

**COVID-19,
EMISSIONI
INDAGATE**

**IDROGENO,
ACCORDO
SNAM-RINA**

**MOBILITÀ,
DECRETO
RILANCIO**

**REC GAS,
SICUREZZA DEL
SERBATOIO GPL**

Il motore deve ripartire

GOCYCLE G3



ABARTH 500 METANO BIGAS



RIPARTIRE INSIEME SARÀ UN GRANDE EVENTO



MILANO MONZA
OPEN-AIR MOTOR SHOW
29 OTTOBRE - 1 NOVEMBRE 2020

FOLLOW US

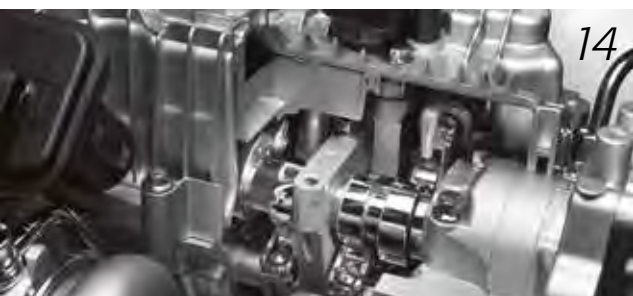
WWW.MILANOMONZA.COM

Con il patrocinio di



In collaborazione con





14



28



34



38

EcoMobile
A TUTTO GAS NEWS

Rivista della Mobilità
Ecologica e Sostenibile

Anno XXVI n. 142 (2/2020)
MAGGIO-GIUGNO 2020

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 EDITORIALE



CONFINDUSTRIA

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

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

COLLABORATORI Maria Chiara Amadori - Augusta Bruni - Stefano Panzeri
Martina Pazzini

CONTRIBUTI FOTOGRAFICI 123RF - Ingram

ART DIRECTOR Franco Rosi

GRAFICA Massimiliano Filosto

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.centrostampaemedia.it

COMMERCIALE Tania Giannerini - commerciale@centrostampaemedia.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 fax-
zare 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
18
20
22
24
26
28
30
32
34
36
38
43
44
46
48
55
56
56
57
57
58
58

LA FOTO

Blocco virus: rinasce la natura

EDITORIALE

AAA aiuto cercasi

FLASH NEWS

LNG e CNG sulla A35 Brebemi

Gnl, consumi in aumento

Biocarburanti, Cic dal 14 maggio

Emissioni: chiesta moratoria alla Ue

Il supercomputer HPC5 di Eni per la ricerca sul Coronavirus

Biogas dal siero

AUTO NOVITÀ

DR 5.0: nuovo Suv compatto anche GPL

Volkswagen Caddy 2020, anche a metano

Nuova Seat Leon, doppiamente ibrida e metano

Honda e l'elettrica giapponese

POLITICA

Carburanti alternativi, revisione Dafi

MERCATO

Industria auto, la sfida

MERCATO

Circolante al 31/12/2019

MERCATO

Metano nei trasporti in Europa

AMBIENTE

Covid-19, emissioni indagate

ENERGIA

Idrogeno, accordo Snam-Rina

ENERGIA

Gas rinnovabili in rete

ATTUALITÀ

Covid-19, proroghe per gli automobilisti

TECNOLOGIA

Svuotare in totale sicurezza il serbatoio GPL

MOBILITÀ

Auto elettrica, l'impatto del Coronavirus

INCENTIVI

Mobilità nel Decreto Rilancio

PERSONE

Assogasmetano: la scomparsa del Presidente Paolo Vettori

IN PROVA

Lo scorpione "green" dominatore nelle corse

DUE RUOTE

Gocycle G3, pieghevole a pedalata assistita

SICUREZZA

Premio Euro Ncap Advanced al sistema Car2X

AFTER MARKET

Caratteristiche e descrizioni dei sistemi GPL e metano

ECOLISTINO

Caratteristiche e prezzi delle auto ecologiche in Italia

INCONTRIAMOCI

Dal 21 ottobre al 6 novembre 2020

PENSA VERDE

Guanti e mascherine: come smaltirli

LIBRI

Si può fare!

MUSICA

L'ambiente per Marracash

CINEMA

Rai Play si tinge di verde

SPORT

Progetto Mercedes: scuderia a impatto zero

RISPARMIO

Prezzi carburanti e risparmi a GPL e metano

In copertina motore T3 di FCA.
Fa parte della famiglia FireFly,
che ha sostituito il mitico Fire.

*On the cover of FCA T3 engine.
It is part of the FireFly family,
which replaced the legendary Fire.*



BLOCCO VIRUS: RINASCE LA NATURA

Questo splendido **delfino** è stato fotografato nelle acque delle **Canarie** – ciaoisolecanarie.com – abitate anche da una trentina di specie di **cetacei**: la posizione geografica ne favorisce presenza e passaggio. L'osservazione di balene, delfini e capodogli è una delle attrazioni principali delle isole e si combina con il **rispetto per l'ambiente** in cui vivono questi splendidi mammiferi marini.

In questi mesi la natura ha dimostrato di voler **riprendere spazio vitale**. Delfini, balenottere, lupi, daini o semplici papere e conigli sono comparsi nei porti e nei centri abitati regalandoci stupore, dolcezza e nostalgia. Un'occasione per ripensare seriamente alla **difesa della natura**.



WITH THE VIRUS BLOCK: THE REBIRTH OF NATURE

This beautiful **dolphin** was photographed in the waters of the **Canary Islands** – ciaoisolecanarie.com – also inhabited by about thirty species of **cetaceans**: its geographical location favors their presence and passage. Whale, dolphin and sperm whale watching is one of the main attractions of the islands which is combined with **respect for the environment** where these beautiful marine mammals live.

In the past few months nature has shown that wants to **regain its space**. Dolphins, whales, wolves, deer or simple ducks and rabbits have appeared in the ports and towns giving us amazement, sweetness and nostalgia. This a great opportunity to seriously think **defending nature**.

FORATURA? NO PROBLEM!

KIT ANTIFORATURA PER AUTO. RIPARA, GONFIA E RIPARTI!

Slime,

SLIME è il nuovo sistema automatico che ripara in pochi minuti i tuoi pneumatici senza danneggiarli, ovunque tu sia!



AUTOMATICO

VASTA GAMMA DI PRODOTTI ANTIFORATURA PER AUTO, SUV, MOTO E BICI.



