la 14^a edizione di **Oil&nonoil Stoccaggio&Trasporto Carburanti**, appuntamento nazionale della filiera distributiva dei carburanti liquidi e gassosi

– dal deposito al serbatoio – e del car-wash, che unisce una sezione espositiva rappresentativa e una fitta agenda convegnistica. Un appuntamento, il quarto a svolgersi a Roma nel cuore dell'*oil district*, unico e centrale per il settore, che in que-

sti anni è attraversato da grandi trasformazioni e si riunisce per confrontarsi sui temi vitali e guardare al futuro. Crescente la presenza dei **carburanti alternativi**, compresi GNL e mobilità elettrica, che vanno ad affiancare i più diffusi GPL e metano.

Oil&nonoil 2017. Piazzale Kennedy.

Oil&nonoil 2017. Kennedy Square.



L'ESPOSIZIONE

Molto buone le adesioni degli espositori, con un aumento medio delle superfici (+3% vs terza edizione del 2017). Oltre agli immancabili marchi rappresentativi del segmento Oil e stoccaggio carburanti cresce la presenza di società attive nel segmento del **Gas Naturale Liquefatto** (stazioni, tecnologie e distribuzione), in costante sviluppo. Si registra anche una positiva risposta partecipativa del comparto del **lavaggio**. Interessante elemento di novità, la vetrina espositiva esterna, sul piazzale Kennedy, con prodotti e servizi per il **trasporto** e lo **stoccaggio** dei carburanti e per il lavaggio.



*The 2017 Ecomobile stand.
We are going to be present
also in this upcoming edition.*

Lo stand di Ecomobile
nel 2017. Ci siamo anche
a questa edizione.

I CONVEGNI

Fedele a un'impostazione che negli anni l'ha portata a essere lo specchio della trasformazione tecnologica e organizzativa del settore e occasione di riflessione e valutazione dei cambiamenti normativi, delle strategie commerciali e di marketing, anche quest'anno Oil&nonoil prevede un programma di **convegni, seminari e workshop** che coinvolge associazioni e aziende. Oltre a tematiche di interesse generale, come l'evoluzione del **quadro normativo**, vengono affrontati temi più specifici e presentati **nuovi prodotti e servizi**. Obiettivo, stimolare la riflessione e il confronto su come modernità, digitalizzazione, evoluzione delle abitudini e del profilo di chi viaggia impattano la stazione di servizio.

23 OTTOBRE

Il programma si apre con un convegno sull'**Anagrafe Digitale della Rete**, a cura di Oil&nonoil e in collaborazio-

ne con **Unione Petrolifera** ed **AssoPetroli** e con un confronto, curato da **Quotidiano Energia**, sul valore dei Big Data e dell'evoluzione digitale nella rete di distribuzione carburanti. Nel pomeriggio si segnala il convegno sul GNL, in collaborazione con **Assogasliquidi** e alla presenza di rappresentanti di **MISE**, Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e aziende del settore energia e trasporti. Inoltre, l'incontro sulla **Stazione di Servizio del Futuro**, nel quale associazioni e aziende leader si confrontano, interagendo con il pubblico in sala, per traccia-

re un'immagine della struttura, dei modelli di business e delle applicazioni tecniche del piazzale di domani. Per la prima volta viene poi ospitata una tappa del **Dronitaly Roadshow**, riunendo una tavola rotonda in cui aziende del mercato **unmanned** attive nel segmento dei droni professionali condividono con gli operatori di settore esperienze, risultati e vantaggi nell'uso degli strumenti a pilotaggio remoto nell'Oil & Gas.

24 OTTOBRE

Il secondo giorno Oil&nonoil fa il punto sul tema dell'**illegalità**, in collaborazione con Unione Petrolifera ed AssoPetroli. A seguire, l'ormai tradizionale appuntamento di presentazione dei risultati dell'indagine indipendente svolta sulle attitudini di retisti e compagnie per tastare il polso della situazione della rete nell'attuale fase di transizione. Il dibattito prosegue nel pomeriggio durante una tavola rotonda in cui il testimone passa a rappresentanti di **retisti**, compagnie e **gestori** per offrire testimonianze concrete dei diversi approcci al business ai tempi della razionalizzazione e **trasformazione della rete** italiana. Sempre in mattinata due appuntamenti per la sostenibilità del business della mobilità: nel primo in collaborazione con il **Consorzio Italiano Biogas** al centro c'è la filiera del Biometano, eccellenza tutta italiana, con sue potenzialità, i traguardi raggiunti e le sfide/opportunità reali per gli imprenditori e per il Paese. Nel secondo si tratta il tema delle **bonifiche ambientali**: Unione Petrolifera, **Ispra**, esperti legali e rappresentanti del **Ministero dell'Ambiente** forniscono un aggiornamento tecnico dei recenti provvedimenti e delle procedure di attuazione degli interventi conseguenti. Due momen-



ti di aggiornamento per gli imprenditori che vogliono vivere la transizione e la compatibilità ambientale da protagonisti.

WORKSHOP

Per completare l'offerta formativa e informativa organizzata da Oil&nonoil in collaborazione con istituzioni e associazioni di categoria patrocinanti, durante la due giorni sono numerosi i workshop curati dalle aziende espositrici, occasioni per conoscere le declinazioni pratiche per l'innovazione. Intervengono, fra tutte, **Fortech, Intrapresa, HAM Italia, Liqal, Mares, 1AML, Edison Energia, Archigia**, presentando esperienze, servizi e soluzioni agli operatori della rete.

INNOVAZIONE E CONFRONTO

Oil&nonoil si conferma dunque, per l'equilibrata miscela di innovazione tecnica, confronto tra soluzioni ed esperienze e di occasioni di dialogo, l'appuntamento italiano destinato alle società petrolifere verticalmente integrate e ai retisti che intendono rafforzare il loro ruolo crescente nel **modernizzare la distribuzione** di carburanti, energie e servizi per la mobilità in Italia. Info: www.oilnonoil.it ■



Oil&nonoil, appointment with the fuel chain's future

On October 23rd and 24th, in Rome at the Palazzo dei Congressi in the EUR district, there will be the 14th edition of OIL & non-oil Storage & Fuel Transport. This is the national event representing the distribution chain for liquid and gaseous fuels – from storage to the tank – and the car-wash, which combines a representative exhibition section and a full conference agenda. This is the fourth time that this unique and central event takes place in Rome within the heart of the oil district. This is a very important occasion to discuss the huge transformations that this sector has undergone in recent years, also taking stock of the current situation and looking to its future. This year the presence of alternative fuels is increasing, which includes LNG and electric mobility, in addition to the more widespread LPG and methane fuels. Also this year, Oil & nonoil provides a program of conferences, seminars and workshops involving associations and companies. Info: www.oilnonoil.it ■

Monza Eni Circuit, June 14th-16th.
Peroni Racing Weekend.

Monza Eni Circuit, 14-16 giugno.
Peroni Racing Weekend.



Tecno MCA Nanni Galli, il futuro con una storia

di Stefano Panzeri

Un tempo le auto a gas le usavano solo i meno abbienti disposti a rinunciare al piacere di guida pur di risparmiare. Pensare a una sportiva alimentata a GPL era un sacrilegio, soprattutto se sul cofano c'era un marchio blasonato. Oggi la tecnologia si è evoluta e il gas ha assunto rispetto, sia nelle prestazioni, sia per le doti ambientali capaci di moderare l'inquinamento urbano. Non stupisce, allora, vedere un bolide con motore V8 correre nel tempio dell'automobilismo con gli iniettori a spruzzare GPL nei cilindri. A proporlo **Fulvio Maria Ballabio**, una storia di corse e motori green alla spalle, riversata nella nuova supercar che a **Monza** muove i suoi primi passi. Una pista con

mille aneddoti e leggende, dove il ragazzo Ballabio si rifugiava per ammirare le imprese dei campioni e, anni dopo, realizzò il sogno della vita cogliendo la sua prima vittoria da pilota in carriera. Una passione ora riversata sulla **Tecno Nanni Galli V8 Ecoracing**, il modello con telaio in **fibra di carbonio** voluto per par-

tecipare alle gare di **endurance** e che racchiude una lunga storia. Nata sotto l'egida della **Montecarlo Engineering**, l'azienda fondata da Ballabio insieme a un mito delle quattro ruote di nome **Carlo Chiti**, la supercar prende la denominazione da un binomio di successo del secolo scorso. Il marchio è quello glorioso della scuderia

Da sinistra / From left: Arturo Merzario, Fulvio Maria Ballabio, Eugenio Mosca, Oscar Comi.



bolognese fondata dai **fratelli Pederzani** negli anni Sessanta, il nome quello del pilota emiliano che portò all'esordio la **PA123/3** del "caimano" di Formula 1 e che trionfò nella sua classe alla **24 Ore di Le Mans** del 1968 guidando l'**Alfa Romeo Tipo 33**. E proprio da un V8 del "biscione" Ballabio è voluto partire per la nuova sportiva, un'unità di **4,7 litri con 503 CV** di derivazione Maserati, alias Ferrari.

A differenziarla rispetto al passato è l'animo green

che da tempo distingue le vetture di Ballabio. Un entusiasmo per i carburanti alternative iniziato negli anni Ottanta del Nove-

cento, quando si interessa al **metanolo** usato in **Formula Indy** e proseguito alimentando le sue vetture con alcool, bioetanolo, metano e altri propellenti. Per la Nanni Galli la scelta è caduta sul **GPL**, carburante performante ed ecologico. L'esito è una supercar monofuel da oltre **300 km/h** portata in

Il bioetanolo utilizzato non è prodotto da colture alimentari.

The bioethanol used is not produced using food crops.

C'È ANCHE IL PROGETTO BIOETANOLO

Ballabio ha avviato anche un progetto per sperimentare il **bioetanolo** derivato dagli **scarti dell'uva**, quindi **non in concorrenza con le coltivazioni**. Un carburante molto diffuso in Francia che contribuisce a limitare le emissioni di gas serra e inquinanti senza penalizzare le prestazioni. A testarlo in gara è stato **Massimo Liverani** al volante dell'**Alfa Romeo Giulietta** all'**Ecorally San Marino** (v. pag. 18) ottenendo un secondo posto per appena 4 centesimi di secondo. Un podio, il primo della storia per un'auto bi-fuel GPL/bioetanolo, che conferma la validità della soluzione anche in termini di **prestazioni**. L'impianto è realizzato in collaborazione con **Biomotor**, fornitore della centralina.



Mr. Massimo Liverani with his bi-fuel LPG/bio-ethanol Alfa Romeo Giulietta.

Massimo Liverani con la sua Alfa Romeo Giulietta bi-fuel GPL/bioetanolo.



The second Nanni Galli produced by Montecarlo Engineering is a bi-fuel LPG/bio-ethanol Alfa Romeo V8.

La seconda Nanni Galli prodotta da Montecarlo Engineering con un'Alfa Romeo V8 bifuel GPL bioetanolo.



pista da Ballabio insieme a **Oscar Comi** e all'eterno **Arturo Merzario** a Monza durante il **Peroni Racing Weekend** dello scorso giugno. Un team pronto a sfidare le vetture tradizionali nelle gare di endurance anche in una configurazione **bi-fuel GPL/etanolo**. E con l'aspirazione di riportare dopo 52 anni un V8 Alfa alla 24 Ore di Le Mans. ■

Tecno Nanni Galli, future with a past history

It isn't surprising to see a V8 racing car competing in the temple of motor racing with its injectors spraying LPG into the cylinders. This is proposed by Mr. Fulvio Maria Ballabio, with a carbon fiber frame: Tecno Nanni Galli V8 Ecoracing. The company that created this supercar is Montecarlo Engineering, founded by Ballabio together with Carlo Chiti. The supercar takes its name from this successful partnership. The Bologna team founded by the Pederzani brothers in the Sixties, is the glorious brand name of the Emilian driver who brought the Formula 1 caiman's PA123 / 3 debut and triumphed in its class at the 1968 24-hour Le Mans driving the Type 33 Alfa Romeo. With this in mind, Ballabio developed a new sport car starting from a V8 Alfa Romeo, a 4,7 Lt 503 HP motor derived from Maserati, aka Ferrari. The main difference from the past is its green soul. In fact, the Nanni Galli car is LPG powered. The outcome is a mono-fuelled super-car that reaches 300 km/hr. The car was taken on a racing track in Monza during the Peroni Racing weekend this past June by Ballabio together with Oscar Comi and the evergreen Arturo Merzario. This team was ready to challenge traditional cars in the endurance competitions with a bi-fuel LPG/ethanol motor. The goal is to bring back to the 24- hour Le Mans race the V8 Alfa Romeo after 52 years. ■

Il metano e la micro liquefazione di Aspro

Il gruppo integrato di erogatore MID e pompa di spinta

di Chiara Amadori

Presentato a **Oil&nonoil Verona 2018** e a numerose dimostrazioni e *open day* nel corso di quest'anno, il gruppo di liquefazione **Aspro** si integra ora dell'erogatore di metano e pompa criogenica di spinta.

Il nuovo erogatore di LNG (LNG o GNL dall'inglese *Liquefied Natural Gas* o *Gas Naturale Liquido* in italiano, ndr) prodotto da **Graf SpA** e commercializzato da **Aspro Italy** ha superato tutti i test funzionali nei laboratori accreditati e ottenuto l'omologazione **MID**. Viene quindi presentato nella veste definitiva a **Oil&nonoil**.

UN ITER IMPEGNATIVO

Sviluppare l'erogatore – spiegano alla Aspro – è stato un iter lungo e impegnativo, ma appena si è sparsa la notizia della sua commercializzazione subito sono arrivate le prime soddisfazioni.

*Oggi possiamo dire che siamo tra i primi costruttori italiani di erogatori di metano liquido e questo spiega la reazione del mercato che da tempo aspettava un prodotto made in Italy. I componenti dell'erogatore **DLNG11** sono installati in una robusta carpenteria metallica verniciata dove trovano ubicazione tutte le apparecchiature elettroniche e meccaniche. Inoltre – proseguono – siamo i primi ad utilizzare l'innovativa e moderna catena di misurazione appositamente sviluppata da **Micro Motion (gruppo Emerson)** per le applicazioni LNG, dotata di doppio misuratore: uno sulla fase liquida e uno sulla fase gassosa.*



Erogatore DLNG11.

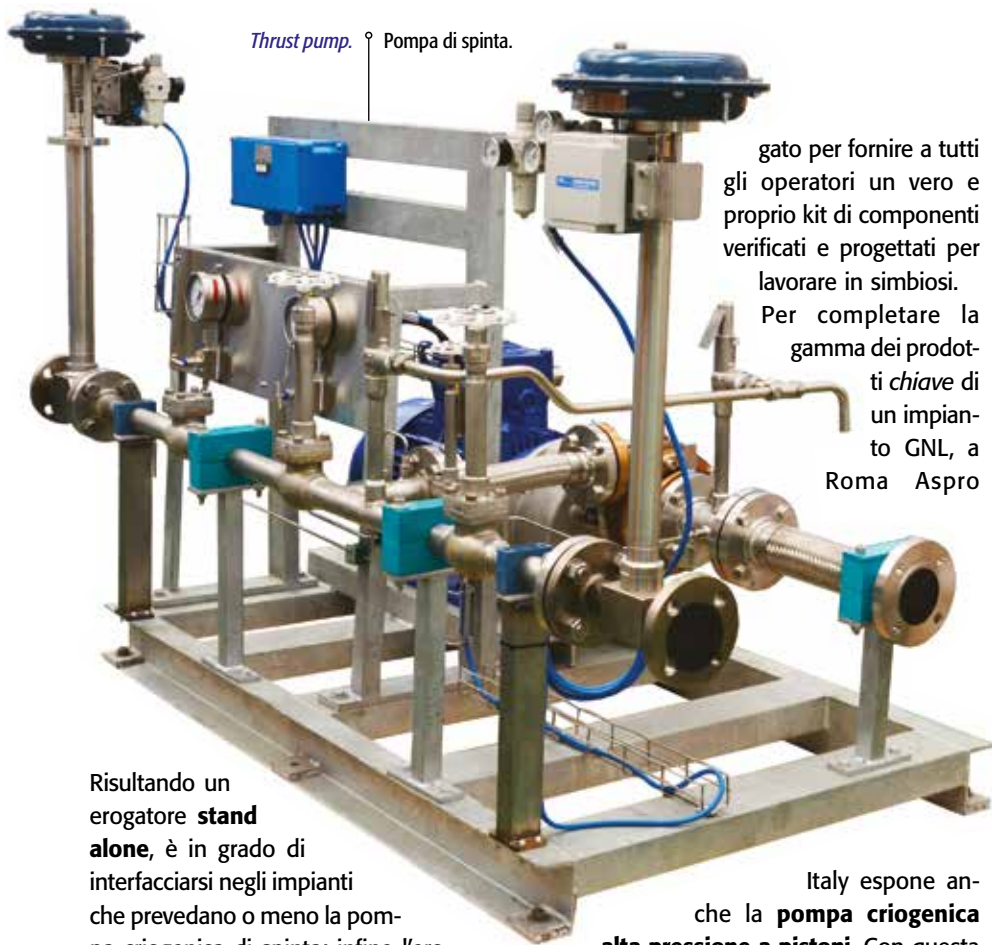
DLNG11 dispenser.

Pompa a pistoni.

Piston pump.



Thrust pump. Pompa di spinta.



Risultando un erogatore **stand alone**, è in grado di interfacciarsi negli impianti che prevedano o meno la pompa criogenica di spinta; infine l'erogatore è idoneo per l'erogazione a **tutti** i veicoli circolanti, Volvo compresi.

LA POMPA CRIOGENICA DI SPINTA

Abbiamo parlato di **pompa criogenica di spinta** ed è proprio questa l'altra novità che presentiamo a Roma.

Queste pompe, così come l'erogatore DLNG già descritto, sono il passaggio obbligato per completare l'innovativo **gruppo di liquefazione di gas metano** di Aspro. Infatti il liquefattore ha lo scopo, non secondario, di produrre metano liquido, ma il passo successivo è quello di *spingere* il prodotto liquido nei serbatoi dei veicoli attraverso l'erogatore ponderale.

Ecco perché le pompe centrifughe rappresentano per Aspro Italy un percorso obbli-

gato per fornire a tutti gli operatori un vero e proprio kit di componenti verificati e progettati per lavorare in simbiosi.

Per completare la gamma dei prodotti *chiave* di un impianto GNL, a Roma Aspro

Italy espone anche la **pompa criogenica alta pressione a pistoncini**. Con questa pompa, che trova applicazione in tutti gli impianti di erogazione di metano gassoso compresso (**CNG**, Compressed Natural Gas) derivato dal liquido (**GNL**), l'azienda afferma di poter fornire tutti i componenti indispensabili per la realizzazione delle applicazioni GNL tradizionali (da serbatoio criogenico) oppure dal suo sistema di liquefazione.

Compressore oil-free per idrogeno.

IL COMPRESSORE OIL-FREE PER IDROGENO

Infine a Oil&nonoil Aspro Italy porta anche un **compressore oil-free per idrogeno**. Questo perché riteniamo che, nel medio periodo (10/15 anni), il veicolo leggero dovrà migrare verso le "fuel cell" alimentate con idrogeno, sostengono alla Aspro. Questo compressore comprime l'idrogeno a **400 bar**, ma l'azienda sta studiando soluzioni tali da poter arrivare fino a **800 bar**. Abbiamo collaborato attivamente ad un progetto pilota, in esercizio da oltre un anno, per il rifornimento di **carrelli elevatori alimentati a idrogeno** con produzione per **elettrolisi**.

Parliamo di una piccolissima produzione, ma siamo a livello sperimentale: il rifornimento dura qualche minuto, quindi è rapido e non ci sono né batterie, né gasolio. Ora pensiamo di sviluppare un compressore di maggiore portata ovviamente sempre 'oil-free'. Il futuro è già iniziato. ■



Oil-free hydrogen compressor.