ACQUISTALO SU WWW.SLIME.IT

Distributore per l'Italia
www.puntogas.it

PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA

IMPIANTI GPL E METANO

Scegli le soluzioni della rete **PUNTO GAS**



Impianti GPL e Metano per auto

Impianti GPL e Metano su motori Diesel



Ganci traino rimorchi

BRC gas service

Centri specializzati aria condizionata

Revisione periodica bombole metano

OFFERTA DEL MESE

850,00

IMPIANTO
GPL BRC
SU FIAT PANDA
DEDICATO



Escluso collaudo m.c.t.c. / Con serbatoio toroidale 200x580.

SOSTITUZIONE DECENNALE SERBATOI GPL

VANTAGGI DEI SERBATOI **PUNTO GAS**

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



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

Ripartenza: i problemi da risolvere sono tanti e si aggiungono a quelli precedenti l'emergenza Covid-19.

Il settore automotive (come molti altri, vedi quelli petrolifero ed energetico) che dà lavoro, anche indirettamente, a più di **13 milioni** di persone in Europa, ha bisogno più che mai del **sostegno** dei Governi, anche per raggiungere gli ambiziosi ed **urgenti obiettivi ambientali**. Appoggio non solo alle aziende, ma direttamente nelle case di tutti gli europei, che sono automobilisti, trasportatori, taxisti, autisti, operai, dirigenti.

La prossima estate, seppure con i via libera delle autorità, richiederà grande cautela da parte di tutti. E se l'auto privata è più che mai il mezzo per realizzare il **turismo**

di prossimità (non l'unico consentito, sono state riaperte anche le frontiere, ma di sicuro molto gettonato), per andare al lavoro evitando i mezzi pubblici, per visitare con giudizio parenti e amici, per un film o un concerto rispolverando usi e costumi degli anni '50, un esempio per tutti, quello del **drive in** (locale in cui si riceve un servizio restando in auto), si deve pretendere che il settore e quelli collegati godano di tutta l'attenzione da parte di chi ci governa. Con un programma di **contributi** verso la **sostenibilità ambientale ed economica**, purtroppo **appena accennati** nel **Decreto Rilancio**, che in pratica per ora destina solo qualche risorsa all'elettromobilità e alle biciclette.

Servono risorse per nuovi **incentivi alla rottamazione** per far ripartire il mercato

auto e per la **conversione a GPL e metano**, dedicati questi ultimi in particolare a chi non può permettersi di spendere cifre consistenti. **Sgravi** e non tasse per le **auto aziendali**. E un piano di **rilancio** per le aziende della **componentistica** che esportano in tutto il mondo l'**eccellenza** italiana. Non ce ne vogliamo i settori non citati, siamo consapevoli che tutti hanno bisogno di iniezioni di aiuti e fiducia. Solo così ripartirà il volano che potrà guidarci fuori da questa crisi epocale: nel bimestre **marzo- aprile 2019** sono state immatricolate quasi **370mila** autovetture, nel **2020** solo **32.668**, **-91,15%**. A maggio il mercato italiano dell'auto ha totalizzato **99.711** immatricolazioni, il **49,6%** in meno rispetto allo stesso mese del 2019. ■

AAA aiuto cercasi

di **Monica Dall'Olio**



Help wanted

Restart: we are facing many problems and they add to those that there were prior to the Covid-19 emergency. The automotive sector (like many others, for example the oil and the energy sector) employs, indirectly more than 13 million people in Europe, needs the support from governments now more than ever, so to be able to reach those ambitious and urgent environmental objectives. With a program of government subsidies dedicated to environmental and economic sustainability, only barely mentioned in the Relaunch Decree, which in practice allocates some resources exclusively to electro-mobility, we are now looking for new resources. These resources could be destined to scrapping old cars and therefore relaunching the car market or for the conversion into LPG and CNG engines for those who cannot afford to spend substantial amounts of money and purchase a new car. It could be important to offer tax discounts for company's cars. It would also be important a recovery plan for car components companies that export all over the world their excellence earning dizzying amounts of money. ■

LNG e CNG sulla A35 Brebemi

Le aree di servizio del **Gruppo Socogas** – www.socogas.it – di **Fidenza** (PR), con colori **Q8**, situate all'altezza di **Caravaggio** (BG), sono state potenziate per la vendita di metano liquido (**LNG**) e metano gassoso (**CNG**). Gli impianti permettono un comodo punto di rifornimento

sia in direzione **Milano** che in direzione **Brescia**. Le aree sono l'**Adda Sud**, direzione Milano Brescia (tratto Caravaggio-Bariano) e l'**Adda Nord**, direzione Brescia Milano (tratto Bariano-Caravaggio). Alle porte dell'area milanese, sono ben collegate con la A58 Tem, con la A1 e con la A4. Aperte alla



vendita tutti i giorni dell'anno dalle 6 alle 22, festivi inclusi. **Carte di pagamento** accettate: Cartissima Q8, Euroshell, DKV, UTA, PR Card, VulcanCard e Fai Service Lumesia. Il Gruppo Socogas opera dal

1967 nel mercato dei prodotti petroliferi con una rete di oltre 100 punti vendita stradali nel Nord Italia, realizzati secondo un'ottica di servizio globale per l'automobilista, con ristoro, lavaggio e accessori.

Gnl, consumi in aumento

Il **Fondo Bombole metano** ha diffuso i dati dei consumi autotrazione nel 2019. Rispetto al 2018, per il **metano auto (Gnc)** il calo si attenua (-1%, con 1.037.251.847 metri cubi, contro i 1.047.545.404 del 2018).

Ma se si aggiunge il consumo di **Gnl** (gas naturale liquefatto, 10% del totale, 140 milioni di metri cubi), la tendenza viene rovesciata, superando il record del 2015 di **1,12** miliardi di metri cubi.



Biocarburanti, Cic dal 14 maggio

Il **Gme** – Gestore mercati energetici – ha comunicato l'avvio operativo del mercato dei **certificati di immissione in consumo di biocarburanti (MCic)** dal 14 maggio, con lo svolgimento della prima sessione di negoziazione. Nella sezione del sito internet del Gme – mercatoelettrico.org – *Come operare* è disponibile il **calendario** aggiornato delle sessioni successive, a partire dall'11 giugno. Ma cosa sono questi certificati? Per promuovere l'utilizzo dei

biocarburanti nei trasporti, dal 2006 i soggetti che immettono in consumo benzina e gasolio per autotrazione, hanno l'obbligo

di aggiungere anche una **quota minima** di biocarburanti e di altri specifici carburanti rinnovabili. I soggetti obbligati possono

assolvere, in tutto o in parte, al proprio obbligo, anche attraverso l'acquisto dell'equivalente quota di questi certificati, rilasciati in favore dei soggetti che immettono in consumo biocarburanti. I CIC negoziabili sono di tre tipologie: **CIC biocarburanti**, **CICAV biometano avanzato** e **CICBMTAV altri biocarburanti avanzati**. Maggiori informazioni sulle modalità di partecipazione e funzionamento del MCic sono disponibili, sempre sul sito del Gme, Mercati/Mercati Ambientali/Biocarburanti CIC.



Emissioni: chiesta moratoria alla Ue

Stop Coronavirus, il settore auto si è rivolto alla **Commissione europea** chiedendo una proroga delle tempistiche relative alle nuove regole Ue in materia di sicurezza e impatto ambientale: una lettera è stata inviata alla presidente **Ursula von der Leyen**, firmatari **Mike Manley**

(**Acea**), **Thorsten Muschal** (**Clepa**, componentistica), **Franco Annunziato** (**Etrma**, pneumatici e gomme), **Jean-Charles Herrenschmidt** (**Cecra**, ricambi). La produzione e la vendita di veicoli e componenti, scrivono, si è improvvisamente **fermata** in

quasi tutta **Europa**, come nel resto del mondo. Sono rimasti fermi a lungo **produzione, sviluppo, test e omologazioni**. Una situazione che mette in **crisi** i piani

fatti per ottemperare alle nuove regole nei tempi previsti. I firmatari sottolineano comunque che non è nelle loro intenzioni mettere in discussione le norme in materia di sicurezza stradale, clima e protezione dell'ambiente.



Il supercomputer HPC5 di Eni per la ricerca sul Coronavirus



Eni ha messo a disposizione della ricerca sul **Coronavirus** le proprie **infrastrutture di**

supercalcolo – in particolare il sistema HPC5, il più potente al mondo a livello industriale –

nonché le proprie competenze di modellazione molecolare.

La collaborazione si svilupperà nell'ambito del **progetto europeo EXSCALATE4CoV** guidato dall'azienda biofarmaceutica **Dompé**, che aggrega istituzioni e centri di ricerca di eccellenza in Italia e altri Paesi europei, al fine di individuare i farmaci più sicuri e promettenti nella lotta al Coronavirus. Eni

contribuisce ai lavori nell'ambito di una partnership con **Cineca**, consorzio di ricerca non profit

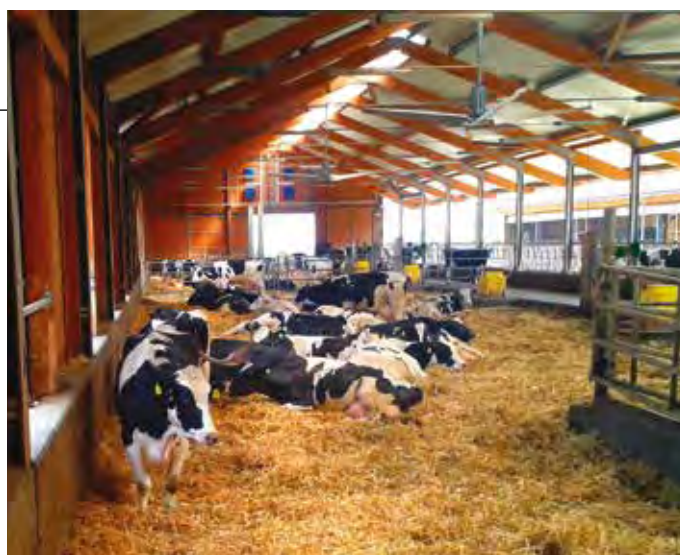
ove collaborano università, centri di ricerca nazionali e il **Ministero dell'Università e della Ricerca** italiano.

Il team di lavoro congiunto effettuerà la simulazione dinamica molecolare di **proteine** virali ritenute rilevanti nel **meccanismo di infezione** da Covid-19, per identificare, mediante l'impiego di banche dati contenenti **10.000 composti** farmaceutici noti, quelli più efficaci. Successivamente si svilupperà una attività per la ricerca di nuove **molecole** specifiche anti-virali attraverso lo screening di miliardi di strutture.

Biogas dal siero

Siero di latte, per far fronte alle difficoltà del settore lattiero caseario causate dal **Covid-19**, il **Gse** – Gestore servizi energetici – ha comunicato che è possibile utilizzarlo negli impianti incentivati di produzione di **energia elettrica** alimentati a **biogas**. Per determinare gli effetti dell'intervento sul contratto di incentivazione, il Gse sottolinea che l'operatore è tenuto a trasmettere un'**istanza di Modifica della configurazione impianto**, utilizzando l'applicativo informatico **Siad** disponibile nel

Portale Informatico del GSE. All'istanza vanno **allegati**: copia dei titoli originari all'esercizio dell'impianto e di autorizzazioni, nulla osta, comunicazioni previste dalle Disposizioni regionali per l'uso del siero di latte; i contratti di conferimento del siero di latte; la nota a firma del legale rappresentante con cui si riserva di integrare, esclusivamente mediante il Siad, la documentazione trasmessa con quanto previsto dalle procedure operative.



DR 5.0: nuovo Suv compatto anche GPL

In vendita da marzo 2020, la **DR 5.0**, spinta da un **1.5** aspirato benzina da **116 CV**, coppia massima **143 Nm/4000 rpm**, arricchisce la gamma della casa molisana con un nuovo

crossover disponibile anche con alimentazione benzina/GPL, caratteristica comune a tutte le DR, grazie alla **tecnologia bimodale** che il brand ha sviluppato sin dai suoi esordi.