Methane and micro liquefaction by Aspro

The Aspro liquefaction group is now adding its offer with the methane cryogenic thrust pump. This innovation has been presented at Oil & nonoil Verona 2018 Fair and at numerous demonstrations and "open days" during this past year. The new LNG dispenser (LNG from the English acronym Liquefied Natural Gas or GNL Natural Liquid Gas in Italian, editor's note) is produced by Graf Spa and marketed by Aspro Italy. This dispenser, that passed all functional tests in accredited laboratories, obtained the MID approval. It was recently presented in its final version at the Oil & nonoil Fair. Developing the dispenser – explains Aspro spokesman – was a long and demanding process, but as soon as the news of its marketing spread, immediately we had the first satisfactions. We are amongst the first Italian manufacturers of liquid methane dispensers and this explains the reaction of the market that has long been waiting for a made in Italy product. Moreover – they continue – we are the first to use the innovative and modern measurement chain specially developed by Micro Motion (Emerson group) for LNG applications. It is equipped with a double meter: one for the liquid phase and one for the gaseous phase. In Rome Aspro also offers an oil-free hydrogen compressor, which compresses hydrogen to 400 bar, but the company is studying solutions that can reach up to 800 bar. ■

32° Forum mondiale sul GPL e Congresso europeo 2019

di **Monica Dall'Olio**

Quest'anno, la **World LPG Association & Liquid Gas Europe** hanno organizzato ad **Amsterdam** dal 24 al 27 settembre il più grande evento sui gas di petrolio liquefatti al mondo: il **32° Forum mondiale sul GPL** e il Congresso europeo. L'evento unisce non solo una conferenza di alto livello ad un'importante fiera, ma anche una varietà di meeting ed eventi collaterali dedicati che coprono l'intero settore. Rappresentanti, espositori, sponsors, studenti e visitatori hanno potuto incontrare i principali protagonisti del settore del GPL sfruttando opportunità di networking, partecipando alle varie sessioni e presentazioni oppure visitando la mostra.

La manifestazione ha ospitato la prima edizione dell'**International Autogas Day**, per evidenziare le opportunità che derivano dall'utilizzo dei gas di petrolio liquefatti a livello globale. L'Autogas Day si è tenuto per la prima volta nel 2018 nei Paesi Bassi ed è stato organizzato dall'associazione olandese **VVG/Platform Autogas**, al fine di aumentare la consapevolezza dei vantaggi dell'utilizzo del GPL come carburante. Il successo raggiunto ha spinto ad estendere l'iniziativa in tutto il mondo.

Intervistiamo **Filipa Rio**, direttore mobilità sostenibile per la World LPG Association, per avere una panoramica sull'evento e sulla situazione attuale del GPL.

Qual è la situazione del mercato mondiale ed europeo del GPL?

Il GPL è il carburante alternativo più popolare al mondo e anche in Europa per autovetture e veicoli commerciali. Attualmente circolano **27 milioni** di veicoli alimentati a GPL, un numero quasi quadruplicato rispetto al 2000 (**8 milioni** solo in Europa). Gli automobilisti che usano il GPL possono rifornirsi presso una delle **78.000 stazioni** di rifornimento disponibili nel mondo (**31.000** solo in Europa, come ci dicono le ultime statistiche). La domanda è cresciuta

costantemente negli ultimi anni, raggiungendo le **27 milioni di tonnellate** nel 2017. Il consumo globale di GPL è aumentato del **40%** negli ultimi 10 anni.

Tutto ciò non è successo per caso. Sempre più nazioni al mondo incoraggiano l'uso di GPL riconoscendo i notevoli benefici sull'ambiente, vantaggi in termini di praticità e un costo inferiore rispetto ad altri combustibili convenzionali o alternativi.

La **Turchia** e la **Corea del Sud** sono i due mercati più in crescita. In Europa, alcune nazioni hanno già raggiunto il livello di saturazione mentre altre stanno sviluppando innovazioni e prodotti per aiutare la crescita del mercato. Tuttavia è sempre necessario il supporto dei governi e delle case automobilistiche per sostenere e far crescere il mercato del GPL.

In che modo l'industria del GPL si sta impegnando per rendere il mondo più pulito e cosa ci può dire riguardo le ultime tecnologie e innovazioni che sono state sviluppate?

Il GPL è un carburante pulito. Gli studi basati sul **Read Driving Emissions (RDE)** hanno dimostrato che le emissioni di **NOx** e **PM** sono molto più basse rispetto a benzina e diesel. Il GPL ha performance ambientali migliori anche per quanto riguarda le emissioni di **CO₂**. Questo è un vantaggio che è destinato a crescere poiché sempre più GPL proviene dall'estrazione di **gas naturale** (oggi il **60%** di tutto il GPL prodotto).

I gas di petrolio liquefatti possono svolgere un ruolo importante nell'influenzare la quantità di emissioni responsabili dell'effetto serra almeno fino a quando i veicoli ad emissione zero (**ZEV**) possano essere impiegati in serie. Il GPL può essere utile impiegato anche per la mobilità elettrica, in quanto è un'ottima soluzione per i veicoli ibridi. Guardando più lontano nel futuro, i gas derivati dal GPL biologico, che è una fonte energetica rinnovabile, possono svolgere un ruolo ancora più importante.



Filipa Rio

Oltre all'ottimo impatto ambientale, il GPL presenta anche numerosi **vantaggi pratici**. È **facile e sicuro convertire** il motore di veicoli nuovi o usati in GPL e questo **senza compromettere le prestazioni** del veicolo stesso. Trasformare il veicolo a GPL aiuta a **contrastare l'inquinamento atmosferico** dei veicoli circolanti esistenti.

Il GPL viene trasportato sotto forma liquida in modo da poter raggiungere qualsiasi luogo così da non rendere necessaria l'infrastruttura pipeline e le forniture sono abbondanti. Ha un prezzo competitivo che lo rende un carburante **economico** per i consumatori. Come sottoprodotto (principalmente di gas naturale, nonché derivante dall'estrazione di petrolio), **sfrutta al massimo la propria energia aumentando così l'efficienza**. Se non fosse utilizzato, sarebbe probabilmente sversato. E nuovi componenti e sistemi per i motori delle auto sempre più innovativi arrivano sul mercato creando un vasto portafoglio. ■



32nd World LPG Forum & 2019 European Congress, the biggest LPG event in the world

This year, the World LPG Association & Liquid Gas Europe joined together to bring the biggest LPG event in the world, the 32nd World LPG Forum & 2019 European Congress, to Amsterdam (24 - 27 September 2019). This influential event combines not only a high-level conference and a major exhibition but also a choice of dedicated smaller summits and dynamic side events which cover the entire industry. Delegates, exhibitors, sponsors, students, and visitors could meet with key players in the LPG industry through networking opportunities or by attending the various sessions and presentations around the exhibition hall, or by visiting the exhibition. Moreover, the 32nd World LPG Forum & 2019 European congress hosted the first international edition of the Autogas Day, highlighting the opportunities for Autogas at a global level while looking at exceptional initiatives from a local perspective.

The Autogas Day initiative had its first local edition in 2018 in the Netherlands, organised by the Dutch Association VVG/Platform Autogas, in order to increase awareness for driving on Autogas among its target groups and stakeholders. Its success is now shared among other countries worldwide.

We interview Filipa Rio, Sustainable Mobility Director for the World LPG Association, to get an overview of the event and Autogas situation.

What is the world market situation? And in Europe?

Autogas (a transport fuel also called LPG) is the most popular alternative fuel in the world (for passenger cars and vans) worldwide and in Europe. 27 million vehicles currently run on Autogas – almost four times more than in 2000 (8 million in Europe). Autogas drivers can fill up at one of the 78,000 in latest stats fueling stations around the world (31,000 in Europe). Demand for Autogas has been growing steadily in recent years, reaching 27 million tonnes in 2017. Global consumption of Autogas has risen by 40% in the past 10 years.

This has not happened by chance. A growing number of governments actively encourage the use of Autogas in recognition of its notable environmental benefits, as well as its inherent practical and cost-advantages

over other fuels, both conventional and alternative.

The two largest markets for Autogas are Turkey and S. Korea. In Europe, some existing markets are showing signs of maturity while others are developing to help retain the market. However, support is needed from both governments and automakers to sustain and grow the Autogas markets

How the LPG industry is striving to make the world cleaner and what about the latest technologies and innovations?

Autogas is a clean fuel. Studies conducted under Real Driving Emissions (RDE) have shown that emissions of NOx and PM (the most important of the regulated gases for air quality) are much lower than from gasoline, and especially diesel.

Autogas also outperforms gasoline and diesel for CO₂ emissions on a well-to-wheel basis, an advantage that is set to grow as more and more LPG originates from natural gas extraction (currently 60% of all LPG produced derives from natural gas extraction). Autogas can play an important role in mitigating GHG emissions until such a time where zero-emission vehicles (ZEVs) can be

mass deployed. Autogas is also an enabler for electromobility as it is a very good solution for hybrid vehicles. In the longer term, Autogas derived from BioLPG, which is renewable, can play a major role.

In addition to its environmental credentials, Autogas has a number of practical advantages. It is safe and easy to convert new or existing vehicles to Autogas, without compromising vehicle performance. Converting vehicles to Autogas can help address air pollution from the existing fleet – current legislation only addresses CO₂ and pollutant emissions from new cars.

It is transported as a liquid so it can go anywhere – no need for pipeline infrastructure – and supplies are plentiful. Autogas is competitively priced making it an affordable fuel for many consumers. As a by-product (mostly of natural gas, as well as oil extraction), it makes the most of our energy by increasing efficiency. If not used, it would otherwise likely be flared. It is the only alternative fuel that delivers a wide range of benefits now.

New components and systems for the latest car engines come to the market creating a wide portfolio based on vapor and liquid technologies. ■

Henry Cubbon, presidente della WLPGA, annuncia il lancio della settimana del GPL durante la cena di gala. La sua prima edizione sarà a Dubai nel 2020.



Henry Cubbon, WLPGA President, announcing LPG Week launch during the Gala Dinner. First edition in Dubai next year in 2020.

Duster GPL, economia ed ecologia

Approdato sul mercato nel 2010 con lo slogan "il Suv per tutti", la Dacia Duster ha mantenuto la promessa collezionando record di vendite nel suo segmento. Un successo frutto di un riuscito mix tra un'estetica piacevole, una meccanica affidabile e un rapporto prezzo/contenuti competitivo.

Ricetta vincente, riproposta e migliorata che ha reso la Duster ancora più appetibile, come conferma la prova della versione più "pulita" ed elegante in listino, la **Prestige 4x2 GPL 1.6 SCe**.

L'estetica è ora più raffinata grazie al nuovo disegno della calandra e dei gruppi ottici, dove debuttano le luci diurne a Led. Ad aumentare la sensazione di **solidità** sono i



di *Stefano Panzeri*



La presa di carico del GPL comprende l'adattatore e si trova all'interno dello sportellino per il rifornimento della benzina.

The LPG loading intake includes the adapter and is located inside the petrol filling door.

paracolpi inseriti alla base dei paraurti e i vistosi parafanghi in stile offroad, pur essendo le versioni a gas

disponibili solo con **trazione anteriore**. Elementi che fanno apparire il Suv più grande delle reali dimensioni (è lunga **434** cm, larga **180** e alta **169**), non troppo dissimili da quelle di una Golf.

L'abitacolo offre **comfort** a cinque adulti, ampie poltrone regolabili anche in altezza e numerosi centimetri per spalle e testa.

MOTORE

4 cilindri di **1.598** cc

ALIMENTAZIONE

Benzina

GPL

POTENZA a 5.500 GIRI

155/84 cv/kW **109/80**

COPPIA a 4.000 GIRI

156 Nm **144**

VELOCITÀ MASSIMA

172 Km/h **169**

ACCELERAZIONE 0-100 KM/H

12,2 secondi **12,6**

CONSUMO MEDIO SU STRADA

6,8 l/100 Km **8,7**

EMISSIONI CO2 SU STRADA

156 g/km **141**



Dacia Duster 1.6 S Ce GPL Prestige



The cabin is spacious and practical. The LPG level switch/indicator is well positioned.

L'abitacolo è spazioso e volto alla praticità. Ben posizionato il commutatore/indicatore del livello del GPL.



La plancia punta sulla **praticità**, con il display centrale orientato verso il guidatore a riportare le informazioni del sistema di **infotainment** e della videocamera posteriore utile per evitare urti durante i parcheggi. I pochi comandi si limitano alle manopole del **climatizzatore** automatico, ai tasti sul volante e quelli a sinistra della plancia dove c'è il

classico commutatore/indicatore del livello del carburante. Di facile lettura è il cruscotto con al centro un piccolo display che riporta dati del computer di bordo, ma mancano quelli relativi a consumo medio e istantaneo.

Lo **spazio** è abbondante anche per gli

oggetti, merito dei numerosi vani presenti nell'abitacolo (incluso il comodo cassetto con al centro un piccolo display che riporta dati del computer di bordo, ma mancano quelli relativi a consumo medio e istantaneo). Valori identici a quelli delle monofuel malgrado il serbatoio da **33,6** litri effettivi sotto il piano di carico che con-



A GPL la Duster consuma in media 8,0 l/100 km consentendo di dimezzare le spese per il rifornimento di carburante.

Using LPG fuel, the Duster consumes on average 8.0 l/100 km allowing you to halve the cost of refueling.



Il Suv Dacia a GPL ha listino competitivo e un sovrapprezzo di appena 500 euro rispetto alle versioni a benzina recuperabile in meno di 10.000 km.

The LPG Dacia SUV has a competitive list price and a surcharge of just 500 euros compared to the petrol version. This amount of money is recoverable in less than 10,000 km.

sente un'autonomia a gas di 436 km, 1.269 utilizzando anche i 50 litri di benzina.

Su strada si apprezzano il comfort conferito dall'**assetto morbido** che rileva un po' di rollio in curva, ma senza compromettere la tenuta di strada e la **sicurezza**.

Agile da guidare in città grazie allo sterzo reso leggero dalla servoassistenza elettrica, precisa ad andature più sostenute che met-

tono in evidenza pure l'efficace impianto frenante malgrado i tamburi posteriori. Apprezzabili gli innesti del cambio e la frizione leggera da azionare.

Il motore è il **1.6** aspirato **ottimizzato** per l'alimentazione a gas con il rinforzo delle valvole e relative sedi. **L'impianto GPL**, montato in fabbrica e firmato **Landi Renzo**, riduce la potenza da **115 a 109 CV** e la

coppia massima da **156 a 144 Nm**. Il calo non influisce sul temperamento del 4 cilindri, poco adatto per una guida sportiva, in particolare con la modalità Eco pensata per ridurre i consumi. In compenso il funzionamento regolare consente andature adeguate per muoversi in città e viaggi autostradali e, soprattutto, **consumi** contenuti per la categoria, merito anche dei rapporti



Il 1.6 aspirato ha animo pacato, ma funzionamento regolare, consumi contenuti e buona affidabilità grazie al rinforzo di valvole e relative sedi.

The 1.6 aspirated motor has a calm soul, but operates regularly and consistently with a low fuel consumption and good reliability thanks to the reinforcement of valves and related allocations.





Using gas fuel, CO2 emissions are reduced from 156 to 141 grams/km. The "cut" of pollutants is even more consistent.

Con il gas le emissioni di CO2 si riducono da 156 a 141 grammi/km. Più consistente il "taglio" degli inquinanti.



The Duster second series has a more refined aesthetic, mostly thanks to the beautiful front design.

La seconda serie della Duster ha estetica più raffinata, merito soprattutto del riuscito disegno del frontale.

lungi e della presenza dello **Start&Stop**. Omologato per "bere" in media **6,8 l/100 km** a benzina e **8,7** a GPL (10,3 in città, 7,7 nel ciclo urbano), la Duster ha sorpreso per la poca "sete", complice un test effettuato in prevalenza su strade statali poco trafficate. Escludendo il migliore risultato ottenuto (7,0 l/100 km realizzato in modalità Eco), appare semplice stare sotto gli 8,0 l/100 km a tutto vantaggio del **risparmio**, comunque cospicuo anche considerando i dati ufficiali: la spesa chilometrica scende da **0,110** euro benzina a **0,052** euro a GPL.

Un risparmio del 50% che permette di recuperare i **500 euro** di differenza di listino in meno di 10.000 km. Poco competitiva la variante a gasolio, la 1.5 Blue dCi da 115 CV, più cara di 1.650 euro rispetto alla bifuel e con un esborso chilometrico di **0,066** euro. Tra gli effetti benefici del gas citiamo pure la riduzione delle emissioni di CO₂ da **156** a **141** grammi/km e l'omologazione **Euro 6d-TEMP**, la più severa in termini di rilascio di inquinanti.

La Dacia Duster Prestige 4x2 GPL 1.6 SCe è in listino a **16.450** euro con una dotazio-

ne di alto livello. Di serie ci sono **sei** airbag, alzacristalli e retrovisori (con monitoraggio dell'angolo cieco) elettrici, navigatore, climatizzatore automatico, **sensori parcheggio** e **retrocamera**, volante in pelle, cruise control, e cerchi in lega da 17". Per risparmiare si può optare per l'**Essential** (13.750 euro) o per la **Comfort** (15.450 euro) che ha allestimento di poco inferiore all'auto in prova. La garanzia è di **3 anni** o **100.000 km**. ■

*** I prezzi sono calcolati con benzina a 1,62 euro/l, GPL a 0,60 euro/l e gasolio a 1,50 euro/l**



The bi-fuel model offers equal trunk capacity (from 478 to 1,623 liters) and practicality of the single-fueled "sisters".

La variante bi-fuel offre un baule con identica capienza (da 478 a 1.623 litri) e praticità delle "sorelle" monofuel.



The LPG tank is placed under the trunk floor and it has an effective capacity of 33.6 liters guaranteeing an autonomy of over 400 km.

Il serbatoio del GPL, posto sotto il pianale, ha capacità di 33,6 litri effettivi per un'autonomia di oltre 400 km.

Duster LPG, affordable and environmental friendly

The second series of the Dacia Duster improves the winning mix of its predecessors by offering a pleasant look, spacious interiors and a competitive price/equipment ratio. The Prestige 4x2 LPG 1.6 SCe version offers high standards of comfort, equipment and performance in line with the needs of daily travel. Its main attraction is that it is environmentally friendly thanks to its reduced gas consumption. It is also very affordable with a competitive list price and a 50% savings of the refueling costs compared to the petrol version. The gas savings allows the recovery of the extra 500 euro price versus the LPG version in less than 10,000 km. The Prestige costs 16,450 euros with a 3-year/100,000 km warranty, but there are also two additional cheaper versions: the Essential (13,750 euros) and the Comfort (15,450 euros). ■

THE RENEWABLE ENERGY EXPO



KEY ENERGY

Dalle fonti rinnovabili all'accumulo; dalla gestione efficiente all'utilizzo delle tecnologie digitali; dalle smart cities alla mobilità sostenibile. Il marketplace che guida la transizione energetica di imprese e territori.

Dove
l'energia
incontra
il futuro.

f @ t y keyenergy.it

5 - 8 NOVEMBRE 2019 QUARTIERE FIERISTICO DI RIMINI

in collaborazione con
ITA®

in contemporanea con
ECOMONDO

organizzato da
ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

Galleria del vento, aerodinamica per l'efficienza

di *Monica Dall'Olio*



LA CURIOSITÀ

Quando due veicoli procedono uno dietro l'altro, si genera un **vantaggio aerodinamico** per quello che segue, ma anche per quello davanti, seppure in percentuale minore.

La presenza di un veicolo in scia aiuta infatti a diminuire la zona di turbolenza, perché di fatto agisce come un prolungamento della carrozzeria.

Caratteristiche che potrebbero essere sfruttate anche nei trasporti: c'è chi ipotizza, grazie alla **guida autonoma**, di far procedere i tir in autostrada uno dietro l'altro a pochi metri di distanza, con **risparmi su emissioni e consumi**.

Cos'è una galleria del vento? Fondamentalmente un grande tubo dove si proiettano contro le vetture flussi d'aria a varie velocità, simulando le condizioni a cui saranno sottoposti durante la marcia.