Prezzi da **18.900** euro per il benzina, **1.000** in più per la bi-fuel. I plus: bassi consumi e basse emissioni (rispettivamente **9,8 lt/100 km** e **131 g/km a GPL**), nessuna ecotassa e possibilità di evitare limitazioni alla circolazione. Sul piano della **sicurezza**, la DR 5.0 fa un balzo in avanti rispetto ai precedenti modelli. Il sistema di costruzione 6D-Body del telaio prevede molteplici connessioni ad anello longitudinale e laterale che rendono la struttura più robusta. Un avanzato concetto di costruzione che consente di assorbire efficacemente il carico da impatto frontale e disperdere

uniformemente l'energia dell'impatto laterale. **Stabilità** in marcia ed in frenata sono garantite dalla centralina **Bosch ESP 9.3** con processore 4 core. L'**Hill Holder Control** e l'**Hill Descent Control** consentono di affrontare senza problemi ripartenze in salita e discese con un'elevata pendenza. Il **TPMS** garantisce un costante monitoraggio della pressione e temperatura degli pneumatici. La lunghezza è di **435 cm** e il passo di ben **263 cm**, a tutto vantaggio **dell'abitacolo**, che risulta molto **spazioso**. In perfetta filosofia DR, l'unica versione disponibile, che lascia al cliente la sola scelta del colore, è la **full optional** di serie.

Volkswagen Caddy 2020, anche a metano



consumi fino al **12%** rispetto alla generazione precedente. Già realizzato in 3 milioni di esemplari è disponibile in diverse versioni. Tra le più diffuse il modello **Cargo** (furgone con carrozzeria chiusa), il **Kombi** (vano passeggeri vetrato) e le altre varianti per il trasporto di persone (monovolume). Il **Caddy Maxi** (ideale per le consegne), a passo lungo, offre spazio per trasportare fino a **2 euro-pallet** caricati

trasversalmente. Ogni dettaglio è stato rivoluzionato. Per la prima volta il mezzo è sviluppato sul pianale modulare trasversale (**MQB**) che ha permesso l'introduzione di nuove tecnologie. I sistemi di infotainment collegati in rete e i **comandi digitalizzati** trasformano il nuovo Caddy in uno smartphone su ruote. In tema di sicurezza e comfort, dei **19 sistemi** di assistenza almeno 6 sono assolute novità, come il **Travel Assist** per la guida assistita lungo l'intero range di velocità, il volante multifunzione con sensoristica capacitiva, il **Trailer Assist** per il rimorchio, il sistema di assistenza al cambio di corsia ed il **Rear Traffic Alert**.



Da **Volkswagen Veicoli Commerciali** arriva nel 2020 la 5ª generazione dei Caddy. Numerose novità, per prima segnaliamo la scelta di dotare il veicolo anche di un motore sovralimentato a **gas metano turbo** da **1,5 litri** (TGI **130 CV/96 kW**). Questa motorizzazione,

conforme alla norma **Euro 6** 2021 assieme alle altre proposte – tre turbodiesel da **2,0 litri** (TDI **75 CV/55 kW** fino a **122 CV/90 kW**) e un turbo benzina da **1,5 litri** (TSI **116 CV/84 kW**) – restituisce più efficienza ed ecocompatibilità al sistema di propulsione, con una **riduzione** dei

Nuova Seat Leon, doppiamente ibrida e metano

Dal primo lancio nel 1999, **Seat Leon** si conferma uno dei pilastri del brand spagnolo e per la nuova versione propone un ventaglio di **5** diverse tecnologie di propulsione. Le alternative sono il **mild-hybrid** (eTSI), l'**ibrido plug-in** (eHybrid) e il **metano** (TGI). La mild-hybrid a 48 V è disponibile con il motore 1.5

eTSI 150 CV DSG con cambio **automatico a doppia frizione** (7 rapporti) al posto di quello manuale. La tecnologia utilizza un **alternatore** che funge anche da starter da **48 V** e una batteria agli ioni di litio a 48 V. Seat Leon 1.5 TSI mHEV **150 CV** presenta consumi in ciclo combinato che si attestano tra i **5,6** e **6,4** l/100km in cicloWLTP,

con emissioni di CO₂ tra i **127** e **144** g/km.

La variante ibrida plug-in 1.4 eHybrid sarà disponibile nella seconda metà dell'anno. L'accoppiamento del propulsore benzina 1.4 TSI con un

motore elettrico, un pacco di batterie agli ioni di litio da 13 kWh e il cambio DSG con doppia frizione a sei rapporti consente all'insieme di sviluppare una potenza di **204 CV** (150 kW). Questo modello, disponibile nella versione **Hatchback** e **Sportstourer**, permette di procedere in modalità totalmente elettrica (autonomia

circa **60 km**) sfruttando l'energia della batteria.

Sempre nella seconda metà dell'anno la nuova Leon offrirà come opzione un motore 1.5 TGI a metano – abbinabile sia al cambio manuale, sia DSG – che eroga una potenza di **130 CV** (96 kW). La vettura integra tre serbatoi per il metano con un volume netto complessivo di **17,3** kg, garantendo un'autonomia di **440 km**.



Honda e l'elettrica giapponese



Condensata in **3,90 m** di lunghezza, passo **2,53 m** e peso che supera i **1.500 kg** ad auto vuota, la **Honda city car** apripista della rivoluzione *green* della casa di Tokyo è arrivata nelle concessionarie italiane a fine maggio. Spinta da un potente motore elettrico, è dotata di una batteria agli ioni di litio da

35,5 kWh ad alta capacità che offre un'autonomia fino a **222 km (WLTP)**, con la possibilità di essere ricaricata fino all'**80%** in soli **30** minuti. È la prima auto zero emissioni di Honda, ma entro il 2022 i principali modelli del brand saranno solo ibridi o elettrici.

Proposta in 2 versioni, con **136**

o **154 CV**, a listino parte da **35.500 €**, fino ai **38.500 €** per la versione **Advance**. Il corredo di serie è completo: entrambe le versioni vantano climatizzatore automatico, fari a Led, specchietti retrovisori virtuali, cruise control adattivo, **riconoscimento della segnaletica** e **mantenimento della corsia**. Buone le prestazioni: Honda e Advance eroga fino a **154 CV** (113 kW) e una coppia di **315 Nm**, quanto basta a spingere l'auto da 0 a 100 km/h in appena **8,3** secondi. La versione

base, con **136 CV** (100 kW) e la stessa coppia, permette comunque di raggiungere i 100 km/h in **9,0** secondi.

In tema di sicurezza molti dispositivi elettronici **correggono gli errori** del guidatore. A bordo sono protagonisti il sistema **Honda Sensing** e alcune **intelligenti dotazioni** aggiuntive: il sistema di notifica della partenza del veicolo che ti precede, il controllo dell'acceleratore per la riduzione delle collisioni, la frenata di emergenza a bassa velocità.