*What is a wind tunnel?
Basically, it's a large pipe-like structure where air flows at various speeds against the cars, simulating the conditions which they will be subjected to while driving.*

dotto e che entrerà in commercio. Per questo è necessario riprodurre nei test eseguiti in galleria il movimento relativo della vettura rispetto al vento come quando si trova nel mondo reale. In altre parole, se nel mondo reale la vettura si sposta rispetto alla strada e all'aria, nella galleria del vento il veicolo è invece fermo ma **vengono mossi l'aria e il pavimento** sotto la vettura, così da riprodurre una situazione di guida nell'ambiente esterno.

I TEST MISURANO LA FORZA FRENANTE CHE L'ARIA ESERCITA SUL VEICOLO

Le prove eseguite sono misurate tramite una bilancia molto precisa (nell'ordine dei **50 grammi** per veicoli che possono arrivare a pesare fino a **4 tonnellate**). Per ottimizzare la performance aerodinamica del veicolo nelle condizioni di guida più simili a quelle di uso quotidiano, vengono simu-

I test in **galleria del vento** misurano la forza frenante che l'aria esercita sul veicolo, per determinarne la resistenza in movimento alle diverse velocità. L'obiettivo è **ottimizzare l'aerodinamica** di ogni modello: la capacità di penetrazione nell'aria gioca infatti un ruolo fondamentale per l'**efficienza energetica** e le **emissioni**. Ma non solo: queste verifiche vanno ad incidere sulla stessa **sicurezza** della vettura.

Per saperne di più ci accostiamo a una vera e propria eccellenza, la galleria aerodinamica di **Orbassano**, nei pressi di Torino. L'impianto è stato costruito negli anni Settanta e ha beneficiato di continui upgrade per essere costantemente all'avanguardia.

A raccontare come si svolgono le prove è **FCA**, che a Orbassano testa tutti i suoi veicoli, dalle citycar ai SUV sino ai veicoli commerciali.

ALLA RICERCA DELL'OTTIMIZZAZIONE AERODINAMICA

Dalla fantasia alla realtà. Quando si pensa a una galleria del vento l'immagine è piuttosto chiara, grossi "tubi" dove i team di **Formula 1** testano le loro monoposto alla ricerca della prestazione perfetta. E questo non è sbagliato se si pensa che nell'impianto di Orbassano la velocità massima dell'aria può arrivare a 210 km/h.

L'obiettivo è ricercare l'ottimizzazione aerodinamica di ogni modello che viene pro-

late le più svariate condizioni di vento, anche grazie all'ausilio di un **pavimento mobile rotante** che permette di orientare la vettura rispetto alla direzione del vento.

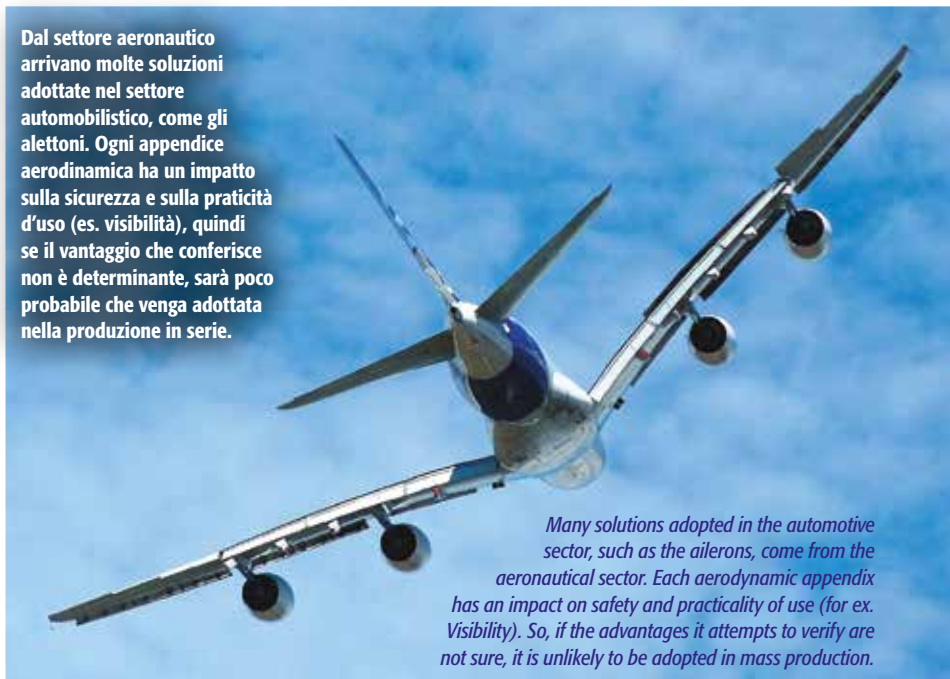
LA CREAZIONE DEI MODELLI 1:1

Per lo studio aerodinamico vengono utilizzati modelli in scala 1:1, realizzati tramite fresatura. La loro forma riproduce tutti i dettagli oggetto di analisi, dalla forma del cofano motore, a quella del paraurti, fino al fondo scocca. Vengono riprodotti anche il vano motore, le prese d'aria, fino a raggiungere una **fedeltà** del modello finito pari al **99%**. Questo permette di arrivare a una serie di controlli in anticipo ai test che verranno effettuati sulle vetture di pre-serie. La galleria del vento viene utilizzata anche per oggetti non inerenti all'automotive: spesso FCA mette a disposizione la galleria del vento a enti terzi, che hanno necessità di effettuare test sui loro veicoli a due e quattro ruote. Tra essi figurano anche i corpi militari che hanno bisogno di testare veicoli con una velocità dell'aria al di sotto dei 100 km/h.

L'IMPORTANZA DEL VIRTUALE PRIMA DEL REALE

*Dietro ai test fisici – spiegano alla FCA – si nasconde un fine lavoro di simulazione virtuale al computer. Questo è reso possibile dalle **analisi virtuali CFD** (Computational Fluid Dynamics) che riducono drasticamente i tempi di sviluppo dei veicoli poiché permettono lo sviluppo di un modello molto vicino agli obiettivi*

Dal settore aeronautico arrivano molte soluzioni adottate nel settore automobilistico, come gli alettoni. Ogni appendice aerodinamica ha un impatto sulla sicurezza e sulla praticità d'uso (es. visibilità), quindi se il vantaggio che conferisce non è determinante, sarà poco probabile che venga adottata nella produzione in serie.



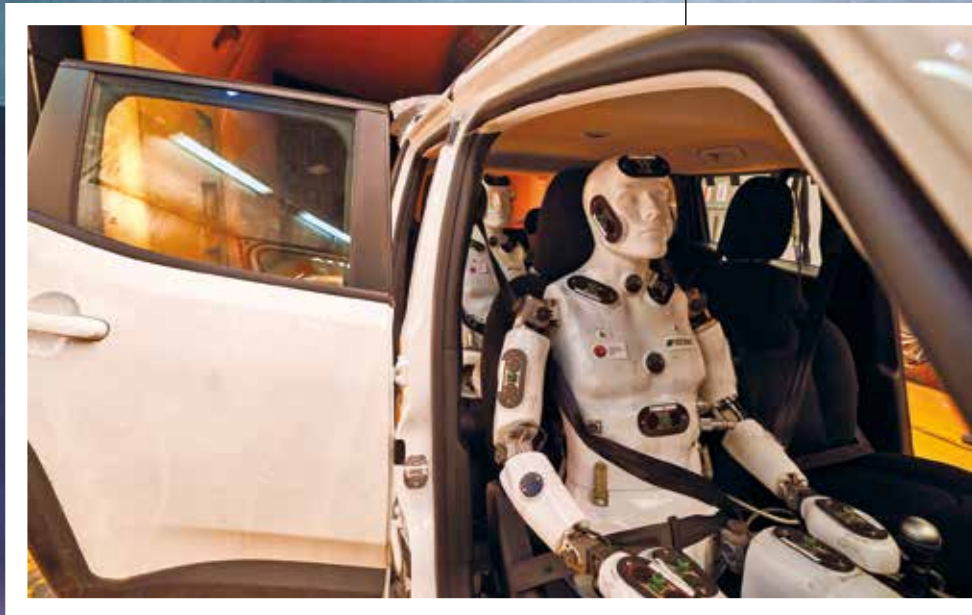
Many solutions adopted in the automotive sector, such as the ailerons, come from the aeronautical sector. Each aerodynamic appendix has an impact on safety and practicality of use (for ex. Visibility). So, if the advantages it attempts to verify are not sure, it is unlikely to be adopted in mass production.

fissati prima dei test con il veicolo in scala 1:1 e seguono tutto lo sviluppo fino al lancio per controllare che i target aerodinamici vengano rispettati. L'analisi virtuale è in continuo collegamento con le attività sperimentali di galleria in modo da scegliere, a seconda della fase del progetto e dell'esigenza del momento, lo

strumento più idoneo a fornire informazioni e suggerimenti. ■

Comfort test related to the aerodynamic noise which takes place by equipping crash test' mannequins with microphones at ear level.

Prova di comfort legata al rumore aerodinamico che si svolge attrezzando con **microfoni** all'altezza delle orecchie manichini come quelli utilizzati nei crash test.



Wind tunnel, using aerodynamics to increase efficiency

Wind tunnel tests measure the braking force that the air exerts on the vehicle, in order to determine its resistance in motion at different speeds. The goal is to optimize the aerodynamics of each model. In fact, the ability of a car to break the air plays a fundamental role in its energy efficiency and emissions. But that's not all: these checks affect the safety of the car itself. Orbassano aerodynamic tunnel, near Turin, was built in the seventies and since then has been constantly upgraded always being at the forefront. FCA, which tests all its vehicles in Orbassano, from city cars to SUVs up to commercial vehicles, tells us how it works. The tests carried out are very precise, in the order of 50 grams for vehicles that can weigh up to 4 tons. In order to optimize the daily aerodynamic performance of the vehicle in different driving conditions, many wind conditions are simulated. Also with the aid of a rotating mobile floor allows for the car to be exposed to different wind directions. ■

AFTER MARKET

Caratteristiche e descrizioni dei sistemi GPL e metano

Modello impianto

ALIMENTAZIONE

TIPOLOGIA
IMPIANTO

POTENZA
PER CILINDRO
kw

CILINDRATA
MIN / MAX
cm³

OMOLOG. EURO

AUTOGAS ITALIA S.r.l.

Via Raimondo Dalla Costa, 2 - 41122 Modena • Tel. +39.059.250174 • www.autogasitalia.it • autogasitalia@autogasitalia.it

PJ+ / PJ+ OBD	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,9 ÷ 35,36	814/2980	4 ÷ 6
RABBIT 32 / RABBIT 48 OBD	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,9 ÷ 35,36	814/2980	4 ÷ 6
VENTO 48 OBD	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,9 ÷ 35,36	814/2980	4 ÷ 6
PJ+ OBD / VENTO OBD	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	12,8 ÷ 21,05	-	6
DGID LPG LIGHT / DGID LPG HD	DG	Diesel-GPL	-	1496/16128	6
DGID CNG LIGHT / DGID CNG HD	DM	Diesel-Metano	-	1496/16128	6

BIGAS S.r.l.

Via di Le Prata, 62/66 - 50041 Calenzano (FI) • Tel. +39.055.4211275 • Fax +39.055.4215977 • www.bigas.it • bigas@bigas.it

Sistema EASY GAS	G	Iniezione Gassosa Fasata	- 10 ÷ 37	1026/2950 -	0 ÷ 4 5/6
Sistema EASY GAS	M	Iniezione Gassosa Fasata	- 10 ÷ 16	1026/1710 -	0 ÷ 4 5/6
Sistema SGIS N	G	Iniezione Gassosa Fasata	- -	900/5500 900/4790	0 ÷ 3 0 ÷ 4
			11 ÷ 37	1490/2480 TRB -	0 ÷ 4 5/6
Sistema SGIS N	M	Iniezione Gassosa Fasata	- -	920/3250 1490/2480 TRB	0 ÷ 4 0 ÷ 4
			11 ÷ 37	-	5/6
Sistema DIRECT GIS	G	Iniezione Gassosa Diretta	- 11 ÷ 37	1350/2250 -	4 5/6

I sistemi Bigas SgisN, Direct GIS ed il nuovo sistema Easy Gas a 64 bit, sono sistemi avanzati che permettono la trasformazione a GPL e metano di una vasta gamma di modelli di autovetture in commercio, fino a Euro 6. L'abbinamento delle diverse centraline elettroniche con la vasta gamma di riduttori ed iniettori Bigas per GPL e metano, consentono la perfetta adattabilità del sistema ad ogni tipologia di motore. Affidabilità, prestazioni, facilità di manutenzione, costi contenuti soddisfano qualsiasi utente.

BRC Gas Equipment

M.T.M. S.r.l. • Via La Morra, 1 - 12062 Cherasco (CN) • Tel. +39.0172.48681 • Fax +39.0172.488237 • www.brc.it • info@brc.it

SEQUENT PLUG&DRIVE PLUS	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT 32 - KIT RALLY 32	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT P&D MY10	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT ALBA PLUS	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT ALBA 32	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT SDI	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
Configurazione specifica per auto ad iniezione diretta di Benzina. È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
Tutti i sistemi SEQUENT BRC	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,66 ÷ 15,90	-	5/6
Tutti i sistemi BRC sono conformi all'Omologazione Euro 6d-temp, nel range di potenza indicata a fianco. È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					

ECOMOTIVE SOLUTIONS S.r.l.

Loc. S. Iorio, 8/C - 15020 Serralunga di Crea (AL) • Tel. +39.0142.9552 • www.ecomotive-solutions.com • info@ecomotive-solutions.com

d-gid® Light	M	4cyl. Dual Fuel CNG LCV ≤35q N1 M1	-	1496/3741	6
d-gid® LD	M/ML	4cyl. Dual Fuel CNG/LNG MDV ≤75q N2 M2	- -	1496/3741 3895/8410	6
				9676/16128	
d-gid® HD	M/ML	6cyl. Dual Fuel CNG/LNG HDV ≥75q N3 M3	- -	1496/3741 3895/8410	6
				9676/16128	
d-gid® Light	G	4cyl. Dual Fuel GPL LCV ≤35q N1 M1	-	1496/3741	6
d-gid® LD	G	4cyl. Dual Fuel GPL MDV ≤75q N2 M2	- -	1496/3741 3895/8410	6
				9676/16128	
d-gid® HD	G	6cyl. Dual Fuel GPL HDV ≥75q N3 M3	- -	1496/3741 3895/8410	6
				9676/16128	

FLORGAS / E-GAS S.r.l.

V.le delle Industrie, 17 - 45100 Rovigo • Tel. +39.0425.475193 • www.e-gas.it • info@e-gas.it

SLY Injection GPL	G	Iniezione sequenziale fasata a controllo OBD	40	6900 max	5/6
Kit ad iniezione sequenziale fasata a GPL in fase gassosa a controllo OBD.					
SLY Injection Metano	M	Iniezione sequenziale fasata a controllo OBD	35	4000 max	4
Kit ad iniezione sequenziale fasata a Metano a controllo OBD.					
MCE Injection	G/M	Iniezione semisequenziale	38	6500 max	1
Kit di trasformazione a GPL e Metano ad iniezione semisequenziale o full-group per auto a iniezione meccanica Kjetronic o a carburatore.					



Autogas Italia - PJ+ / PJ+ OBD



Autogas Italia - DGID CNG LIGHT / DGID CNG HD



Bigas - Sistema EASY GAS GPL



Bigas - Sistema EASY GAS metano



BRC Gas Equipment - SEQUENT PLUG&DRIVE PLUS



BRC Gas Equipment - SEQUENT ALBA PLUS



Ecomotive Solutions - d-gid® Light



Ecomotive Solutions - d-gid® HD



Florgas / E-Gas - SLY Injection



Florgas / E-Gas - MCE Injection

ALIMENTAZIONE
G GPL
M Metano
ML Metano Liquido (GNL)
DM Diesel-GPL
DM Diesel-Metano

MOTORI
ASP Aspirati
TRB Turbo
SVR Sovralimentati

Modello impianto

ALIMENTAZIONE

TIPOLOGIA
 IMPIANTO

POTENZA
 PER CILINDRO
 kw

CILINDRATA
 MIN / MAX
 cms

OMOLOG. EURO

LANDI RENZO S.p.A.

Via Nobel, 2 - 42025 Cavriago (RE) • Tel. +39.0522.9433 • Fax +39.0522.944044 • www.landirengo.com • info@landirengo.com

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
OMEGAS DIRECT	G/M	Iniezione Sequenziale Diretta	-	-	6
OMEGAS	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	6
EVO	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	6
EVO L	G	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	4



Landi Renzo - OMEGAS DIRECT



Landi Renzo - EVO



Lovato Gas - ExR

LOVATO GAS S.p.A.

Strada Casale, 175 - 36100 Vicenza • Tel. +39.0444.218911 • Fax +39.0444.501540 • www.lovatogas.com • info@lovatogas.com

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
E-GO	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP 1340/2230 TRB	4 4
ExR	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP 1340/2230 TRB	6 6
C-OBDD II	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP 1340/2230 TRB	6 6
EASY FAST	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	1490/2480 ASP	6

M.G. MOTOR GAS S.r.l.

Via P. Nenni, 7/C - 80030 Cimitile (NA) • Tel. +39.081.5129104 • Fax +39.081.5127717 • www.mgmotorgas.it • mg@mgmotorgas.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
NEWECO DR5	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	10,68 + 29,33	-	5/6
NEWECO DR6 CNG	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,93 + 14,67	-	5/6
NEWECO DR1	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	-	831/3745	4
NEWECO PR91/01	G	Aspirato tradizionale catalizzati	-	899/2245	4
NEWECO IS MET	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	-	831/2186	4

I sistemi NEWECO, nella tipologia ad Iniezione Gassosa sequenziale e in quella tradizionale di "aspirato", sono particolarmente innovativi, funzionali ed affidabili. Il DR1, per motori ad accensione comandata di ultima generazione, è un sistema non invasivo che si adatta perfettamente alla gestione dell'alimentazione a benzina, dosando il gas per ottimizzare rendimento ed emissioni. Semplice nel montaggio con connessioni precablate, con una soluzione innovativa della gestione benzina, il DR1 è completamente autoadattante. I sistemi della serie PR91/01 sono tra i più innovativi ed affidabili della loro categoria per l'ottimizzazione dei consumi e rendimenti con un'erogazione elastica della potenza.



M.G. Motor Gas - NEWECO DR5

OMVL

Via La Morra, 1 - 12062 Cherasco (CN) • Tel. +39.0172.48681 • www.omvl.it • omvlgas@omvlgas.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
DREAM On	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 39,94	-	5/6 1 + 4



Omvl - DREAM On

POWERJETLPI S.r.l.

Via Olbia, 7/A - 70132 Bari • Tel. +39.080.5382557 • Fax +39.080.2025268 • www.powerjetlpi.it • agenzia@powerjetlpi.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
PWJ Gi-G	G	Iniezione Sequenziale Fasata Molteplice	-	898/2496	4
PWJ Gi-G Di	G	Iniezione Sequenziale Fasata per Iniezione Diretta	12 + 43	-	5/6
epoKa system	G	Iniezione Sequenziale per Carburatore	-	senza limiti	0
PWJ DGi-G Diesel/GPL	DG	Iniezione Sequenziale per Motori Diesel	-	1853/3053	5/6



Powerjetlpi - PWJ DGi-G Diesel/GPL

ROMANO S.r.l.

Via Passariello, 195 - 80038 Pomigliano D'Arco (NA) • Tel. +39.081.8030252 • Fax +39.081.8038360 • www.romanoautogas.it • assistenza@romanoautogas.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
RISN	G	Iniezione gassosa sequenziale fasata	9,97 + 42,26	-	5/6
RISMN	M	Iniezione gassosa sequenziale fasata	9,97 + 42,26	-	5/6
RISM	G	Iniezione gassosa sequenziale fasata	-	750 + 7068	0 + 4
RISM	M	Iniezione gassosa sequenziale fasata	-	750 + 3974	0 + 4
RISM DUAL	DM	Diesel-Metano	-	1496 + 2494	5/6



Romano - RISN

TARTARINI AUTO S.p.A.

Via Bonazzi, 43 - 40013 Castel Maggiore (BO) • Tel. +39.051.6322411 • Fax +39.051.6322401 • www.tartariniauto.it • info@tartariniauto.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
FLASH	G/M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9 + 30	600/5200	6
EVO 01	G/M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9 + 42	600/6800	6
EVO 01 ID	G/M	Iniezione Diretta	9 + 42	600/6800	6

I nuovi sistemi FLASH si avvalgono del design innovativo dei riduttori Mercury e Xenon per garantire la massima potenza e stabilità, permettono innumerevoli nuove funzioni di configurazione dell'impianto e garantiscono la autocalibrazione più veloce attualmente sul mercato.

L'affidabilità degli storici riduttori Tartarini unita alla totale resistenza all'acqua della centralina EVO01, un impianto a gas che durerà per tutta la vita del veicolo ed anche oltre.

Con l'impianto ad iniezione sequenziale fasata gassosa EVO01 ID per auto ad iniezione diretta anche turbo non si percepisce la differenza tra la guida a gas e quella a benzina. Le calibrazioni disponibili per tutti i modelli di auto sviluppate a banco garantiscono le migliori performance e consumi ridotti. ZAVOLI



Tartarini Auto - FLASH



Tartarini Auto - EVO 01 ID

ZAVOLI

M.T.M. S.r.l. • Via Pitagora, 400 - 47521 Cesena (FC) • Tel. +39.0547.646409 • Fax +39.0547.646411 • www.zavoli.com • zavoli@zavoli.com

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza (kw)	Cilindrata (cms)	Omolog. Euro
BORA N	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138 22,4 + 45,808	-	5/6 5/6
BORA S32	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138 22,4 + 45,808	-	5/6 5/6
BORA Direct	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138 22,4 + 45,808	-	5/6 5/6
DUAL CNG	DM	Diesel-Metano	-	1467 + 2445	5/6



Zavoli - BORA S32

ECOLISTINO

Caratteristiche e prezzi delle auto ecologiche in Italia

Marca / Modello / Allestimento

	PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/gir al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO l/100 km; metano: kg/100 km
ALFA ROMEO									
MiTo 1.4 GPL Turbo 120CV Urban	17.900	1368	BG	131	88 (120) / 5000	A	198	8,8	10,4 - 6,5 - 7,9
AUDI									
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic	30.300	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic Business	31.290	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic Sport	31.900	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic Admired	33.690	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
e-tron 55 quattro	85.100	-	E	0	265 (360)	I	200	6,6	0
e-tron 55 quattro Advanced	86.600	-	E	0	265 (360)	I	200	6,6	0
e-tron 55 quattro Business	89.800	-	E	0	265 (360)	I	200	6,6	0
A4 35 TFSI	36.500	1984	IB	129	110 (150) / 6000	A	224	8,6	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 35 TFSI Business	38.000	1984	IB	129	110 (150) / 6000	A	224	8,6	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 35 TFSI Business Advanced	40.700	1984	IB	129	110 (150) / 6000	A	224	8,6	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 35 TFSI S-Line edition	42.800	1984	IB	129	110 (150) / 6000	A	224	8,6	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 35 TFSI S-tronic	38.800	1984	IB	136	110 (150) / 6000	A	225	8,9	7,3 - 4,7 - 5,7
A4 35 TFSI S-tronic Business	40.300	1984	IB	136	110 (150) / 6000	A	225	8,9	7,3 - 4,7 - 5,7
A4 35 TFSI S-tronic Business Advanced	43.000	1984	IB	136	110 (150) / 6000	A	225	8,9	7,3 - 4,7 - 5,7
A4 35 TFSI S-tronic S-Line edition	45.100	1984	IB	136	110 (150) / 6000	A	225	8,9	7,3 - 4,7 - 5,7
A4 40 TFSI S-tronic	42.900	1984	IB	137	140 (190) / 6000	A	241	7,3	7,4 - 5,2 - 6,0
A4 40 TFSI S-tronic Business	44.400	1984	IB	137	140 (190) / 6000	A	241	7,3	7,4 - 5,2 - 6,0
A4 40 TFSI S-tronic Business Advanced	46.700	1984	IB	137	140 (190) / 6000	A	241	7,3	7,4 - 5,2 - 6,0
A4 40 TFSI S-tronic S-Line edition	48.600	1984	IB	137	140 (190) / 6000	A	241	7,3	7,4 - 5,2 - 6,0
A4 45 TFSI quattro S-tronic	50.500	1984	IB	150	180 (245) / 6500	I	250	5,8	8,6 - 5,5 - 6,6
A4 45 TFSI quattro S-tronic Business	51.400	1984	IB	150	180 (245) / 6500	I	250	5,8	8,6 - 5,5 - 6,6
A4 45 TFSI quattro S-tronic Business Advanced	53.700	1984	IB	150	180 (245) / 6500	I	250	5,8	8,6 - 5,5 - 6,6
A4 45 TFSI quattro S-tronic S-Line edition	55.600	1984	IB	150	180 (245) / 6500	I	250	5,8	8,6 - 5,5 - 6,6
A4 30 TDI S-tronic	40.300	1968	ID	106	100 (136) / 4400	A	214	9,5	4,5 - 3,8 - 4,1
A4 30 TDI S-tronic Business	41.800	1968	ID	106	100 (136) / 4400	A	214	9,5	4,5 - 3,8 - 4,1
A4 30 TDI S-tronic Business Advanced	44.500	1968	ID	106	100 (136) / 4400	A	214	9,5	4,5 - 3,8 - 4,1
A4 30 TDI S-tronic S-Line edition	46.600	1968	ID	106	100 (136) / 4400	A	214	9,5	4,5 - 3,8 - 4,1
A4 35 TDI S-tronic	42.150	1968	ID	104	120 (163) / 4200	A	228	8,2	4,4 - 3,7 - 3,9
A4 35 TDI S-tronic Business	43.650	1968	ID	104	120 (163) / 4200	A	228	8,2	4,4 - 3,7 - 3,9
A4 35 TDI S-tronic Business Advanced	46.350	1968	ID	104	120 (163) / 4200	A	228	8,2	4,4 - 3,7 - 3,9
A4 35 TDI S-tronic S-Line edition	48.450	1968	ID	104	120 (163) / 4200	A	228	8,2	4,4 - 3,7 - 3,9
A4 Avant 35 TFSI	38.100	1984	IB	134	110 (150) / 6000	A	219	8,9	7,0 - 4,9 - 6,0
A4 Avant 35 TFSI Business	39.450	1984	IB	134	110 (150) / 6000	A	219	8,9	7,0 - 4,9 - 6,0
A4 Avant 35 TFSI Business Advanced	42.150	1984	IB	134	110 (150) / 6000	A	219	8,9	7,0 - 4,9 - 6,0
A4 Avant 35 TFSI Business S-Line edition	44.250	1984	IB	134	110 (150) / 6000	A	219	8,9	7,0 - 4,9 - 6,0
A4 Avant 35 TFSI S-tronic	40.400	1984	IB	133	110 (150) / 6000	A	220	9,2	7,3 - 4,9 - 5,8
A4 Avant 35 TFSI S-tronic Business	41.750	1984	IB	133	110 (150) / 6000	A	220	9,2	7,3 - 4,9 - 5,8
A4 Avant 35 TFSI S-tronic Business Advanced	44.450	1984	IB	133	110 (150) / 6000	A	220	9,2	7,3 - 4,9 - 5,8
A4 Avant 35 TFSI S-tronic Business S-Line edition	46.550	1984	IB	133	110 (150) / 6000	A	220	9,2	7,3 - 4,9 - 5,8
A4 Avant 40 TFSI S-tronic	44.500	1984	IB	136	140 (190) / 6000	A	238	7,5	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 Avant 40 TFSI S-tronic Business	45.850	1984	IB	136	140 (190) / 6000	A	238	7,5	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 Avant 40 TFSI S-tronic Business Advanced	48.150	1984	IB	136	140 (190) / 6000	A	238	7,5	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 Avant 40 TFSI S-tronic S-Line edition	50.500	1984	IB	136	140 (190) / 6000	A	238	7,5	7,5 - 5,1 - 6,0
A4 Avant 45 TFSI quattro S-tronic	51.650	1984	IB	143	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,6 - 5,6 - 6,7
A4 Avant 45 TFSI quattro S-tronic Business	53.000	1984	IB	143	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,6 - 5,6 - 6,7
A4 Avant 45 TFSI quattro S-tronic Business Advanced	55.300	1984	IB	143	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,6 - 5,6 - 6,7
A4 Avant 45 TFSI quattro S-tronic S-Line edition	57.200	1984	IB	143	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,6 - 5,6 - 6,7
A4 Avant 30 TDI S-tronic	41.900	1968	ID	108	100 (136) / 4400	A	211	9,8	4,5 - 3,9 - 4,1
A4 Avant 30 TDI S-tronic Business	43.250	1968	ID	108	100 (136) / 4400	A	211	9,8	4,5 - 3,9 - 4,1
A4 Avant 30 TDI S-tronic Business Advanced	45.950	1968	ID	108	100 (136) / 4400	A	211	9,8	4,5 - 3,9 - 4,1
A4 Avant 30 TDI S-tronic S-Line edition	48.050	1968	ID	108	100 (136) / 4400	A	211	9,8	4,5 - 3,9 - 4,1
A4 Avant 35 TDI S-tronic	43.750	1968	ID	105	120 (163) / 4200	A	223	8,5	4,4 - 3,8 - 4,0
A4 Avant 35 TDI S-tronic Business	45.100	1968	ID	105	120 (163) / 4200	A	223	8,5	4,4 - 3,8 - 4,0
A4 Avant 35 TDI S-tronic Business Advanced	47.800	1968	ID	105	120 (163) / 4200	A	223	8,5	4,4 - 3,8 - 4,0
A4 Avant 35 TDI S-tronic S-Line edition	49.900	1968	ID	105	120 (163) / 4200	A	223	8,5	4,4 - 3,8 - 4,0
A4 All Road 45 TFSI quattro S-tronic	53.650	1984	IB	150	180 (245) / 6500	I	247	6,1	8,4 - 5,5 - 6,6
A4 All Road 45 TFSI quattro S-tronic Business	55.050	1984	IB	150	180 (245) / 6500	I	247	6,1	8,4 - 5,5 - 6,6
A4 All Road 45 TFSI quattro S-tronic Business Evolution	57.500	1984	IB	150	180 (245) / 6500	I	247	6,1	8,4 - 5,5 - 6,6
S4 TDI quattro Tiptronic	74.650	2967	ID	163	255 (347) / 3850	I	250	4,8	7,2 - 5,6 - 6,2
S4 Avant TDI quattro Tiptronic	76.250	2967	ID	165	255 (347) / 3850	I	250	4,9	7,2 - 5,7 - 6,3
A6 35 TDI S-tronic Business	52.750	1968	ID	109	120 (163) / 4200	A	224	9,3	4,6 - 3,9 - 4,2
A6 35 TDI S-tronic Business Plus	55.550	1968	ID	109	120 (163) / 4200	A	224	9,3	4,6 - 3,9 - 4,2
A6 35 TDI S-tronic Business Sport	57.550	1968	ID	109	120 (163) / 4200	A	224	9,3	4,6 - 3,9 - 4,2
A6 35 TDI S-tronic Business Design	58.450	1968	ID	109	120 (163) / 4200	A	224	9,3	4,6 - 3,9 - 4,2
A6 40 TDI S-tronic Business	54.850	1968	ID	120	150 (204) / 4200	A	246	8,1	5,6 - 4,2 - 4,6
A6 40 TDI S-tronic Business Plus	57.650	1968	ID	120	150 (204) / 4200	A	246	8,1	5,6 - 4,2 - 4,6
A6 40 TDI S-tronic Business Sport	59.650	1968	ID	120	150 (204) / 4200	A	246	8,1	5,6 - 4,2 - 4,6
A6 40 TDI S-tronic Business Design	60.550	1968	ID	120	150 (204) / 4200	A	246	8,1	5,6 - 4,2 - 4,6
A6 40 TDI quattro S-tronic Business	57.750	1968	ID	118	150 (204) / 4200	I	246	7,6	4,8 - 4,3 - 4,5
A6 40 TDI quattro S-tronic Business Plus	60.550	1968	ID	118	150 (204) / 4200	I	246	7,6	4,8 - 4,3 - 4,5
A6 40 TDI quattro S-tronic Business Sport	62.550	1968	ID	118	150 (204) / 4200	I	246	7,6	4,8 - 4,3 - 4,5
A6 40 TDI quattro S-tronic Business Design	63.450	1968	ID	118	150 (204) / 4200	I	246	7,6	4,8 - 4,3 - 4,5
A6 45 TDI quattro Tiptronic Business	61.550	2967	ID	147	170 (231) / 4750	I	250	6,3	6,3 - 5,3 - 5,6
A6 45 TDI quattro Tiptronic Business Plus	63.450	2967	ID	147	170 (231) / 4750	I	250	6,3	6,3 - 5,3 - 5,6
A6 45 TDI quattro Tiptronic Business Sport	66.350	2967	ID	147	170 (231) / 4750	I	250	6,3	6,3 - 5,3 - 5,6
A6 45 TDI quattro Tiptronic Business Design	67.250	2967	ID	147	170 (231) / 4750	I	250	6,3	6,3 - 5,3 - 5,6
A6 50 TDI quattro Tiptronic Business	63.300	2967	ID	147	210 (286) / 4000	I	250	5,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A6 50 TDI quattro Tiptronic Business Plus	66.100	2967	ID	147	210 (286) / 4000	I	250	5,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A6 50 TDI quattro Tiptronic Business Sport	68.100	2967	ID	147	210 (286) / 4000	I	250	5,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A6 50 TDI quattro Tiptronic Business Design	69.000	2967	ID	147	210 (286) / 4000	I	250	5,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A6 45 TFSI S-tronic Business	57.050	1984	IB	145	180 (245) / 6500	A	250	6,8	7,9 - 5,5 - 6,3
A6 45 TFSI S-tronic Business Plus	59.850	1984	IB	145	180 (245) / 6500	A	250	6,8	7,9 - 5,5 - 6,3
A6 45 TFSI S-tronic Business Sport	61.850	1984	IB	145	180 (245) / 6500	A	250	6,8	7,9 - 5,5 - 6,3
A6 45 TFSI S-tronic Business Design	62.750	1984	IB	145	180 (245) / 6500	A	250	6,8	7,9 - 5,5 - 6,3
A6 45 TFSI quattro S-tronic Business	59.950	1984	IB	153	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,4 - 5,7 - 6,7
A6 45 TFSI quattro S-tronic Business Plus	62.750	1984	IB	153	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,4 - 5,7 - 6,7
A6 45 TFSI quattro S-tronic Business Sport	64.750	1984	IB	153	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,4 - 5,7 - 6,7
A6 45 TFSI quattro S-tronic Business Design	65.650	1984	IB	153	180 (245) / 6500	I	250	6,0	8,4 - 5,7 - 6,7
A6 55 TFSI quattro S-tronic Business	67.000	2995	IB	161	250 (340) / 6400	I	250	5,1	9,4 - 5,7 - 7,1
A6 55 TFSI quattro S-tronic Business Plus	69.800	2995	IB	161	250 (340) / 6400	I	250	5,1	9,4 - 5,7 - 7,1
A6 55 TFSI quattro S-tronic Business Sport	71.800	2995	IB	161	250 (340) / 6400	I	250	5,1	9,4 - 5,7 - 7,1
A6 55 TFSI quattro S-tronic Business Design	72.700	2995	IB	161	250 (3				

Nelle bi-fuel GPL o metano, i dati riferiti a potenza, velocità, consumi ed emissioni sono considerati con l'alimentazione a gas. Nelle ibride sono considerati a livello globale.