Carburanti alternativi, revisione Dafi

di Maria Chiara Amadori

Politica energetica europea. Questa tormentata primavera ha visto comunque la ripartenza di una tappa importante per il futuro delle alimentazioni alternative. Il 6 aprile come previsto dal **Green Deal** è partito a livello UE l'iter per la revisione della **direttiva Dafi** sulle infrastrutture per il rifornimento dei carburanti alternativi, insieme a una **nuova consultazione** avviata dalla **Commissione europea** aperta a cittadini e portatori di interesse. L'intento è duplice: valutazione del **quadro normativo** e individuazione dei punti che un'eventuale nuova direttiva dovrà affrontare.

I PUNTI CRITICI

I punti di rifornimento/ricarica **non** sono abbastanza numerosi. La pianificazione nazionale non ha determinato l'atteso sviluppo dei veicoli a trazione alternativa. La diffusione dei punti di rifornimento/ri-

carica, inoltre, **non è omogenea** né tra i vari Paesi, né all'interno dei singoli Paesi. I possessori di veicoli a trazione alternativa devono affrontare spesso il problema del-

la **manca di standard** comuni, in particolare per quanto riguarda le ricariche elettriche.

Le reti elettriche attuali **non sono attrez-**



Ricarica auto elettrica. *Electric car recharging.*

Alternative fuels, the evaluation of the Dafi Directive is under way

Energy policy. This troubled spring has anyway seen the restart of an important step for the future of alternative fuels. On April 6th, as foreseen in the Green Deal, the process for the Dafi Directive's started, with the examination on the infrastructure for the supply of alternative fuels at European level, together with a new consultation launched by the Commission open to citizens and stakeholders. The aim is twofold: the assessment of the current regulatory framework and the identification of issues to be addressed by a possible new directive. The examination started from critical points, objectives and possible paths to take in the future. The European associations Acea (car manufacturers), Liquid Gas Europe (LPG producers), ePure (producers of renewable ethanol), Ebb (bio-diesel) and Upei (fuel distributors) with a joint declaration invited the Commission to adopt a technological neutral approach, also calling for maintaining the current definition of alternative fuels, such as electricity, hydrogen, bio-fuels, natural gas and LPG. ■

TRANSIZIONE ENERGETICA, APPELLO DEI PRODUTTORI

Le associazioni europee **Acea** (costruttori auto), **Liquid Gas Europe** (produttori GPL), **ePure** (produttori di etanolo rinnovabile), **Ebb** (biodiesel) e **Upei** (distributori carburanti) con una dichiarazione congiunta hanno invitato la Commissione europea ad adottare un **approccio neutrale** sotto il profilo tecnologico nella revisione della direttiva Dafi: *è indispensabile che tutti i carburanti alternativi abbiano un ruolo nella transizione energetica*. Sebbene sia importante fissare obiettivi a lungo termine l'Europa non dovrebbe respingere **soluzioni già disponibili**, economiche, redditizie dal punto di vista commerciale e che contribuiscono positivamente alla transizione energetica come i **carburanti rinnovabili sostenibili e il GPL**.

Il gruppo esorta quindi la Commissione a mantenere l'attuale definizione di **carburanti alternativi**, ovvero elettricità, idrogeno, biocarburanti, gas naturale e gas di petrolio liquefatto (GPL).

Rifornimento di GPL a Bologna.

LPG supply in Bologna.

zate per garantire l'adeguata integrazione di un numero crescente di veicoli elettrici.

GLI OBIETTIVI

Aumentare i **punti di ricarica e rifornimento** in tutti gli Stati e per le diverse modalità. Assicurare la **interoperabilità**

delle infrastrutture e dei servizi di utilizzo dell'infrastruttura per i veicoli, le navi e gli aerei a trazione alternativa. Rendere disponibili per i consumatori le necessarie **informazioni** riguardo a posizione, accessibilità, prezzi, modalità di pagamento e compatibilità delle infrastrutture. Agevolare la diffusione di infrastrutture intelligenti. Neutralità tecnologica per massimizzare l'**attrattiva** dei carburanti alternativi per imprese e consumatori.



LE AZIONI

Pertanto la Commissione si attiverà per estendere il campo di applicazione, ad esempio con la **differenziazione** per tipo di trasporto (leggero e pesante, porti, aeroporti); garantire una **copertura minima** sulla rete di trasporto stradale, nei porti e negli aeroporti; rafforzare la **interoperabilità**, tra cui protocolli di comunicazione e informazioni dei consumatori; promuovere con più forza la realizzazione di **infrastrutture di ricarica intelligenti**. ■

RISPETTA L'AMBIENTE



RIDUCI I COSTI DI GESTIONE

BRC
GAS EQUIPMENT

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.

**PER LA TUA AUTO
SCEGLI UN
IMPIANTO A GAS
BRC!**

www.brc.it
www.brcgasservice.it



Industria auto, la sfida

di *Monica Dall'Olio*

Dopo un crollo del 5% nella produzione mondiale seguito a **10 anni di crescita** continua, l'industria automobilistica – tra le più importanti al mondo – deve affrontare nel 2020 una sfida senza precedenti.

Come ha sottolineato il presidente dell'Oica (organizzazione internazionale costruttori auto) **Fu Binfeng**, quella causata dal virus Covid-19 potrebbe essere **la peggior crisi di sempre dell'industria automobilistica**.

FERMO PRODUZIONE

Un primo shock già a gennaio: l'arresto dell'industria cinese ha creato **carenze di componenti** che hanno avuto un impatto mondiale. La diffusione del virus ha poi richiesto la **chiusura** di gran parte dell'industria automobilistica e dei suoi fornitori in tutto il mondo.

Le preoccupazioni per la salute e la sicurezza dei propri dipendenti – ha dichiarato Fu – hanno portato produttori e fornitori a mettere in atto drastiche misure sanitarie, portando a una forte riduzione o alla completa chiusura di impianti e strutture, anche dove ciò non è richiesto dalle autorità.

RICONVERSIONE

Oica sottolinea un altro aspetto emerso in questi mesi: in diversi paesi, per aiutare i colpiti dal virus, i fabbricanti di automobili stanno realizzando **progetti umanitari**, dalla produzione di macchine respiratorie

alla facilitazione del trasporto di servizi di emergenza e medici, segnaliamo Bmw, Dallara, Fca, Ferrari, Jaguar, Land Rover, Mercedes, Nissan, Psa Group, Seat, Škoda e Volkswagen.



Seat started the production of emergency respirators – up to 300 per day – at its Martorell plant, as a contribution during the crisis generated by COVID-19. The device produced here was authorized by the Spanish Medicines Agency.

Seat ha avviato la produzione di respiratori di emergenza – fino a 300 al giorno – presso il suo stabilimento di Martorell, come contributo durante la crisi generata dal COVID-19. Il dispositivo è stato autorizzato dall'Agenzia Spagnola Medicinali.

DARE IL VIA ALLA RIPRESA ECONOMICA, UN IMPERATIVO

Le quattro associazioni europee dell'automotive – ACEA, CECRA, CLEPA e ETRMA – hanno pubblicato un piano d'azione in 25 punti per la **ripartenza**. Il settore chiede un programma coordinato di misure per il **rinnovo del parco circolante**. Questo riattiverà la domanda nei canali di vendita sia ai privati che alle aziende, sosterrà la ripresa economica in generale e accelererà lo svecchiamento del parco circolante sulle strade europee. Gli **incentivi** all'acquisto e agli investimenti dovrebbero basarsi su criteri simili in tutta Europa, attingendo a finanziamenti nazionali e dell'UE. Le misure dovrebbero essere potenziate con premi per la rottamazione e tenere conto degli obiettivi condivisi in tema di **lotta al cambiamento climatico** e di gestione efficiente delle risorse, di concerto con l'impatto economico. Il settore automotive in UE significa **13,8 milioni** di addetti, pari al **6,1%** di tutti i lavoratori in Europa, un fatturato che rappresenta più del **7%** del PIL dell'UE, un surplus commerciale di **84,4 miliardi** di euro, un investimento annuale di **57,4 miliardi** in ricerca e sviluppo.

RIPRESA

I membri di Oica – che riunisce **37 associazioni** nel mondo – lavorano per proteggere il settore automobilistico e sono pronti per iniziare il **riavvio della produzione** e delle vendite al termine della crisi. *Le associazioni nazionali* – ha concluso Fu



Oica is the only non-governmental organization of car and commercial vehicle manufacturers accredited to the United Nations and represents technical interests in international institutions and organizations. It collects and publishes international statistics and coordinates the annual calendar of motor shows around the world. www.oica.net

Oica è l'unica organizzazione non governativa di produttori auto e veicoli commerciali accreditata presso le Nazioni Unite. Rappresenta gli interessi tecnici in istituzioni e organizzazioni internazionali. Raccoglie e pubblica statistiche e coordina il calendario annuale dei Motor Show di tutto il mondo. www.oica.net

ANCHE LA GERMANIA NON È AUTOSUFFICIENTE...

Durante la fase più acuta dell'emergenza Covid, secondo la stampa internazionale, **Volkswagen, BMW e Daimler** hanno portato all'attenzione del cancelliere **Angela Merkel** un problema scottante: la produzione non può ripartire se non ripartono anche i **fornitori italiani** o spagnoli.

Troppo importante l'industria dell'auto tedesca per sottovalutare il problema, molta componentistica arriva dal Bel Paese.

UN COMPARTO CHIAVE

Oltre **2.200** imprese di componentistica auto, per un fatturato di **49,3 miliardi** di euro e **158.700** addetti (compresi gli operatori del ramo della subfornitura). Inoltre, mentre la bilancia commerciale dell'intero settore automotive italiano ha un saldo negativo, guardando alla sola componentistica il saldo è **positivo** da oltre 20 anni. **6,5 miliardi** la media annua dal 2007 al 2019.

I NUMERI DEL 2019

L'**export** della componentistica auto italiana vale **21,97 miliardi** di euro (in ribasso nel 2019, -2,3%, dopo 4 anni consecutivi in crescita) e presenta un **saldo positivo** della bilancia commerciale di 6,53 miliardi (-2,7%).

L'export verso i paesi UE pesa per il **73%** e il primo paese di destinazione rimane la **Germania, 21%**; seguono Francia (10,5%), UK (8%), Spagna (7%), USA (6%), Polonia (6%), Turchia (4%), Austria (3%), Brasile (2,6%) e Repubblica Ceca (2,6%). La **Cina** si conferma il **quarto mercato** d'importazione (quasi 1,1 miliardi di euro, 7,1% del totale), con un ruolo importante nella catena di fornitura, come l'emergenza Covid-19 ha mostrato nel primo trimestre 2020.

L'ANFIA CHIEDE AIUTO

Per **Marco Stella**, Presidente del **Gruppo Componenti Anfia**, su questa fase di rallentamento produttivo, anche per il comparto della componentistica automotive italiana, si è innestato il blocco degli stabilimenti dettato dall'emergenza Covid-19, *con ripercussioni pesanti per le imprese, che necessitano nell'immediato di misure di supporto per far fronte alle esigenze di liquidità, e per garantire la ripartenza degli investimenti e il sostegno a innovazione e mercato.*

Automotive industry, the challenge

After a bleak 2019, which saw a strong decline of more than 5% in global automotive production and ended a 10 years trend of continuous growth, the global automotive industry – among the most important in the world – faces an unprecedented new challenge in 2020. As Oica's President, Mr. Fu Bin Feng pointed out in a statement, the Covid-19 virus crisis could be the worst crisis that has ever hit the automotive industry. The national associations of the automotive industry, members of Oica – concluded Fu – are engaged in a constructive dialogue with authorities and partners in order to mitigate the impact and ensure a rapid recovery of the sector. Moreover, according to international press reports, Volkswagen, BMW and Daimler have brought a burning problem to Chancellor Angela Merkel's attention: production cannot restart unless the Italian or Spanish suppliers also restart. The automotive components industry in Italy has over 2,200 companies in its country, with a turnover of 49.3 billion euros and 158,700 direct employees (including subcontractors). ■



Škoda Auto, in collaborazione con l'Università di Praga, ha sviluppato un processo di stampa 3D per la produzione di respiratori FFP3 riutilizzabili. Inoltre, attraverso la piattaforma car sharing Hoppy Go, più di 200 auto e 150 scooter elettrici sono stati messi a disposizione di associazioni e volontari.