Marca / Modello / Allestimento

PREZZO euro	CILINDRATA cm3	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/gir al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO l/100 km; metano: kg/100 km
A6 Avant 50 TDI quattro Tiptronic Business Plus	68.500	2967	ID	152 210 (286) / 4000	I	250	5,7	6,4 - 5,5 - 5,8
A6 Avant 50 TDI quattro Tiptronic Business Sport	70.500	2967	ID	152 210 (286) / 4000	I	250	5,7	6,4 - 5,5 - 5,8
A6 Avant 50 TDI quattro Tiptronic Business Design	71.400	2967	ID	152 210 (286) / 4000	I	250	5,7	6,4 - 5,5 - 5,8
A6 Avant 45 TFSI S-Tronic Business	59.450	1984	IB	151 180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,6
A6 Avant 45 TFSI S-Tronic Business Plus	62.250	1984	IB	151 180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,6
A6 Avant 45 TFSI S-Tronic Business Sport	64.250	1984	IB	151 180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,6
A6 Avant 45 TFSI S-Tronic Business Design	65.150	1984	IB	151 180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,6
A6 Avant 45 TFSI quattro S-Tronic Business	62.350	1984	IB	153 180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,7 - 6,7
A6 Avant 45 TFSI quattro S-Tronic Business Plus	65.150	1984	IB	153 180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,7 - 6,7
A6 Avant 45 TFSI quattro S-Tronic Business Sport	67.150	1984	IB	153 180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,7 - 6,7
A6 Avant 45 TFSI quattro S-Tronic Business Design	68.050	1984	IB	153 180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,7 - 6,7
A6 Avant 55 TFSI quattro S-Tronic Business	69.400	2995	IB	166 250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,9 - 7,3
A6 Avant 55 TFSI quattro S-Tronic Business Plus	72.200	2995	IB	166 250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,9 - 7,3
A6 Avant 55 TFSI quattro S-Tronic Business Sport	74.200	2995	IB	166 250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,9 - 7,3
A6 Avant 55 TFSI quattro S-Tronic Business Design	75.100	2995	IB	166 250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,9 - 7,3
A6 All Road 45 TDI quattro Tiptronic	67.550	2967	ID	154 170 (231) / 4750	I	250	6,7	6,5 - 5,5 - 5,8
A6 All Road 50 TDI quattro Tiptronic	69.300	2967	ID	154 210 (286) / 4000	I	250	5,9	6,5 - 5,5 - 5,8
A6 All Road 55 TDI quattro Tiptronic	75.500	2967	ID	170 257 (349) / 3850	I	250	5,2	7,8 - 5,7 - 6,5
S6 TDI quattro Tiptronic	80.450	2967	ID	164 257 (349) / 3850	I	250	5,0	7,4 - 5,6 - 6,2
S6 Avant TDI quattro Tiptronic	82.850	2967	ID	171 257 (349) / 3850	I	250	5,1	7,7 - 5,8 - 6,5
A7 Sportback 40 TDI S-Tronic	63.550	1968	ID	124 150 (204) / 4200	A	245	8,3	5,2 - 4,4 - 4,7
A7 Sportback 40 TDI S-Tronic Business Plus	67.500	1968	ID	124 150 (204) / 4200	A	245	8,3	5,2 - 4,4 - 4,7
A7 Sportback 40 TDI quattro S-Tronic	66.700	1968	ID	118 150 (204) / 4200	I	245	7,8	4,8 - 4,3 - 4,5
A7 Sportback 40 TDI quattro S-Tronic Business Plus	70.650	1968	ID	118 150 (204) / 4200	I	245	7,8	4,8 - 4,3 - 4,5
A7 Sportback 45 TDI quattro Tiptronic	71.000	2967	ID	147 170 (231) / 4750	I	250	6,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 45 TDI quattro Tiptronic Business Plus	74.950	2967	ID	147 170 (231) / 4750	I	250	6,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 50 TDI quattro Tiptronic	74.050	2967	ID	147 210 (286) / 4000	I	250	5,7	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 50 TDI quattro Tiptronic Business Plus	78.000	2967	ID	147 210 (286) / 4000	I	250	5,7	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 45 TFSI S-Tronic	64.450	1984	IB	149 180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,5
A7 Sportback 45 TFSI S-Tronic Business Plus	68.400	1984	IB	149 180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,5
A7 Sportback 45 TFSI quattro S-Tronic	67.600	1984	IB	151 180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,6 - 6,6
A7 Sportback 45 TFSI quattro S-Tronic Business Plus	71.550	1984	IB	151 180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,6 - 6,6
A7 Sportback 55 TFSI quattro S-Tronic	76.100	2995	IB	164 250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,8 - 7,2
A7 Sportback 55 TFSI quattro S-Tronic Business Plus	80.050	2995	IB	164 250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,8 - 7,2
A8 50 TDI quattro Tiptronic	96.200	2967	ID	152 210 (286) / 4000	I	250	5,9	6,5 - 5,3 - 5,7
A8 55 TFSI quattro Tiptronic	98.300	2995	IB	179 250 (340) / 6400	I	250	5,6	10,7 - 6,2 - 7,8
A8 L 50 TDI quattro Tiptronic	103.500	2967	ID	152 210 (286) / 4000	I	250	5,9	6,5 - 5,3 - 5,7
A8 L 55 TFSI quattro Tiptronic	105.600	2995	IB	179 250 (340) / 6400	I	250	5,7	10,7 - 6,2 - 7,8
Q5 50 TFSI e quattro S-Tronic	57.500	1984	PB	0 220 (299)	I	239	6,1	- - - 2,2
Q5 50 TFSI e quattro S-Tronic Business	60.000	1984	PB	0 220 (299)	I	239	6,1	- - - 2,2
Q5 50 TFSI e quattro S-Tronic Business Design	60.000	1984	PB	0 220 (299)	I	239	6,1	- - - 2,2
Q5 50 TFSI e quattro S-Tronic S Line plus	62.500	1984	PB	0 220 (299)	I	239	6,1	- - - 2,2
SQ5 TDI quattro Tiptronic	76.250	2967	ID	174 255 (347) / 3850	I	250	5,1	7,6 - 6,1 - 6,7
Q7 45 TDI quattro Tiptronic	71.300	2967	ID	176 170 (231) / 4750	I	229	7,1	7,3 - 6,4 - 6,7
Q7 45 TDI quattro Tiptronic Business	74.300	2967	ID	176 170 (231) / 4750	I	229	7,1	7,3 - 6,4 - 6,7
Q7 45 TDI quattro Tiptronic Sport	81.100	2967	ID	176 170 (231) / 4750	I	229	7,1	7,3 - 6,4 - 6,7
Q7 50 TDI quattro Tiptronic	72.000	2967	ID	176 210 (286) / 4000	I	241	6,3	7,4 - 6,3 - 6,7
Q7 50 TDI quattro Tiptronic Business	75.000	2967	ID	176 210 (286) / 4000	I	241	6,3	7,4 - 6,3 - 6,7
Q7 50 TDI quattro Tiptronic Sport	81.800	2967	ID	176 210 (286) / 4000	I	241	6,3	7,4 - 6,3 - 6,7
Q8 45 TDI quattro Tiptronic	77.600	2967	ID	178 170 (231) / 4750	I	233	7,1	7,4 - 6,4 - 6,8
Q8 45 TDI quattro Tiptronic Sport	86.600	2967	ID	178 170 (231) / 4750	I	233	7,1	7,4 - 6,4 - 6,8
Q8 50 TDI quattro Tiptronic	79.550	2967	ID	178 210 (286) / 4000	I	245	6,3	7,3 - 6,5 - 6,8
Q8 50 TDI quattro Tiptronic Sport	85.550	2967	ID	178 210 (286) / 4000	I	245	6,3	7,3 - 6,5 - 6,8
Q8 55 TFSI quattro Tiptronic	79.400	2995	IB	207 250 (340) / 6400	I	250	5,9	11,6 - 7,7 - 9,1
Q8 55 TFSI quattro Tiptronic Sport	88.400	2995	IB	207 250 (340) / 6400	I	250	5,9	11,6 - 7,7 - 9,1
SQ8 TDI quattro Tiptronic	109.850	3956	ID	174 320 (435) / 4750	I	250	4,8	8,6 - 7,2 - 7,8
BMW								
i3 120 Ah	40.600	-	E	0 125 (170) / 4800	P	150	7,3	0
i3 120 Ah Advantage	43.200	-	E	0 125 (170) / 4800	P	150	7,3	0
i3 s 120 Ah	44.400	-	E	0 135 (184) / 4800	P	160	6,9	0
i3 s 120 Ah Advantage	47.000	-	E	0 135 (184) / 4800	P	160	6,9	0
Serie 2 Active Tourer 225xe PHEV	38.550	1499	PB	52 165 (224)	I	202	6,7	- - - 2,5
Serie 2 Active Tourer 225xe PHEV Advantage	39.850	1499	PB	52 165 (224)	I	202	6,7	- - - 2,5
Serie 2 Active Tourer 225xe PHEV Business	41.300	1499	PB	52 165 (224)	I	202	6,7	- - - 2,5
Serie 2 Active Tourer 225xe PHEV Sport	42.100	1499	PB	52 165 (224)	I	202	6,7	- - - 2,5
Serie 2 Active Tourer 225xe PHEV MSport	43.350	1499	PB	52 165 (224)	I	202	6,7	- - - 2,5
Serie 2 Active Tourer 225xe PHEV Luxury	44.650	1499	PB	52 165 (224)	I	202	6,7	- - - 2,5
Serie 3 Berlina 330e PHEV Business	55.750	1998	PB	38 215 (292)	P	230	6,0	- - - 1,7
Serie 3 Berlina 330e PHEV Advantage	59.540	1998	PB	38 215 (292)	P	230	6,0	- - - 1,7
Serie 3 Berlina 330e PHEV Sport	60.100	1998	PB	38 215 (292)	P	230	6,0	- - - 1,7
Serie 3 Berlina 330e PHEV Luxury	61.800	1998	PB	38 215 (292)	P	230	6,0	- - - 1,7
Serie 5 Berlina 530e PHEV Business	60.400	1998	PB	38 185 (252)	P	235	6,2	- - - 1,7
Serie 5 Berlina 530e PHEV MSport	64.850	1998	PB	38 185 (252)	P	235	6,2	- - - 1,7
Serie 5 Berlina 530e PHEV Sport	65.100	1998	PB	38 185 (252)	P	235	6,2	- - - 1,7
Serie 5 Berlina 530e PHEV Luxury	68.390	1998	PB	38 185 (252)	P	235	6,2	- - - 1,7
X5 xDrive 45e Business	86.150	2998	IB	43 290 (394)	I	235	5,6	1,0 - 2,1 - 1,7
X5 xDrive 45e MSport	93.250	2998	IB	43 290 (394)	I	235	5,6	1,0 - 2,1 - 1,7
Serie 7 Berlina 745e	106.400	2998	IB	48 290 (394)	P	250	5,2	- - - 2,1
i8 Coupé	149.600	1499	IB	42 275 (374)	A+P	250	4,4	- - - 1,8
i8 Roadster	165.400	1499	IB	46 275 (374)	A+P	250	4,6	- - - 2,0
CITROËN								
E-Mehari Soft Top	27.300	-	E	0 50 (68) / 4000	P	110	14,6	0
E-Mehari Hard Top	28.200	-	E	0 50 (68) / 4000	P	110	14,6	0
C-Zero Full Electric Seduction	30.890	-	E	0 49 (66) / 3500	P	130	15,9	0
E-Berlingo Multispace Feel	33.000	-	E	0 35 (48)	A	110	22,0	0
DACIA								
Duster 1.6 S-Ce GPL 115CV Essential	13.750	1598	BG	141 84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - - 8,7
Duster 1.6 S-Ce GPL 115CV Comfort	15.450	1598	BG	141 84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - - 8,7
Duster 1.6 S-Ce GPL 115CV Prestige	16.450	1598	BG	141 84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - - 8,7
Duster 1.6 S-Ce GPL 115CV Techroad	17.250	1598	BG	141 84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - - 8,7
DR								
DR Zero 1.0 Bifuel GPL	9.500	998	BG	112 51 (69) / 6000	A	150	13,5	6,9 - 4,8 - 5,5
DR Zero 1.0 Bifuel GPL Chrome	10.000	998	BG	112 51 (69) / 6000	A	150	13,5	6,9 - 4,8 - 5,5
DR Zero 1.0 Bifuel GPL WR	10.500	998	BG	112 51 (69) / 6000	A	150	13,5	6,9 - 4,8 - 5,5
DR3 1.5 Benzina-GPL	16.000	1497	BG	154 72 (98) / 6000	A	170	11,5	12,2 - 9,5 - 9,5
DR3 1.5 Benzina-Metano	17.500	1497	BM	138 72 (98) / 6000	A	170	11,5	5,1 - 3,2 - 3,9
DR Evo5 1.6 Benzina-GPL	15.900	1598	BG	160 87 (118) / 6150	A	175	11,5	12,7 - 8,3 - 9,9
DR Evo5 1.6 Benzina-Metano	17.400	1598	BM	160 87 (118) / 6150	A	175	11,5	6,1 - 3,8 - 4,7
DR4 1.6 Benzina-GPL Cross	18.000	1590	BG	174 78 (106) / 6300	A	175	10,5	9,4 - 6,3 - 7,4
DR4 1.6 Benzina-GPL Sport	18.000	1590	BG	174 78 (106) / 6300	A	175	10,5	9,4 - 6,3 - 7,4
DR4 1.6 Benzina-Metano Cross	19.500	1590	BM	174 78 (106) / 6300	A	175	10,5	6,2 - 4,2 - 4,9
DR4 1.6 Benzina-Metano Sport	19.500	1590	BM	174 78 (106) / 6300	A	175	10,5	6,2 - 4,2 - 4,9
DR6 1.5 Benzina-GPL Cross	21.000	1498	BG	162 103 (140) / 5500	A	187	10,0	12,7 - 8,4 - 10,0
DR6 1.5 Benzina-GPL Sport	21.000	1498	BG	162 103 (140) / 55				

Tutti i prezzi sono da considerarsi "Chiavi in mano", IPT esclusa e senza eventuali promozioni della casa.

Marca / Modello / Allestimento

PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO l/100 km; metano: kg/100 km	
Panda 1.2 69CV EasyPower Easy	14.390	1242	BG	106	51 (69) / 5500	A	164	14,2	6,9 - 6,3 - 6,5
Panda 1.2 69CV EasyPower Lounge	15.390	1242	BG	106	51 (69) / 5500	A	164	14,2	6,9 - 6,3 - 6,5
Panda 0.9 TwinAir 80CV Turbo Natural Power Easy	16.140	875	BM	85	59 (80) / 5500	A	170	12,0	3,9 - 2,6 - 3,1
Panda 0.9 TwinAir 80CV Turbo Natural Power Lounge	17.140	875	BM	85	59 (80) / 5500	A	170	12,0	3,9 - 2,6 - 3,1
Qubo 1.4 70CV Natural Power Easy	18.250	1368	BM	119	52 (70) / 6000	A	155	17,5	5,6 - 3,6 - 4,3
Qubo 1.4 70CV Natural Power Lounge	19.750	1368	BM	119	52 (70) / 6000	A	155	17,5	5,6 - 3,6 - 4,3
Doblo 1.4 T-Jet 120CV Natural Power Easy	23.200	1368	BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,3	6,5 - 4,0 - 4,9
Doblo 1.4 T-Jet 120CV Natural Power Lounge	24.700	1368	BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,3	6,5 - 4,0 - 4,9
FORD									
Fiesta 5p 1.1 75CV GPL Plus	18.200	1084	BG	106	55 (75) / 6300	A	170	13,8	8,5 - 5,6 - 6,6
Fiesta 5p 1.1 75CV GPL Business High	19.300	1084	BG	106	55 (75) / 6300	A	170	13,8	8,5 - 5,6 - 6,6
Fiesta 5p 1.1 75CV GPL Titanium	20.150	1084	BG	106	55 (75) / 6300	A	170	13,8	8,5 - 5,6 - 6,6
Mondeo 2.0 187CV eCVT 4p Titanium Business Hybrid	33.250	1999	IB	89	140 (187)	A	187	9,2	2,7 - 4,6 - 3,9
Mondeo 2.0 187CV eCVT 4p Vignale Hybrid	42.350	1999	IB	89	140 (187)	A	187	9,2	2,7 - 4,6 - 3,9
HONDA									
CR-V 2.0 HEV eCVT Comfort	33.650	1993	IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3
CR-V 2.0 HEV eCVT Elegance Navi	36.750	1993	IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3
CR-V 2.0 HEV eCVT Lifestyle Navi	39.500	1993	IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Elegance Navi	35.750	1993	IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Lifestyle Navi	39.500	1993	IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Executive Navi	45.250	1993	IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7
HYUNDAI									
i10 1.0 MPI Econext Advanced	12.700	998	BG	108	49 (67) / 6200	A	155	14,9	6,1 - 4,0 - 4,7
i10 1.0 MPI Econext Tech	15.500	998	BG	108	49 (67) / 6200	A	155	14,9	6,1 - 4,0 - 4,7
i10 1.0 MPI Econext Connectline	16.050	998	BG	108	49 (67) / 6200	A	155	14,9	6,1 - 4,0 - 4,7
i20 5p 1.2 Econext Advanced	15.400	1248	BG	133	55 (75) / 6000	A	170	13,6	7,5 - 4,9 - 5,9
i20 5p 1.2 Econext Tech	16.150	1248	BG	133	55 (75) / 6000	A	170	13,6	7,5 - 4,9 - 5,9
i20 5p 1.2 Econext Connectline	16.850	1248	BG	133	55 (75) / 6000	A	170	13,6	7,5 - 4,9 - 5,9
ix20 FL 1.4 GPL App Mode	20.300	1396	BG	137	64 (88) / 6500	A	162	12,8	10,9 - 7,5 - 8,8
Ioniq 1.6 Hybrid 6DCT Classic	26.500	1580	IB	79	77 (105) / 5700	A	185	10,8	3,4 - 3,6 - 3,4
Ioniq 1.6 Hybrid 6DCT Comfort	28.100	1580	IB	79	77 (105) / 5700	A	185	10,8	3,4 - 3,6 - 3,4
Ioniq 1.6 Hybrid 6DCT Style	30.750	1580	IB	79	77 (105) / 5700	A	185	10,8	3,4 - 3,6 - 3,4
Ioniq 1.6 Plug-In Hybrid 6DCT Comfort	35.000	1580	PB	26	77 (105) / 5700	A	178	10,6	- - 1,1
Ioniq 1.6 Plug-In Hybrid 6DCT Style	37.650	1580	PB	26	77 (105) / 5700	A	178	10,6	- - 1,1
Ioniq EV 28kWh Comfort	38.250	-	E	0	88 (120)	A	165	10,2	0
Ioniq EV 28kWh Style	40.400	-	E	0	88 (120)	A	165	10,2	0
Tucson 2.0 CRDi 48V 4WD Aut. Excellence	40.600	1995	ID	152	148 (201)	I	201	9,5	7,2 - 5,1 - 5,7
Kona EV 39kWh XPrime	38.300	-	E	0	100 (136)	A	155	9,7	0
Kona EV 64kWh XPrime	43.300	-	E	0	150 (204)	A	167	7,6	0
Kona EV 64kWh Excellence	49.100	-	E	0	150 (204)	A	167	7,6	0
INFINITI									
Q50 3.5 Ibrido Luxe	51.990	3498	IB	144	268 (364)	P	250	5,1	8,2 - 5,1 - 6,2
Q50 3.5 Ibrido Sport	56.900	3498	IB	144	268 (364)	P	250	5,1	8,2 - 5,1 - 6,2
Q50 3.5 Ibrido Sport AWD	59.900	3498	IB	159	268 (364)	I	250	5,4	9,6 - 5,3 - 6,8
Q50 3.5 Ibrido Sport Tech AWD	63.400	3498	IB	159	268 (364)	I	250	5,4	9,6 - 5,3 - 6,8
Q70 3.5 Ibrido Premium	63.450	3498	IB	145	268 (364)	P	250	5,3	8,7 - 5,3 - 6,2
Q70 3.5 Ibrido Premium Executive	63.450	3498	IB	145	268 (364)	P	250	5,3	8,7 - 5,3 - 6,2
Q70 3.5 Ibrido Premium Tech	66.400	3498	IB	145	268 (364)	P	250	5,3	8,7 - 5,3 - 6,2
JAGUAR									
I-Pace EV400 S	82.460	-	E	0	294 (400)	I	200	4,8	0
I-Pace EV400 SE	90.610	-	E	0	294 (400)	I	200	4,8	0
I-Pace EV400 HSE	96.760	-	E	0	294 (400)	I	200	4,8	0
KIA									
Picanto 1.0 Eco-GPL City	12.650	998	BG	110	50 (69) / 6200	A	151	14,4	6,2 - 3,9 - 4,7
Picanto 1.0 Eco-GPL Active	13.250	998	BG	110	50 (69) / 6200	A	151	14,4	6,2 - 3,9 - 4,7
Picanto 1.0 Eco-GPL Cool	14.750	998	BG	110	50 (69) / 6200	A	151	14,4	6,2 - 3,9 - 4,7
Venga 1.4 Eco-GPL Active	17.750	1396	BG	137	66 (90) / 5900	A	169	12,9	10,7 - 7,1 - 8,5
Venga 1.4 Eco-GPL Cool	18.950	1396	BG	137	66 (90) / 5900	A	169	12,9	10,7 - 7,1 - 8,5
Stonic 1.4 MPI 100CV Eco-GPL Urban	18.750	1368	BG	112	74 (100) / 6000	A	172	12,6	8,5 - 6,1 - 6,9
Stonic 1.4 MPI 100CV Eco-GPL Style	20.500	1368	BG	112	74 (100) / 6000	A	172	12,6	8,5 - 6,1 - 6,9
Stonic 1.4 MPI 100CV Eco-GPL Energy	22.750	1368	BG	112	74 (100) / 6000	A	172	12,6	8,5 - 6,1 - 6,9
Ceed 1.4 MPI Eco-GPL Pure	21.750	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Ceed 1.4 MPI Eco-GPL Business Class	23.250	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Ceed SW 1.4 MPI Eco-GPL Pure	22.750	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Ceed SW 1.4 MPI Eco-GPL Business Class	24.250	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Niro 1.6 GDi HEV Urban	25.500	1580	IB	101	104 (141) / 5700	A	162	11,5	5,0 - 4,2 - 4,4
Niro 1.6 GDi HEV Style	27.500	1580	IB	101	104 (141) / 5700	A	162	11,5	5,0 - 4,2 - 4,4
Niro 1.6 GDi HEV Energy	30.500	1580	IB	101	104 (141) / 5700	A	162	11,5	5,0 - 4,2 - 4,4
Niro 1.6 GDi PHEV Energy	36.700	1580	PB	29	104 (141) / 5700	A	172	10,5	- - 1,3
Sportage 1.6 CRDi 2WD 115CV 6MT M.Hybrid Business Class	28.000	1598	IB	110	85 (115)	A	175	11,8	4,2 - 4,1 - 4,2
Sportage 1.6 CRDi 2WD 115CV 6MT M.Hybrid Energy	30.500	1598	IB	110	85 (115)	A	175	11,8	4,2 - 4,1 - 4,2
Sportage 1.6 CRDi 2WD 136CV 7DCT M.Hybrid Business Class	30.500	1598	IB	118	110 (136)	A	180	11,8	4,5 - 4,4 - 4,5
Sportage 1.6 CRDi 2WD 136CV 7DCT M.Hybrid Energy	33.000	1598	IB	118	110 (136)	A	180	11,8	4,5 - 4,4 - 4,5
Sportage 1.6 CRDi 2WD 136CV 7DCT M.Hybrid GT Line	35.500	1598	IB	118	110 (136)	A	180	11,8	4,5 - 4,4 - 4,5
Sportage 1.6 CRDi 4WD 136CV 7DCT M.Hybrid Energy	34.750	1598	IB	130	110 (136)	I	180	11,8	4,8 - 4,9 - 4,9
Sportage 1.6 CRDi 4WD 136CV 7DCT M.Hybrid GT Line	37.250	1598	IB	130	110 (136)	I	180	11,8	4,8 - 4,9 - 4,9
Sportage 2.0 CRDi 4WD 185CV 8AT M.Hybrid Energy	36.000	1598	IB	153	136 (185)	I	201	9,5	6,2 - 5,4 - 5,8
Sportage 2.0 CRDi 4WD 185CV 8AT M.Hybrid GT Line	38.500	1598	IB	153	136 (185)	I	201	9,5	6,4 - 5,3 - 5,8
Optima 2.0 GDi PHEV	44.000	1999	PB	37	151 (205) / 6000	A	192	9,4	- - 1,4
Optima Sportswagon 2.0 GDi PHEV Energy	45.750	1999	PB	33	151 (205) / 6000	A	192	9,4	- - 1,4
LANCIA									
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Elefantino Blu	15.800	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Black and Noir	16.300	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Gold	17.100	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Platinum	18.100	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Elefantino Blu	17.550	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Black and Noir	18.050	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Gold	18.850	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Platinum	19.850	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
LAND ROVER									
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico	45.300	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico S	50.500	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico SE	55.900	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico HSE	61.100	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic	47.850	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic S	53.100	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic SE	58.450	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic HSE	63.600	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico	47.450	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico S	52.650	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico SE	58.050	1999	ID	150	1				

I prezzi sono aggiornati al 9 ottobre 2019 e potrebbero subire variazioni. Per maggiori dettagli rivolgersi alle concessionarie.

Marca / Modello / Allestimento

PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO l/100 km; metano: kg/100 km	
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Aut. R-Dynamic S	58.400	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Aut. R-Dynamic SE	63.800	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Aut. R-Dynamic HSE	68.950	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico	46.400	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico S	51.600	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico SE	57.000	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico HSE	62.150	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic	48.950	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic S	54.100	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic SE	59.500	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic HSE	64.650	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico	50.700	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico S	55.250	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico SE	60.600	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico HSE	65.800	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic	53.300	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic S	57.800	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic SE	63.200	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic HSE	68.300	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico First Edition	72.300	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico	55.450	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico S	59.950	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico SE	65.350	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico HSE	70.450	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic	57.950	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic S	62.450	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic SE	67.850	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic HSE	73.000	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Sport 3.0 I6 MHEV SE	91.400	2996	IB	209	294 (400)	I	225	5,9	11,7 - 7,7 - 9,2
Range Rover Sport 3.0 I6 MHEV HSE	97.400	2996	IB	209	294 (400)	I	225	5,9	11,7 - 7,7 - 9,2
Range Rover Sport 3.0 I6 MHEV HSE Dynamic	100.000	2996	IB	209	294 (400)	I	225	5,9	11,7 - 7,7 - 9,2
Range Rover Sport 3.0 I6 MHEV HST	104.100	2996	IB	209	294 (400)	I	225	5,9	11,7 - 7,7 - 9,2
Range Rover 3.0 I6 MHEV Passo standard HSE	117.000	2996	IB	212	294 (400)	I	225	6,3	11,8 - 7,8 - 9,3
Range Rover 3.0 I6 MHEV Passo standard Vogue	125.700	2996	IB	212	294 (400)	I	225	6,3	11,8 - 7,8 - 9,3
Range Rover 3.0 I6 MHEV Passo standard Autobiography	144.900	2996	IB	212	294 (400)	I	225	6,3	11,8 - 7,8 - 9,3
Range Rover 2.0 Si4 PHEV Passo standard Vogue	127.400	1997	PB	72	297 (404)	I	220	6,8	3,2 - 3,1 - 3,2
Range Rover 2.0 Si4 PHEV Passo standard Autobiography	146.500	1997	PB	72	297 (404)	I	220	6,8	3,2 - 3,1 - 3,2
Range Rover 3.0 I6 MHEV Passo lungo Vogue	131.500	2996	IB	213	294 (400)	I	225	6,5	11,8 - 7,9 - 9,3
Range Rover 3.0 I6 MHEV Passo lungo Autobiography	149.800	2996	IB	213	294 (400)	I	225	6,5	11,8 - 7,9 - 9,3
Range Rover 3.0 I6 MHEV Passo lungo SV Autobiography	206.900	2996	IB	213	294 (400)	I	225	6,5	11,8 - 7,9 - 9,3
Range Rover 2.0 Si4 PHEV Passo lungo Vogue	133.100	1997	PB	72	297 (404)	I	220	6,9	3,3 - 3,1 - 3,2
Range Rover 2.0 Si4 PHEV Passo lungo Autobiography	151.500	1997	PB	72	297 (404)	I	220	6,9	3,3 - 3,1 - 3,2
Range Rover 2.0 Si4 PHEV Passo lungo SV Autobiography	208.700	1997	PB	72	297 (404)	I	220	6,9	3,3 - 3,1 - 3,2
LEXUS									
CT Hybrid Business	32.100	1798	IB	93	100 (136)	A	180	10,3	4,2 - 3,8 - 4,1
CT Hybrid Executive	34.100	1798	IB	101	100 (136)	A	180	10,3	4,7 - 4,1 - 4,4
CT Hybrid Sport	34.700	1798	IB	101	100 (136)	A	180	10,3	4,7 - 4,1 - 4,4
CT Hybrid F-Sport	37.400	1798	IB	101	100 (136)	A	180	10,3	4,7 - 4,1 - 4,4
UX Hybrid 2WD Business	37.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - 4,3
UX Hybrid 2WD Executive	37.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - 4,3
UX Hybrid 2WD Premium	40.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - 4,3
UX Hybrid 2WD F-Sport	45.400	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - 4,3
UX Hybrid 2WD Luxury	47.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - 4,3
UX Hybrid 4WD Executive	39.900	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - 4,8
UX Hybrid 4WD Premium	42.900	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - 4,8
UX Hybrid 4WD F-Sport	47.400	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - 4,8
UX Hybrid 4WD Luxury	47.900	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - 4,8
IS Hybrid Business	41.300	2494	IB	99	164 (223)	P	200	8,3	4,4 - 4,5 - 4,3
IS Hybrid Executive	43.200	2494	IB	103	164 (223)	P	200	8,4	4,6 - 4,6 - 4,4
IS Hybrid F-Sport	51.300	2494	IB	109	164 (223)	P	200	8,4	4,9 - 4,9 - 4,7
IS Hybrid Luxury	51.300	2494	IB	109	164 (223)	P	200	8,4	4,9 - 4,9 - 4,7
RC Hybrid Executive	50.900	2494	IB	113	164 (223)	P	190	8,6	4,9 - 4,9 - 4,9
RC Hybrid F-Sport	54.400	2494	IB	116	164 (223)	P	190	8,6	5,1 - 5,0 - 5,0
NX Hybrid 2WD Business	48.150	2494	IB	133	145 (197)	A	180	9,2	5,8 - 5,7 - 5,8
NX Hybrid 4WD Business	49.350	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD Executive	50.650	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD Sport	53.350	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD F-Sport	59.100	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD Luxury	59.600	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
ES Hybrid Business	50.800	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid Executive	56.000	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid F-Sport	58.200	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid Luxury	64.000	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
RX Hybrid Executive	71.350	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX Hybrid F-Sport	76.350	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX Hybrid Luxury	78.350	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX L Hybrid Executive	74.850	3456	IB	138	230 (313)	I	180	8,0	6,3 - 6,1 - 6,0
RX L Hybrid Luxury	81.850	3456	IB	138	230 (313)	I	180	8,0	6,3 - 6,1 - 6,0
LC Hybrid 500h Luxury	107.500	3456	IB	145	264 (359)	P	250	5,0	7,2 - 5,9 - 6,4
LC Hybrid 500h Sport +	117.500	3456	IB	148	264 (359)	P	250	5,0	7,3 - 6,0 - 6,5
LS Hybrid Executive	105.000	3456	IB	161	264 (359)	P	250	5,5	8,3 - 6,7 - 7,1
LS Hybrid Luxury	140.000	3456	IB	161	264 (359)	P	250	5,5	8,3 - 6,7 - 7,1
MAHINDRA									
KUV100 K6+ m-Bifuel	13.066	1198	BG	127	61 (82) / 5500	A	148	15,0	10,0 - 7,2 - 8,3
KUV100 K8 m-Bifuel	14.286	1198	BG	127	61 (82) / 5500	A	148	15,0	10,0 - 7,2 - 8,3
MAZDA									
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-G Evolve	23.200	1998	IB	117	90 (122) / 6000	A	197	10,4	6,4 - 4,4 - 5,1
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-G Executive	23.900	1998	IB	117	90 (122) / 6000	A	197	10,4	6,4 - 4,4 - 5,1
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-G Exceed	25.950	1998	IB	117	90 (122) / 6000	A	197	10,4	6,4 - 4,4 - 5,1
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-G Executive	27.600	1998	IB	117	90 (122) / 6000	A	197	10,4	6,4 - 4,4 - 5,1
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-X Executive	27.800	1998	IB	103	132 (179) / 6000	A	216	8,2	5,1 - 4,2 - 4,5
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-X Exceed	29.150	1998	IB	103	132 (179) / 6000	A	216	8,2	5,1 - 4,2 - 4,5
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-X Exclusive	30.800	1998	IB	103	132 (179) / 6000	A	216	8,2	5,1 - 4,2 - 4,5
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactive-X Exc	33.000	1998	IB	103	132 (179) / 6000	A	216	8,2	5,1 - 4,2 - 4,5
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-G 2WD Evolve	24.750	1998	IB	116	90 (122) / 6000	A	186	10,6	6,2 - 4,5 - 5,1
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-G 2WD Executive	26.150	1998	IB	116	90 (122) / 6000	A	186	10,6	6,2 - 4,5 - 5,1
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-G 2WD Exceed	28.200	1998	IB	116	90 (122) / 6000	A	186	10,6	6,2 - 4,5 - 5,1
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-G 2WD Exclusive	30.050	1998	IB	116	90 (122) / 6000	A	186	10,6	6,2 - 4,5 - 5,1
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-G 4WD Exceed	30.400	1998	IB	121	90 (122) / 6000	I	182	11,1	64 - 4,7 - 5,3
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-G 4WD Exclusive	32.250	1998	IB	121	90 (122) / 6000	I	182	11,1	64 - 4,7 - 5,3
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-X 2WD Executive	29.350	1998	IB	105	132 (179) / 6000	A	204	8,5	5,2 - 4,3 - 4,6
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-X 2WD Exceed	31.400	1998	IB	105	132 (179) / 6000	A	204	8,5	5,2 - 4,3 - 4,6
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-X 2WD Exclusive	33.950	1998	IB	105	132 (179) / 6000	A	204	8,5	5,2 - 4,3 - 4,6
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-X 4WD Exceed	33.600	1998	IB	111	132 (179) / 6000	I	204	8,9	5,6 - 4,5 - 4,9
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactive-X 4WD Exclusive	36.150	1998	IB	111	132 (179) / 6000	I	204	8,9	5,6 - 4,5 - 4,9
MERCEDES-BENZ									
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Executive	43.842	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Sport	47.614	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C									

Le auto indicate in **rosso** sono nuovi modelli e/o allestimenti entrati a listino.

Marca / Modello / Allestimento

	PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO - l/100 km; metanolo: kg/100 km
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Sport Plus	51.507	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Premium	56.213	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Executive	48.137	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Sport	50.803	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Premium	56.048	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Premium Plus	58.527	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Executive	57.379	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Sport	60.045	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Premium	65.290	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Premium Plus	66.309	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Sport	63.351	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Business Sport	67.178	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Exclusive	69.191	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Premium	72.450	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Premium Plus	75.517	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Sport	66.083	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Business Sport	69.910	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Exclusive	71.313	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Premium	74.694	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Premium Plus	77.763	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Sport	65.882	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Business Sport	69.709	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Exclusive	71.783	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Premium	74.981	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Premium Plus	78.050	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	93.500	2999	IB	200	320 (435)	I	250	4,5	11,5 - 7,1 - 8,7
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Sport	67.080	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Business Sport	71.750	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Premium	75.360	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Premium Plus	84.650	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	94.900	2999	IB	200	320 (435)	I	250	4,4	11,5 - 7,1 - 8,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Sport	67.808	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Business Sport	71.635	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Exclusive	73.038	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Premium	76.419	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Premium Plus	79.113	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	97.821	2999	IB	203	320 (435)	I	250	4,5	11,6 - 7,3 - 8,9
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Sport	73.540	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Business Sport	78.210	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Premium	82.210	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Premium Plus	84.480	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	101.350	2999	IB	200	320 (435)	I	250	4,4	11,5 - 7,1 - 8,8
CLS Coupé 450 4Matic Eq-Boost Premium	81.180	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,8	10,1 - 6,4 - 7,8
CLS Coupé 450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	93.340	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,8	10,1 - 6,4 - 7,8
CLS Coupé 53 4Matic+ Eq-Boost AMG	110.310	2999	IB	203	320 (435)	I	250	4,5	11,6 - 7,2 - 8,9
GLE SUV 450 4Matic Eq-Boost Sport	77.815	2999	IB	190	270 (367)	I	250	5,7	10,5 - 7,0 - 8,3
GLE SUV 450 4Matic Eq-Boost Premium	84.098	2999	IB	190	270 (367)	I	250	5,7	10,5 - 7,0 - 8,3
GT Coupé4 43 4Matic+ Eq-Boost AMG	101.670	2999	IB	209	270 (367)	I	270	4,9	11,7 - 7,7 - 9,1
GT Coupé4 53 4Matic+ Eq-Boost AMG	121.310	2999	IB	209	320 (435)	I	285	4,5	11,7 - 7,7 - 9,1
Classe S Berlina S450 4Matic Eq-Boost Premium	108.470	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,9	10,8 - 6,5 - 8,1
Classe S Berlina S450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	118.341	2999	IB	187	286 (389)	I	250	4,9	11,1 - 6,6 - 8,2
Classe S Berlina S500 Eq-Boost Premium Plus	129.015	2999	IB	169	336 (457)	P	250	4,8	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga S450 Eq-Boost Premium	108.710	2999	IB	166	286 (389)	P	250	5,1	9,6 - 5,9 - 7,3
Classe S Berlina lunga S450 Eq-Boost Premium Plus	118.580	2999	IB	169	286 (389)	P	250	5,1	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga S450 4Matic Eq-Boost Premium	112.610	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,9	10,8 - 6,5 - 8,1
Classe S Berlina lunga S450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	122.480	2999	IB	187	286 (389)	I	250	4,9	11,0 - 6,6 - 8,2
Classe S Berlina lunga S500 Eq-Boost Premium Plus	127.250	2999	IB	169	336 (457)	P	250	4,8	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga S560 e Eq-Power Premium	121.220	2996	PB	57	360 (489)	P	250	5,0	2,6 - 2,4 - 2,5
Classe S Berlina lunga S560 e Eq-Power Premium Plus	128.460	2996	PB	57	360 (489)	P	250	5,0	2,6 - 2,4 - 2,5
MINI									
Mini Cooper S E Countryman ALL4	39.400	1499	PB	50	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E Countryman ALL4 Hype Line	43.100	1499	PB	50	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E Countryman ALL4 Business	44.400	1499	PB	50	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
MITSUBISHI									
Space Star 1.0 Bi-Fuel GPL Invite	14.140	999	BG	89	52 (71) / 6000	A	172	13,6	6,3 - 4,7 - 5,4
Space Star 1.0 Bi-Fuel GPL Invite Radio	14.500	999	BG	89	52 (71) / 6000	A	172	13,6	6,3 - 4,7 - 5,4
Space Star 1.0 ClearTec Bi-Fuel GPL Intense Navi	16.800	999	BG	85	52 (71) / 6000	A	172	13,6	5,9 - 4,7 - 5,2
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Inform	22.600	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Inform Plus	23.500	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Inspirt Navi MGN	26.600	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Knight SDA	27.750	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Instyle Navi MGN	28.600	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL ASG Intense	31.900	1998	BG	157	110 (150) / 6000	A	190	10,6	8,7 - 5,7 - 6,8
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL CVT 5 posti Inspirt	34.900	1998	BG	163	110 (150) / 6000	A	192	12,1	8,1 - 6,6 - 7,1
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL CVT 5 posti Instyle	37.400	1998	BG	163	110 (150) / 6000	A	192	12,1	8,1 - 6,6 - 7,1
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL CVT 5 posti Diamond	39.400	1998	BG	163	110 (150) / 6000	A	192	12,1	8,1 - 6,6 - 7,1
Outlander 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT 7 posti Inspirt	37.400	1998	BG	171	110 (150) / 6000	I	190	13,3	8,7 - 6,8 - 7,5
Outlander 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT 7 posti Inspirt	39.900	1998	BG	171	110 (150) / 6000	I	190	13,3	8,7 - 6,8 - 7,5
Outlander 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT 7 posti Diamond	41.900	1998	BG	171	110 (150) / 6000	I	190	13,3	8,7 - 6,8 - 7,5
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Instyle SDA	49.900	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Instyle Plus SDA	51.400	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Diamond SDA	55.400	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
NISSAN									
Juke 1.6 GPL Eco Visia	19.700	1598	BG	118	85 (115) / 6000	A	178	11,0	9,9 - 6,2 - 7,6
Juke 1.6 GPL Eco Acenta	21.250	1598	BG	118	85 (115) / 6000	A	178	11,0	9,9 - 6,2 - 7,6
Juke 1.6 GPL Eco Business	22.215	1598	BG	118	85 (115) / 6000	A	178	11,0	9,9 - 6,2 - 7,6
Leaf 40 kWh Acenta 3.6	30.700	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	6,9	0
Leaf 40 kWh Acenta	31.000	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	6,9	0
Leaf 40 kWh Business	38.700	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	6,9	0
Leaf 40 kWh N-Connecta	39.475	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	6,9	0
Leaf 40 kWh Tekna	41.330	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	6,9	0
Leaf 62 kWh Acenta 3.6	38.775	-	E	0	161 (214) / 9795	A	157	7,3	0
Leaf 62 kWh Acenta	38.775	-	E	0	161 (214) / 9795	A	157	7,3	0
Leaf 62 kWh e+Tekna	47.950	-	E	0	161 (214) / 9795	A	157	7,3	0
E-NV200 Evalia Evalia 7P	45.521	-	E	0	80 (109) / 3000	A	123	14,0	0
OPEL									
Adam 1.4 87CV GPL Tech Jam	15.900	1398	BG	108	64 (87) / 6000	A	176	13,2	8,6 - 5,5 - 6,6
Adam 1.4 87CV GPL Tech Glam	16.900	1398	BG	108	64 (87) / 6000	A	176	13,2	8,6 - 5,5 - 6,6
Adam 1.4 87CV GPL Tech Slam	16.900	1398	BG	108	64 (87) / 6000	A	176	13,2	8,6 - 5,5 - 6,6
Corsa 3p 1.4 GPL Advance	15.700	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 3p 1.4 GPL 120° Anniversary	16.800	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 5p 1.4 GPL Advance	16.450	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 5p 1.4 GPL 120° Anniversary	17.550	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Astra Sports Tourer 1.4 Turbo 110CV EcoM Dynamic	26.500	1364	BM	114	81 (110) / 4000	A	200	12,3	5,6 - 3,3 - 4,2
Astra Sports Tourer 1.4 Turbo 110CV EcoM Innovation	28.000	1364	BM	114	81 (110) / 4000	A	200	12,3	5,6 - 3,3 - 4,2
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Advance	25.750	1364	BG	137	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,6
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Business	27.250	1364	BG	137	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,6
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Innovation	27.250	1364	BG	137	103 (140) / 4900	A	193		

Tutti i modelli e gli allestimenti in produzione fanno riferimento ai siti web delle case automobilistiche. Per informazioni su eventuali modelli fuori produzione ancora in vendita rivolgersi alle concessionarie.