Škoda Auto, in collaboration with the University of Prague, it has developed a 3D printing process for the production of reusable FFP3 respirators. In addition, through the car sharing platform Hoppy Go, more than 200 cars and 150 electric scooters have been made available to associations and volunteers.

di un settore che contribuisce in modo determinante all'economia mondiale. L'industria automobilistica, come ha fatto molte volte in passato, di-

mostrerà la sua importanza, la sua forza e la sua resilienza. ■

Museo Enzo Ferrari, Modena. Tra le iniziative messe in campo dalla famiglia Agnelli e dalle sue società, oltre a un contributo di 10 milioni di euro a beneficio del Dipartimento della Protezione Civile, il cavallino rampante e Fiat Chrysler hanno supportato la produzione dei respiratori Siare Engineering, azienda italiana di Valsamoggia, nel bolognese.

– sono impegnate in un dialogo con le autorità e partner per attenuare l'impatto della crisi e garantire una rapida ripresa

Enzo Ferrari Museum in Modena. Among the initiatives put in place by the Agnelli family and its companies, in addition to a contribution of 10 million euros to the Civil Protection Department, the Prancing horse and Fiat Chrysler have supported the production of respirators Siare Engineering, an Italian manufacturer based in Valsamoggia, Bologna.



ALTERNATIVE FUEL SYSTEMS
Prins

Leader mondiale nei sistemi di carburanti alternativi

Comincia a risparmiare guidando a GPL!



Prins Autogassystemen B.V. - M.T.M. s.r.l. a Westport Fuel Systems company
Via La Morra, 1 - Cherasco (CN) - Italy - info@mtmgasequipment.com

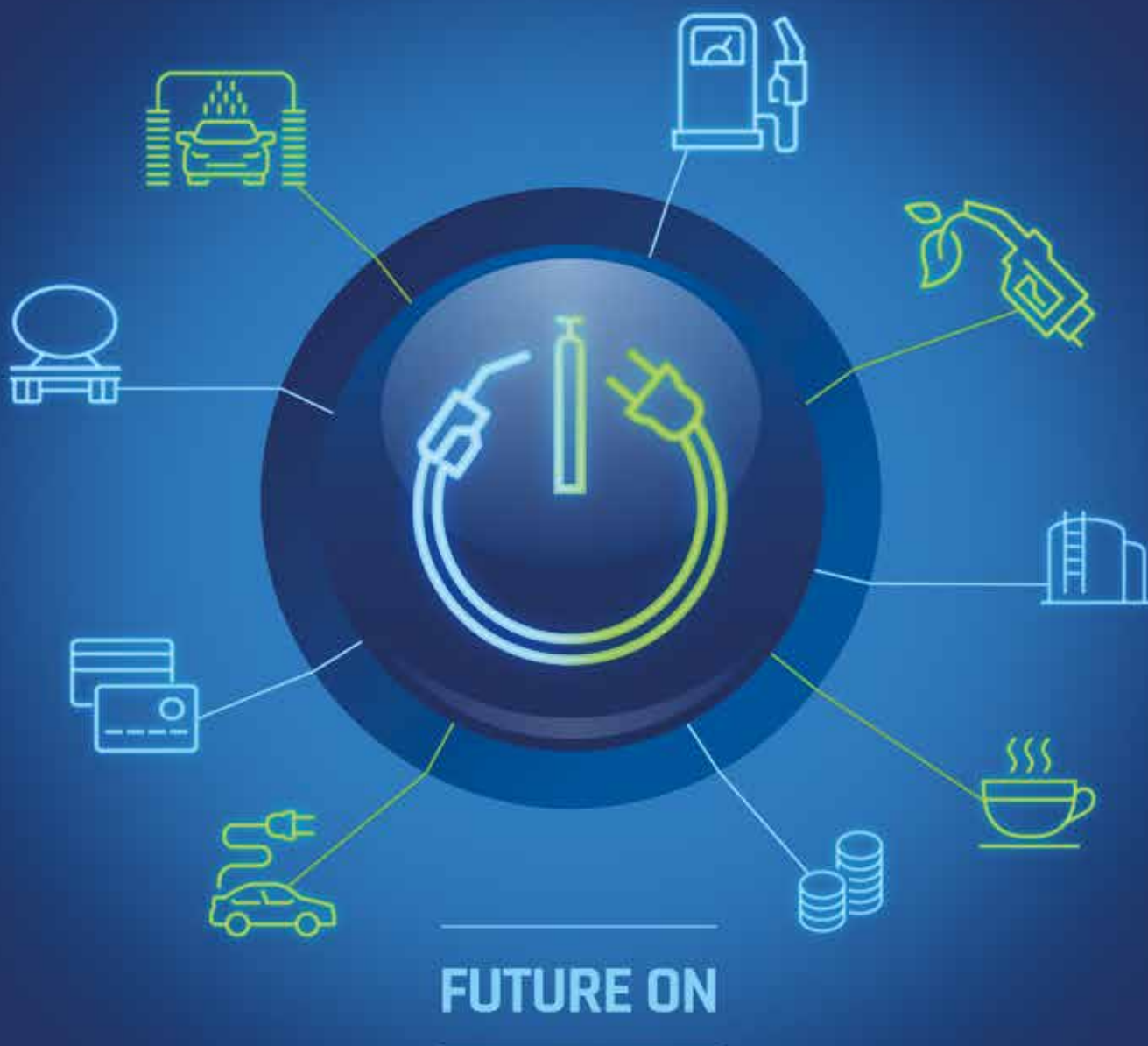
Calcola il risparmio su <https://it.prins-afs.com>

OIL&NONOIL

Energie, carburanti & servizi per la mobilità



VERONAFIERE / 21 - 22 - 23 OTTOBRE 2020



Circolante al 31/12/2019

di Augusta Bruni

I veicoli circolanti in Italia a fine 2019 erano **52.401.299**, più **1,4%** rispetto al 2018. Crescita identica a quella delle autovetture, +1,35% (a fine 2019 erano 39.545.232) e dei veicoli commerciali e industriali (+1,3%, 5.775.006). I motocicli (6.896.048) crescono dell'1,7%. Sulle auto analizziamo il mercato per alimentazione e per classe Euro.