Marca / Modello / Allestimento

e-208 100kW 5p Allure
e-208 100kW 5p GT Line
e-208 100kW 5p GT

PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/gir al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO - l/100 km; metano: kg/100 km
34.600	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
36.400	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
38.200	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0

PORSCHE

Cayenne 3.0 V6 E-Hybrid	95.923	2995	PB	78	340 (462) / 6500	I	253	5,0	3,8 - 3,2 - 3,4
Panamera 4 E-Hybrid	119.609	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	278	4,6	- - 2,5
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	120.537	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	275	4,6	- - 2,5
Panamera 4 E-Hybrid Executive	127.295	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	278	4,6	- - 2,5
Panamera Turbo S E-Hybrid	198.655	3996	PB	66	500 (680) / 6000	I	310	3,4	- - 2,9
Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo	201.593	3996	PB	66	500 (680) / 6000	I	310	3,4	- - 2,9
Panamera Turbo S E-Hybrid Executive	212.451	3996	PB	66	500 (680) / 6000	I	310	3,5	- - 2,9

RENAULT

Twingo 90 GPL Generation	12.450	868	BG	120	66 (90) / 5500	P	170	10,8	9,7 - 6,1 - 7,4
Clio Tce 90 GPL Moschino Life	15.950	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Clio Tce 90 GPL Business	17.700	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Clio Tce 90 GPL Moschino Zen	18.350	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Clio Tce 90 GPL Moschino Intens	19.450	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Zoe R90 41kWh Life	34.100	-	E	0	68 (92)	A	135	13,5	0
Zoe R110 41kWh Intens	36.000	-	E	0	80 (108)	A	135	-	0
Zoe Q90 41kWh Life	34.600	-	E	0	65 (88)	A	135	13,5	0
Zoe Q90 41kWh Intens	36.500	-	E	0	65 (88)	A	135	13,5	0

SEAT

Mii 1.0 Ecofuel Metano Style	13.830	999	BM	83	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,5 - 2,7 - 3,0
Mii 1.0 Ecofuel Metano Chic	15.030	999	BM	83	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,5 - 2,7 - 3,0
Mii 1.0 Ecofuel Metano FR	15.980	999	BM	83	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,5 - 2,7 - 3,0
Ibiza 1.0 TGI Metano Reference	16.800	999	BM	92	66 (90) / 4500	A	182	13,2	4,3 - 2,7 - 3,3
Ibiza 1.0 TGI Metano Style	18.950	999	BM	92	66 (90) / 4500	A	182	13,2	4,3 - 2,7 - 3,3
Ibiza 1.0 TGI Metano Business	19.150	999	BM	92	66 (90) / 4500	A	182	13,2	4,3 - 2,7 - 3,3
Ibiza 1.0 TGI Metano Xcellence	19.900	999	BM	92	66 (90) / 4500	A	182	13,2	4,3 - 2,7 - 3,3
Ibiza 1.0 TGI Metano FR	19.900	999	BM	92	66 (90) / 4500	A	182	13,2	4,3 - 2,7 - 3,3
Arona 1.0 TGI Metano Reference	19.170	999	BM	98	66 (90) / 4500	A	173	13,2	4,3 - 3,0 - 3,5
Arona 1.0 TGI Metano Style	21.170	999	BM	98	66 (90) / 4500	A	173	13,2	4,3 - 3,0 - 3,5
Arona 1.0 TGI Metano Xcellence	23.370	999	BM	98	66 (90) / 4500	A	173	13,2	4,3 - 3,0 - 3,5
Arona 1.0 TGI Metano FR	23.370	999	BM	98	66 (90) / 4500	A	173	13,2	4,3 - 3,0 - 3,5
Leon 5p 1.5 TGI Metano Style	26.480	1498	BM	100	96 (130) / 5000	A	205	10,1	5,0 - 3,2 - 3,9
Leon 5p 1.5 TGI Metano Business	27.730	1498	BM	100	96 (130) / 5000	A	205	10,1	5,0 - 3,2 - 3,9
Leon ST 1.5 TGI Metano Style	27.230	1498	BM	108	96 (130) / 5000	A	205	10,1	5,0 - 3,2 - 3,9
Leon ST 1.5 TGI Metano Business	28.480	1498	BM	108	96 (130) / 5000	A	205	10,1	5,0 - 3,2 - 3,9
Leon ST 1.5 TGI Metano Xcellence	29.920	1498	BM	108	96 (130) / 5000	A	205	10,1	5,0 - 3,2 - 3,9
Leon ST 1.5 TGI Metano FR	29.920	1498	BM	108	96 (130) / 5000	A	205	10,1	5,0 - 3,2 - 3,9
Leon ST 1.5 TGI Metano DSG Black Edition	30.920	1498	BM	95	96 (130) / 5000	A	206	10,0	5,0 - 3,2 - 3,9

SKODA

Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Active	12.910	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Ambition	14.090	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Style	14.650	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Twin Color	14.840	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Active	13.420	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Ambition	14.600	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Style	15.160	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Twin Color	15.350	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Octavia Wagon G-Tec 1.5 TSI Ambition	27.740	1498	BM	96	96 (131) / 5000	A	202	10,1	4,5 - 3,5 - 3,9
Octavia Wagon G-Tec 1.5 TSI Executive	29.070	1498	BM	96	96 (131) / 5000	A	202	10,1	4,5 - 3,5 - 3,9
Octavia Wagon G-Tec 1.5 TSI Style	30.870	1498	BM	96	96 (131) / 5000	A	202	10,1	4,5 - 3,5 - 3,9

SMART

Fortwo EQ Youngster	24.368	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Passion	25.568	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Perfect	26.218	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Prime	27.368	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Brabus Style	28.468	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Forfour EQ Youngster	24.918	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Passion	26.118	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Perfect	26.918	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Prime	27.918	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Brabus Style	29.918	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Fortwo Cabrio EQ Youngster	27.718	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo Cabrio EQ Passion	28.618	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo Cabrio EQ Perfect	29.218	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo Cabrio EQ Prime	30.218	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo Cabrio EQ Brabus Style	31.718	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0

SSANGYONG

Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Free	22.100	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Road	24.000	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Dream	25.900	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Icon	27.800	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Road	25.900	1597	BG	171	94 (128) / 6000	A	175	11,2	9,3 - 6,4 - 7,5
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Dream	27.800	1597	BG	171	94 (128) / 6000	A	175	11,2	9,3 - 6,4 - 7,5
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Icon	29.700	1597	BG	171	94 (128) / 6000	A	175	11,2	9,3 - 6,4 - 7,5
Tivoli 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Road	27.800	1597	BG	176	94 (128) / 6000	I	175	11,2	9,5 - 6,7 - 7,7
Tivoli 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Dream	29.700	1597	BG	176	94 (128) / 6000	I	175	11,2	9,5 - 6,7 - 7,7
Tivoli 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Icon	31.600	1597	BG	176	94 (128) / 6000	I	175	11,2	9,5 - 6,7 - 7,7
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Free	23.800	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Road	25.700	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Dream	27.600	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Icon	29.500	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Road	27.600	1597	BG	173	94 (128) / 6000	A	172	11,2	9,5 - 6,4 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Dream	29.500	1597	BG	173	94 (128) / 6000	A	172	11,2	9,5 - 6,4 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Icon	31.400	1597	BG	173	94 (128) / 6000	A	172	11,2	9,5 - 6,4 - 7,6
XLV 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Road	29.500	1597	BG	179	94 (128) / 6000	I	172	11,2	9,7 - 6,7 - 7,8
XLV 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Dream	31.400	1597	BG	179	94 (128) / 6000	I	172	11,2	9,7 - 6,7 - 7,8
XLV 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Icon	33.300	1597	BG	179	94 (128) / 6000	I	172	11,2	9,7 - 6,7 - 7,8
Korando 2.0 2WD Benzina-GPL Plus	26.000	1998	BG	195	110 (149) / 6000	A	163	10,0	14,7 - 10,4 - 12,1
Korando 2.0 2WD Benzina-GPL Limited	28.250	1998	BG	195	110 (149) / 6000	A	163	10,0	14,7 - 10,4 - 12,1

SUZUKI

Ignis 1.2 Dualjet 2WD GPL Cool	15.900	1242	BG	104	66 (90) / 6000	A	170	13,0	5,5 - 4,1 - 4,6
Ignis 1.2 Dualjet 2WD GPL Top	17.650	1242	BG	104	66 (90) / 6000	A	170	13,0	5,5 - 4,1 - 4,6
Ignis 1.2 Dualjet 4WD Allgrip GPL Cool	17.400	1242	BG	114	66 (90) / 6000	I	165	13,5	5,9 - 4,5 - 5,0
Ignis 1.2 Dualjet 4WD Allgrip GPL Top	19.150	1242	BG	114	66 (90) / 6000	I	165	13,5	5,9 - 4,5 - 5,0
Ignis 1.2 Hybrid 2WD Cool	15.700	1242	IB	98	66 (90) / 6000	A	170	13,0	5,0 - 3,9 - 4,3
Ignis 1.2 Hybrid 2WD Top	16.950	1242	IB	97	66 (90) / 6000	A	170	13,0	4,9 - 4,0 - 4,3
Ignis 1.2 Hybrid 4WD Allgrip Top	18.450	1242	IB	106	66 (90) / 6000	I	165	13,5	5,2 - 4,4 - 4,7
B									

Marca / Modello / Allestimento	PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO - l/100 km; metano: kg/100 km
S-Cross 1.0 Boosterjet GPL Top	24.790	998	BG	121	82 (112) / 5000	A	180	-	6,2 - 4,8 - 5,3
S-Cross 1.4 Boosterjet GPL Cool	24.990	1373	BG	136	103 (140) / 5500	A	200	-	7,1 - 5,2 - 5,9
S-Cross 1.4 Boosterjet 4WD Allgrip GPL Cool	26.790	1373	BG	141	103 (140) / 5500	I	200	-	7,3 - 5,5 - 6,2
S-Cross 1.4 Boosterjet 4WD Allgrip GPL Top	28.390	1373	BG	141	103 (140) / 5500	I	200	-	7,3 - 5,5 - 6,2
Vitara 1.0 Boosterjet GPL Cool	22.680	998	BG	121	82 (112) / 5000	A	180	-	6,2 - 4,8 - 5,3
Vitara 1.0 Boosterjet GPL Starview	26.120	998	BG	121	82 (112) / 5000	A	180	-	6,2 - 4,8 - 5,3
Vitara 1.0 Boosterjet 4WD Allgrip GPL Cool	25.680	998	BG	131	82 (112) / 5000	I	175	-	6,6 - 5,3 - 5,7
Vitara 1.0 Boosterjet 4WD Allgrip GPL Starview	26.620	998	BG	131	82 (112) / 5000	I	175	-	6,6 - 5,3 - 5,7
Vitara 1.4 Boosterjet GPL Top	26.720	1373	BG	131	103 (140) / 5500	A	200	-	6,9 - 5,1 - 5,8
Vitara 1.4 Boosterjet 4WD Allgrip GPL Top	26.720	1373	BG	139	103 (140) / 5500	I	200	-	7,0 - 5,5 - 6,1
TESLA									
Model 3 Dual Motor Standard Range	48.500	-	E	0	100 (136)	P	225	5,6	0
Model 3 Dual Motor Long Range	57.920	-	E	0	153 (208)	I	233	4,6	0
Model 3 Dual Motor Performance	64.590	-	E	0	155 (211)	I	261	3,4	0
Model Y Long Range	58.000	-	E	0	100 (136)	P	209	5,8	0
Model Y Dual Motor Long Range Trazione integrale	62.000	-	E	0	153 (208)	I	217	5,1	0
Model Y Dual Motor Performance Trazione integrale	71.000	-	E	0	155 (211)	I	241	3,7	0
Model S Dual Motor Long Range	88.900	-	E	0	158 (215)	I	250	3,8	0
Model S Dual Motor Performance	105.900	-	E	0	169 (230)	I	261	2,6	0
Model X Dual Motor Long Range	94.400	-	E	0	158 (215)	I	250	4,6	0
Model X Dual Motor Performance	110.900	-	E	0	169 (230)	I	261	2,9	0
TOYOTA									
Yaris 5p 1.5 Hybrid Active	21.300	1497	IB	96	74 (100)	A	165	11,8	3,7 - 4,3 - 4,1
Yaris 5p 1.5 Hybrid Style	23.050	1497	IB	96	74 (100)	A	165	11,8	3,7 - 4,3 - 4,1
Yaris 5p 1.5 Hybrid Y20	23.050	1497	IB	89	74 (100)	A	165	11,8	3,6 - 3,9 - 3,9
Yaris 5p 1.5 Hybrid Y20 Bitone	23.350	1497	IB	89	74 (100)	A	165	11,8	3,6 - 3,9 - 3,9
Yaris 5p 1.5 Hybrid GR-S	23.350	1497	IB	89	74 (100)	A	165	11,8	3,6 - 3,9 - 3,9
Corolla 1.8 Hybrid e-CVT Active	27.350	1798	IB	76	90 (122)	A	180	10,9	3,2 - 3,6 - 3,3
Corolla 1.8 Hybrid e-CVT Style	30.100	1798	IB	83	90 (122)	A	180	10,9	3,5 - 3,8 - 3,6
Corolla 2.0 Hybrid e-CVT Style	31.900	1987	IB	89	132 (179)	A	180	7,9	3,6 - 4,0 - 3,9
Corolla 2.0 Hybrid e-CVT Lounge	33.900	1987	IB	89	132 (179)	A	180	7,9	3,6 - 4,0 - 3,9
Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid e-CVT Active	28.350	1798	IB	76	90 (122)	A	180	11,1	3,2 - 3,5 - 3,3
Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid e-CVT Style	31.100	1798	IB	83	90 (122)	A	180	11,1	3,5 - 3,8 - 3,6
Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid e-CVT Style	32.900	1987	IB	89	132 (179)	A	180	8,1	3,6 - 4,0 - 3,9
Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid e-CVT Lounge	34.900	1987	IB	89	132 (179)	A	180	8,1	3,6 - 4,0 - 3,9
CH-R 1.8 Hybrid Active	29.050	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,4 - 4,1 - 3,8
CH-R 1.8 Hybrid Trend	30.650	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,4 - 4,1 - 3,8
CH-R 1.8 Hybrid Dynamic	32.250	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,4 - 4,1 - 3,8
CH-R 1.8 Hybrid Lounge	33.450	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,4 - 4,1 - 3,8
CH-R 1.8 Hybrid Style	34.700	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,4 - 4,1 - 3,8
CH-R 1.8 Hybrid Style+	35.050	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,4 - 4,1 - 3,8
CH-R 1.8 Hybrid Lime Beat Special Edition Powered by JBL	36.150	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,4 - 4,1 - 3,8
Prius 1.8 Hybrid Active	29.750	1798	IB	75	90 (122)	A	180	10,6	3,1 - 3,4 - 3,3
Prius 1.8 Hybrid Lounge	34.950	1798	IB	75	90 (122)	A	180	10,6	3,1 - 3,4 - 3,3
Prius 1.8 Plug-In Hybrid	42.250	1798	PB	28	53 (71)	A	162	11,1	- - 3,6
Prius + 1.8 Hybrid Active	33.050	1798	IB	106	100 (136)	A	165	11,3	4,7 - 4,6 - 4,6
Prius + 1.8 Hybrid Lounge	34.550	1798	IB	106	100 (136)	A	165	11,3	4,7 - 4,6 - 4,6
Prius + 1.8 Hybrid Style	36.250	1798	IB	112	100 (136)	A	165	11,3	5,0 - 4,8 - 4,9
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT 2WD Active	35.450	2487	IB	102	160 (218)	A	180	8,4	4,3 - 4,7 - 4,5
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT 2WD Style	39.850	2487	IB	105	160 (218)	A	180	8,4	4,9 - 4,5 - 4,6
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT 2WD Lounge	41.850	2487	IB	105	160 (218)	A	180	8,4	5,0 - 4,5 - 4,6
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWDi Active	37.950	2487	IB	100	163 (222)	I	180	8,1	4,4 - 4,6 - 4,4
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWDi Style	42.350	2487	IB	101	163 (222)	I	180	8,1	4,7 - 4,6 - 4,4
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWDi Lounge	44.350	2487	IB	102	163 (222)	I	180	8,1	4,7 - 4,6 - 4,4
VOLKSWAGEN									
up! 3p eco up! 1.0 MPI take up!	13.750	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 3p eco up! 1.0 MPI move up!	15.500	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 3p eco up! 1.0 MPI high up!	16.700	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 5p eco up! 1.0 MPI take up!	14.250	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 5p eco up! 1.0 MPI move up!	16.000	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 5p eco up! 1.0 MPI high up!	17.200	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
Polo 1.0 TGI Trendline BMT	16.950	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Polo 1.0 TGI Comfortline BMT	18.850	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Polo 1.0 TGI Sport BMT	20.350	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Polo 1.0 TGI Highline BMT	20.650	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Golf 1.5 TGI DSG Trendline BMT	27.850	1498	BM	113	96 (130) / 5000	A	206	9,6	6,8 - 4,4 - 5,3
Golf 1.5 TGI DSG Business BMT	28.850	1498	BM	113	96 (130) / 5000	A	206	9,6	6,8 - 4,4 - 5,3
Golf 1.5 TGI DSG Executive BMT	31.100	1498	BM	113	96 (130) / 5000	A	206	9,6	6,8 - 4,4 - 5,3
e-Golf	40.650	-	E	0	100 (136)	A	150	9,6	-
Golf Variant 1.5 TGI DSG Trendline BMT	28.550	1498	BM	117	96 (130) / 5000	A	206	9,6	7,1 - 4,6 - 5,5
Golf Variant 1.5 TGI DSG Business BMT	29.550	1498	BM	117	96 (130) / 5000	A	206	9,6	7,1 - 4,6 - 5,5
Golf Variant 1.5 TGI DSG Executive BMT	31.800	1498	BM	117	96 (130) / 5000	A	206	9,6	7,1 - 4,6 - 5,5
Passat 1.4 GTE DSG Plug-in Hybrid	50.950	1395	PB	31	160 (218)	A	222	7,6	- - 1,4
Passat Variant 1.4 GTE DSG Plug-in Hybrid	51.950	1395	PB	35	160 (218)	A	222	7,6	- - 1,4
VOLVO									
XC40 T5 Twin Engine Geartronic Momentum	45.150	1477	PB	41	192 (262)	IA	205	7,3	- - 1,8
XC40 T5 Twin Engine Geartronic Business Plus	46.750	1477	PB	41	192 (262)	A	205	7,3	- - 1,8
XC40 T5 Twin Engine Geartronic Inscription	50.160	1477	PB	41	192 (262)	A	205	7,3	- - 1,8
XC40 T5 Twin Engine Geartronic R-Design	51.160	1477	PB	38	192 (262)	A	205	7,3	- - 1,7
S60 T8 Twin Engine AWD Geartronic R-design	60.950	1969	PB	47	288 (390)	I	250	4,9	- - 2,0
S60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Inscription	61.300	1969	PB	47	288 (390)	I	250	4,9	- - 2,0
S60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Polestar Engineered	68.200	1969	PB	48	298 (405)	I	250	4,9	- - 2,1
V60 T6 Twin Engine AWD Geartronic Momentum	58.250	1969	PB	42	251 (340)	I	230	5,4	- - 1,8
V60 T6 Twin Engine AWD Geartronic Business Plus	61.150	1969	PB	42	251 (340)	I	230	5,4	- - 1,8
V60 T6 Twin Engine AWD Geartronic Inscription	63.050	1969	PB	42	251 (340)	I	230	5,4	- - 1,8
V60 T6 Twin Engine AWD Geartronic R-design	63.550	1969	PB	42	251 (340)	I	230	5,4	- - 1,8
V60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Momentum	61.300	1969	PB	42	288 (390)	I	250	4,9	- - 1,8
V60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Business Plus	63.200	1969	PB	42	288 (390)	I	250	4,9	- - 1,8
V60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Inscription	66.100	1969	PB	42	288 (390)	I	250	4,9	- - 1,8
V60 T8 Twin Engine AWD Geartronic R-design	66.600	1969	PB	42	288 (390)	I	250	4,9	- - 1,8
V60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Polestar Engineered	74.050	1969	PB	48	298 (405)	I	250	4,9	- - 2,1
XC60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Momentum	69.500	1969	PB	47	288 (390)	I	230	5,3	- - 2,0
XC60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Business Plus	71.350	1969	PB	47	288 (390)	I	230	5,3	- - 2,0
XC60 T8 Twin Engine AWD Geartronic R-design	75.200	1969	PB	47	288 (390)	I	230	5,3	- - 2,0
XC60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Inscription	76.620	1969	PB	47	288 (390)	I	230	5,3	- - 2,0
XC60 T8 Twin Engine AWD Geartronic Polestar Engineered	85.300	1969	PB	56	298 (405)	I	230	5,3	- - 2,4
S90 T8 Twin Engine AWD Geartronic Business Plus	71.250	1969	PB	42	288 (390)	I	250	5,1	- - 1,9
S90 T8 Twin Engine AWD Geartronic R-design	75.700	1969	PB	41	288 (390)	I	250	5,1	- - 1,8
S90 T8 Twin Engine AWD Geartronic Inscription	76.550	1969	PB	41	288 (390)	I	250	5,1	- - 1,8
V90 T8 Twin Engine AWD Geartronic Momentum	76.150	1969	PB	45	290 (390)	I	250	5,3	- - 1,9
V90 T8 Twin Engine AWD Geartronic Business Plus	76.150	1969	PB	45	290 (390)	I	250	5,3	- - 1,9
V90 T8 Twin Engine AWD Geartronic R-design	80.450	1969	PB	44	290 (390)	I	250	5,3	- - 1,9
V90 T8 Twin Engine AWD Geartronic Inscription	81.500	1969	PB	44	290 (390)	I	250	5,3	- - 1,9
XC90 T8 Twin Engine AWD Geartronic Momentum	80.700	1969	PB	53	285 (390)	I	230	5,8	- - 2,3
XC90 T8 Twin Engine AWD Geartronic Business Plus	81.950	1969	PB	53	285 (390)	I			

Panorama sui prossimi eventi in programma nel mondo

Fiere, congressi e manifestazioni inerenti al mondo dell'automobile e della mobilità ecologica. Date e sedi potrebbero subire variazioni. Per maggiori info consultare i siti web.

Ottobre

- 22-25/10/2019** **China International New Energy and Intelligent Connected Vehicles Exhibition**
China, Beijing, China National Exhibition Center www.evautoe.com
- 23-24/10/2019** **Oil&nonoil-S&TC**
Energie, carburanti e servizi per la mobilità
Italy, Roma, Palazzo dei Congressi www.oilnonoil.it
- 24-25/10/2019** **MobyDixit**
19ª Conferenza Nazionale sul Mobility Management e la Mobilità Sostenibile
Italy, Livorno www.mobydixit.it
- 28-30/10/2019** **NGVAmerica's 2019 Annual Meeting & Industry Summit**
USA, Georgia, Atlanta, Georgia World Congress Center www.ngvglobal.org
- 30-31/10/2019** **Gas Asia Summit**
Singapore, Marina Bay Sands www.gasiasiummit.com

Novembre

- 5-6/11/2019** **5th CWC World LNG Bunkering Summit**
Germany, Hamburg www.lngfuelsummit.com
- 5-8/11/2019** **Ecomondo**
The Green Technologies Expo
Italy, Rimini Fiera www.ecomondo.com
- 6-9/11/2019** **Key Energy 2017**
12ª Fiera Internazionale per l'Energia e la Mobilità Sostenibili
Italy, Rimini Fiera www.keyenergy.it

- 7-10/11/2019** **EICMA - Esposizione Internazionale Ciclo e Motociclo**
Italy, Milano, Fiera Milano - Rho www.eicma.it
- 18-21/11/2019** **Automobility LA**
USA, California, Los Angeles, L.A. Convention Center www.automobilityla.com
- 22/11-1/12/2019** **Los Angeles Auto Show**
USA, California, Los Angeles, L.A. Convention Center www.laautoshow.com
- 25-27/11/2019** **ANGVA 2019 - 8th Asia Pacific Natural Gas Vehicles Association International Biennial Conference & Exhibition**
Indonesia, Jakarta, Balai Kartini www.angva.org
- 27-28/11/2019** **2019 Annual Polis Conference**
Innovation in transport for sustainable cities and regions
Belgium, Brussels, Brussels Expo www.polisnetwork.eu
- 27-28/11/2019** **Nigeria LPG Summit 2019**
Nigeria, Lagos, Eko Hotel lpgsummit.com

Dicembre

- 3-6/12/2019** **Automechanika Shanghai**
China, Shanghai, Shanghai New International Expo Center www.automechanika-shanghai.com

Gennaio

- 13-16/1/2020** **World Future Energy Summit**
EAU, Abu Dhabi, Abu Dhabi National Exhibition Centre www.worldfutureenergysummit.com
- 27-29/1/2020** **European Gas Conference**
Promoting dialogue between Europe and its main suppliers
Austria, Wien, Marriott Hotel www.europeangas-conference.com

Prezzi carburanti e risparmi a GPL e metano

Scegliere il GPL o il metano conviene.

Il risparmio è del **59% sulla benzina e 50% rispetto al gasolio** per il GPL, mentre per quanto riguarda il metano, siamo a quota **62% sulla benzina e 53% sul gasolio**.

A benzina 100 km costano **17,12 euro, 13,99 a gasolio, 7,02 a GPL e 6,59 a metano**.

Pertanto i km che si possono percorrere con 10 euro sono circa **58 a benzina, 71 con il gasolio, 142 con il GPL e 152 a metano**.

Il calcolo è stato effettuato utilizzando i prezzi del servizio riferiti al 9 ottobre 2019 (elaborazioni **Staffetta Quotidiana** su dati Osser-

	10.000 km di percorrenza			20.000 km di percorrenza			Risparmio in percentuale	
	Spesa	Risparmio in euro		Spesa	Risparmio in euro		rispetto alla benzina	rispetto al gasolio
		rispetto alla benzina	rispetto al gasolio		rispetto alla benzina	rispetto al gasolio		
BENZINA 1,712 €/l	1.712,00			3.424,00				
GASOLIO 1,609 €/l	1.399,13	312,87		2.798,26	625,74		18,28	
GPL 0,597 €/l	702,35	1.009,65	696,78	1.404,71	2.019,29	1.393,55	58,97	49,80
METANO 0,989 €/kg	659,33	1.052,67	739,80	1.318,67	2.105,33	1.479,59	61,49	52,88

L'auto presa in considerazione percorre in media 10 km con un litro di benzina, 11,5 Km con un litro di gasolio, 8,5 km con un litro di GPL e 15 km con un kg di metano. Fonte: Ministero Sviluppo Economico/Staffetta Quotidiana.

RISPARMIO di Massimiliano Filosto

vatorio prezzi carburanti del **Ministero dello Sviluppo Economico**).

Nella stima si considera un'auto che percorre 10 km con un litro di benzina, per una percorrenza di **10.000 e 20.000 km**. Sono stati applicati i correttivi richiesti dalle diverse unità di misura e caratteristiche chimico-fisiche dei carburanti.

Per il **GPL** si è tenuto conto di un consumo maggiorato del 15% rispetto alla benzina.

Per il **gasolio** è stata considerata una percorrenza chilometrica maggiore del 15% alla benzina.

Per il **metano** il calcolo è stato fatto considerando 1 kg di metano pari a 1,5 litri di benzina, essendo diverso il peso specifico e vendendosi il metano a kg e non a litri.

La conservazione e tutela dell'ambiente dipendono fortemente dal modo in cui viviamo come consumatori. Presa consapevolezza di ciò, grazie alla **startup Doconomy**, fondata nel 2018 in Svezia da **Johan Pihl e Mathias Wikström** ed in collaborazione con **MasterCard**, è stata creata **Do Black**, la prima carta di credito che traccia le emissioni di anidride carbonica, principale responsabile del cambiamento climatico. La carta associa ai beni e ai servizi acquistati dal suo proprietario un determinato quantitativo di emissioni di **CO₂** e provvede a bloccarne i consumi,

Do Black: la prima carta di credito che traccia l'emissione di CO₂



superata una certa soglia. Il limite annuale si basa su un calcolo, specifico per ogni paese, di quanto ogni cittadino può emettere per rimanere in linea con l'obiettivo del 2030, fissato dagli

Accordi di Parigi del 2015 e dall'Unione Europea di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il **40%**. I calcoli si basano su stime

fatte dalla Convenzione Quadro delle **Nazioni Unite** sui

Cambiamenti Climatici (**UNFCCC**).

Do Black, fabbricata con materiali di origine biologica e stampate con **Air Ink**, un inchiostro prodotto dalla fuliggine di carbone proveniente dallo scarico delle automobili, potrebbe essere già disponibile da fine 2019.

Possiamo salvare il mondo, prima di cena

di Jonathan Safran Foer – Guanda

Il nuovo libro del famoso scrittore americano, da poco uscito in Italia, intreccia alimentazione, ambientalismo e **scelte etiche** per la salvaguardia del pianeta. Le sue doti narrative prendono le distanze da un saggio scientifico. L'autore punta all'**empatia**, tramite ricordi familiari e aneddoti, cercando di convincere i lettori a reagire alla crisi ambientale: paragona l'umanità sia all'arca che al diluvio, è nostro compito, scrive, salvare il pianeta. La crisi climatica è un problema da affrontare sia collettivamente che da soli: secondo Foer, l'**azione individuale** più forte sarebbe non mettere in tavola cibi di origine animale a pranzo e a colazione. Il nostro pianeta può ancora essere salvato, dunque, "prima di cena".



Un discorso di Greta Thunberg diventa musica

Pianoforti ed archi ad accompagnare la voce dell'attivista ambientale svedese: il nuovo brano – che prende il nome stesso dalla band, il gruppo inglese **The 1975** – apre il loro quarto album, **Notes on a Conditional Form**. **Greta Thunberg** nel singolo non canta: è un monologo con una base strumentale, in cui parla della crisi climatica ed ambientale. Divenuta simbolo della lotta al cambiamento climatico, circa un anno fa

Greta ha iniziato la sua battaglia, decidendo di non andare a scuola bensì di rimanere seduta tutti i giorni dell'orario scolastico dal 20 agosto al 9 settembre 2018 davanti il **Riksdag**, il Parlamento svedese, in attesa delle elezioni legislative.

È vero, stiamo fallendo, ma c'è ancora tempo per ribaltare tutto

– afferma Greta
– *possiamo ancora sistemare le cose. Abbiamo ancora tutto nelle nostre mani. Mi rivolgo a tutti voi, è l'ora di una disobbedienza civile. È l'ora di ribellarsi.*

Greta Thunberg con Matty Healy dei 1975.



Assente il regista Roman Polanski, ritira il premio Luca Barbareschi.

Stefania Sandrelli e Claudio Bonivento, regista e produttore, entrambi componenti della giuria.

scandalo portarono ad un consolidamento del "quarto potere", la stampa e al moderno concetto di diritti umani, legati talvolta alle lotte collettive. La giuria del premio, formata da cineasti e produttori, capitanata dalla presidentessa **Stefania Sandrelli** ha ritenuto la pellicola simile al nostro presente: bisogna scuotere le coscienze per poter denunciare i cambiamenti climatici. *La responsabilità di usare la nostra vita e il nostro mondo è importante* ha commentato **Luca Barbareschi**, produttore dell'opera, ritirando il premio.



Il film **J'accuse** del regista polacco **Roman Polanski** vince il **Green Drop Award 2019**, premio che viene assegnato da otto anni dalla Ong **Green Cross Italia** durante la Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica di **Venezia** ad uno dei ventuno film in concorso per il maggior impegno ambientale. La pellicola tratta il **caso Dreyfus**, un conflitto politico e sociale accaduto dal 1894 al 1906 in Francia: gli effetti dello

Green Drop Award 2019

Kamiq approda nella giungla urbana



potenza, soddisfa le normative sui gas di scarico **Euro 6d TEMP** con un **sistema di recupero dell'energia** in frenata start and stop automatico. Dettagli esclusivi come i cerchi in dimensioni da 16 a 18", i fari anteriori a LED bipartiti con luci di marcia diurna e il portellone posteriore impreziosito dal lettering Skoda sono solo alcune tra le caratteristiche più apprezzate.



Ridurre le emissioni di CO₂ e NO_x rispetto ai carburanti convenzionali per ridurre l'inquinamento diventa frontiera anche per **Skoda**, che con **Kamiq**, la new entry "green" della gamma, propone la sua prima motorizzazione a metano adottata da un Suv. Il motore **1.0 G-TEC a metano**, efficiente ed ecosostenibile ma in grado di generare **90 cavalli** di

Oltre al suo design emozionante, il mix tra la versatilità di un vero Suv e la dinamicità di una compatta, i sistemi di assistenza e **infotainment Simply Clever** e il generoso spazio interno, il nuovo titano cittadino soddisfa sia i bisogni delle famiglie sia il lifestyle delle giovani generazioni, nel solco della tradizionale vicinanza al cliente che caratterizza il Brand.

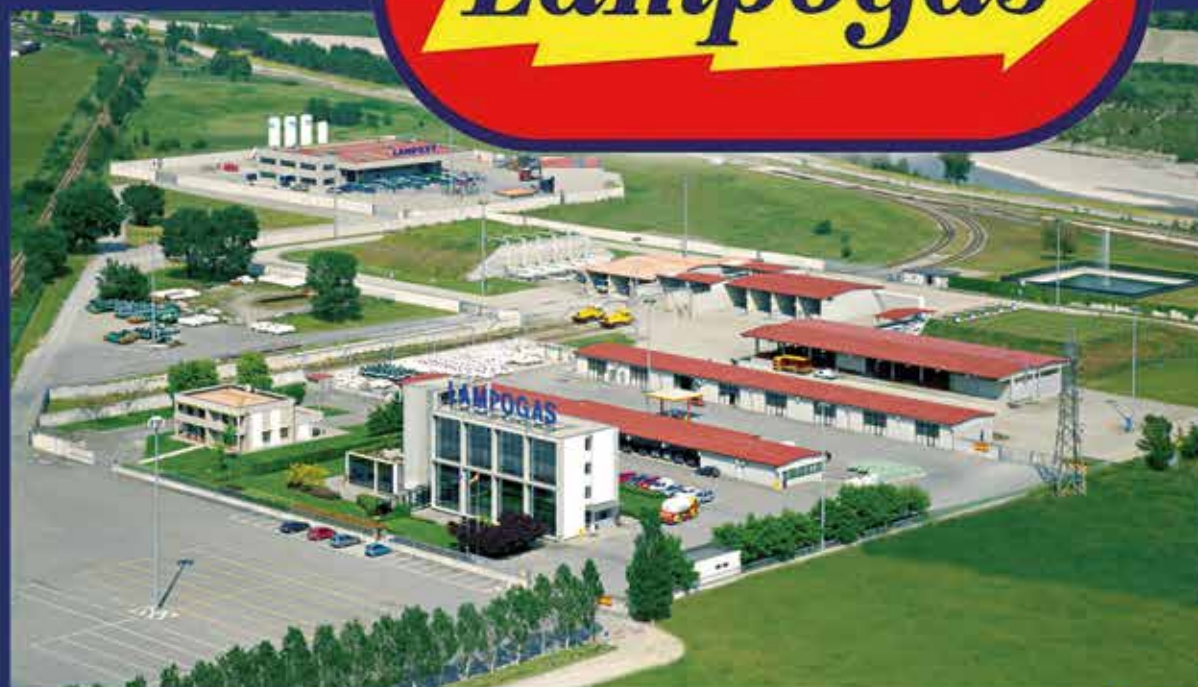
For Forest: il calcio, l'arte e il clima

Aperta al pubblico dall'8 settembre al 27 ottobre l'installazione temporanea dell'artista svizzero **Klaus Littmann** nello stadio Wörthersee di **Klagenfurt**, in Austria. Un'opera d'arte in uno stadio: in **For Forest**. **L'infinito fascino della natura**, questo è il nome del progetto, l'artista trasforma il campo da calcio in una foresta. Circa trecento alberi – alcuni dei quali pesanti fino a

sei tonnellate l'uno – vanno ad occupare il terreno di gioco, per creare l'apparenza di una foresta autoctona dell'Europa centrale. Ma qual è il collegamento? L'opera, ispirata ad un'opera grafica del 1970 di **Max Peintner** vuole rappresentare

l'incubo dell'umanità. Al centro di tutto c'è la percezione: ciò che attualmente è normale, a breve potrebbe non esserlo più; l'installazione vuole esortare gli spettatori ad una riflessione su

un'opera così provocatoria. Un bosco recintato come degli animali in uno zoo: forse, in un futuro lontano, anche questo tipo di esperienza potrebbe essere **osservabile solo in uno spazio chiuso e dedicato**. Lo stadio è aperto tutti i giorni dalle 10 alle 22, l'ingresso è gratuito. Dopo il 27 ottobre il bosco verrà trapiantato in un parco pubblico a Klagenfurt divenendo così un'installazione permanente.



IL GPL
che produce energia, riscalda ed è amico dell'ecologia.

Lampogas Emiliana s.r.l.

Strada Farnese, 9 - Interporto di Parma - 43010 Bianconese (PR) - tel. 0521 614411 - fax 0521 614666 - info@lampogas.it - www.lampogas.it

KTM lancia la minicross elettrica SX-E5

Stiamo parlando di una minicross competitiva, con un livello di potenza paragonabile a quello della KTM 50 SX a 2 tempi, ma con manutenzione e rumorosità ridotte al minimo. Pensata per piloti di età compresa tra 3 e 10 anni, è dotata di un motore elettrico con 5 kW di potenza di picco alimentato da un modernissimo pacco batterie agli ioni di litio da 907 kWh e di un carter robusto che offre il massimo della protezione. L'erogazione della potenza è fluida e pienamente controllabile attraverso i sei riding mode disponibili: i più conservativi permettono a chi muove i primi passi di sentirsi subito a proprio agio in sella, mentre la modalità a piena potenza sa entusiasmare e stimolare anche i più agguerriti piloti in erba. La batteria a ioni di litio si ricarica completamente in 70

minuti e offre un'autonomia variabile da due ore a 25 minuti in base alle capacità del pilota. La ciclistica della **KTM SX-E 5** può essere modificata in due diverse configurazioni ed altezze delle sella (698mm e 653mm) per assecondare la crescita dei giovani rider. Inoltre, un kit supplementare di ribassamento consente di ridurre ulteriormente l'altezza della sella a 556mm. Siamo davvero entusiasti dell'arrivo della **KTM SX-E 5**. Ha una ciclistica eccellente, come tutti i nostri modelli SX – ha dichiarato **Joachim Sauer**, Senior product manager offroad di KTM – e offre molto in termini di guidabilità grazie al motore

elettrico: è facile da gestire e può essere velocissima, senza fare rumore. La possibilità di regolare la potenza significa che i giovani piloti possono usarla per anni mentre diventano via via più veloci; inoltre, possono intervenire in maniera più autonoma sulla moto, dato che a parte la lubrificazione della catena, la manutenzione è davvero ridotta al minimo.

Disponibile in autunno presso i concessionari KTM autorizzati al prezzo di € 5.050 Euro più 379 per il caricabatteria.



Non soltanto GPL, ma soprattutto il suo grande servizio



zannoni
carburenti
GPL



Zannoni Srl – Viale Italia, 47 - Forlì (FC)

Tel. 0543-27404 – www.zannoni.it - mail: carburenti@zannoni.it

RISPETTA L'AMBIENTE



RIDUCI I COSTI DI GESTIONE

PER LA TUA AUTO SCEGLI UN IMPIANTO A GAS BRC!

Riduci le emissioni e i costi di gestione della tua auto senza rinunciare alle prestazioni.
Rispetta la natura, cura i tuoi interessi e preserva il futuro delle prossime generazioni.

Converti la tua auto con un **impianto BRC!**
Entra nell'officina **BRC GAS SERVICE** più vicina a te per ottenere
tutte le informazioni sulla qualità dei nostri impianti.

www.brc.it
www.brcgasservice.it



Scarica La Nostra App



LA QUALITÀ VINCE SEMPRE CON I PRODOTTI PUNTOGAS



LA SOLUZIONE
COMPLETA
PER LE VOSTRE
DIAGNOSI

BEISSBARTH
BOSCH



PUNTOGAS

RIVENDITORE AUTORIZZATO
ENI LUBRIFICANTI



E TANTISSIMI ALTRI MARCHI

VISITA LA NOSTRA SHOWROOM

Via Cancelliera, 11/C 00041 Albano Laziale - RM

Numero Verde
800 904 961

Tel: +39 06.78851182
www.puntogas.it

PUNTOGAS