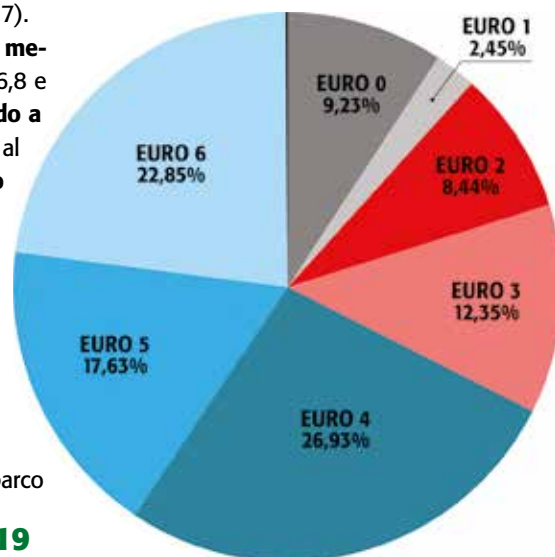
ALTERNATIVE AL 9,85%

Prosegue lentamente la crescita delle **eco-propulsioni**: sono **3.896.923**. Di queste 2.574.287 (**6,51%** del circolante) sono a **doppia alimentazione** benzina-GPL, 965.340 (2,44) benzina-metano, 316.209 (0,80%) ibride benzina, 22.728 (0,06%) elettriche e 18.359 (0,05%) ibride gasolio.

Insieme rappresentano il **9,85%** del circolante auto, in crescita rispetto al 2018, quando su 39.018.170 unità, le alternative valevano il 9,26% (8,88% nel 2017). Confermate le **performance di GPL e metano**, che continuano a crescere del 6,8 e 2,3%. L'incremento record è dell'**ibrido a gasolio**, quasi quadruplicato rispetto al 2018: +290,2%. Seguono **elettrico** (+87%) e **ibrido a benzina** (+32%), ma si tratta di un mercato di nicchia, con quote che non raggiungono l'1% del parco auto. Aumenti più modesti per le alimentazioni tradizionali: **benzina** (+0,5%) e **gasolio** (+0,9%).

EURO 6 + 27%, EURO 0/3 - 6,6%
Relativamente alla suddivisione del parco

COMPOSIZIONE DEL PARCO AUTO PER CLASSE EURO AL 31/12/2019



Rielaborazioni Ecomobile su dati Aci al 31/12/2019

in base alla classe euro, si registra un incremento di circa il **27%** delle auto **euro 6** (9.035.054). Le auto fino all'**euro 3** (12.841.670) sono diminuite del **6,6%**. Al Nord, le auto fino all'euro 3 variano dal 12 al 29%, a seconda della Regione; al Centro, dal 31 al 37%; al Sud e Isole, dal 38 al 48%.

CIRCOLANTE AUTOVETTURE "ALTERNATIVE" 2015 - 2019

Alimentazione	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2019
GPL	2.137.078	2.211.368	2.309.020	2.409.840	2.574.287
Metano	883.190	911.246	926.704	945.184	965.340
Ibride benzina	82.381	117.433	174.087	239.779	316.209
Elettriche	4.584	5.743	7.560	12.156	22.728
Ibride gasolio	2.967	3.332	3.405	4.705	18.359
Totale	3.110.200	3.249.122	3.420.776	3.611.664	3.896.923

VEICOLI ALTERNATIVI, NON SOLO AUTO

Autobus



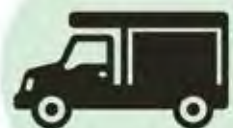
4.729 metano
297 GPL
8 ibridi benzina
126 ibridi gasolio

Autocarri trasporto merci



93.324 metano
49.506 GPL
5.243 elettrici
1.042 ibridi benzina
837 ibridi gasolio

Autoveicoli speciali



7.229 GPL
5.637 metano
650 elettrici
56 ibridi benzina
21 ibridi gasolio

Trattori stradali o motrici



1.850 metano
41 GPL
28 elettrici
1 ibrido benzina
1 ibrido gasolio

L'ALTERNATIVA ALL'ACQUISTO
Oltre 17 milioni di euro 4 e 5, soprattutto in un momento di grave congiuntura economica, potrebbero trarre giovamento dalla trasformazione a GPL o metano: quanti automobilisti rinunceranno a un nuovo acquisto, nonostante le vantaggiose offerte delle case? Nel 2018 sono stati convertiti a GPL 89.467 veicoli, 2.455 a metano. Nel 2019 82.389 a GPL e 1.619 a metano (categorie M ed N, fonte Assogasliquidi Federchimica). Numeri più importanti darebbero nuovo impulso all'industria del settore, che vede l'Italia leader globale. ■



Circulating car fleet on December 31st, 2019

In our country, Italy, at the end of 2019, there were 52,401,299 vehicles on the road, an increase of 1.4% compared to the previous year. In percentage terms it is the almost identical growth registered by passenger cars (+1.35%), which at the end of 2019 were 39,545,232. More or less we had the same growth for commercial and industrial vehicles (5,775,006: +1.3%) and motorcycles (6,896,048: +1.7%). There was also an increase for passenger cars (+1.35%), which at the end of 2019 were 39,545,232. Regarding the latter ones, let's analyze the market by fuel and Euro class. The growth in alternative propulsion slowly continues. In Italy there are 3,896,923 cars on the road powered by alternative propulsion and fuels. Of these 2,574,287 (6.51% of total circulating cars) are dual-fueled petrol - LPG, 965,340 (2.44) dual-fueled petrol - Methane, 316,209 (0.80%) are hybrid petrol, 22,728 (0.06%) electric and finally 18,359 (0.05%) hybrid diesel. All together they represent 9.85% of the circulating cars. An increase if we comparing it to 2018, when out of 39,018,170 units, alternative fueled cars were 9.26% of the total. (8.88% in 2017). ■

CIRCOLANTE AUTOVETTURE PER CLASSE EURO - 2018 E 2019

Norma Euro	2018	%	2019	%
0	3.696.273	9,47	3.650.822	9,23
1	1.032.945	2,65	970.479	2,45
2	3.696.804	9,47	3.338.268	8,44
3	5.317.852	13,63	4.882.101	12,35
4	11.072.552	28,38	10.650.320	26,93
5	7.043.453	18,05	6.973.440	17,63
6	7.124.094	18,26	9.035.054	22,85
NC*	12.156	0,03	22.728	0,06
ND**	22.041	0,06	22.020	0,06
Totale	39.018.170	100,00	39.545.232	100,00

*non contemplato - ** non definito

Non soltanto GPL, ma soprattutto il suo grande servizio



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

Tel. 0543-27404 - www.zannoni.it - mail: carburanti@zannoni.it

Metano nei trasporti in Europa



di *Monica Dall'Olio*

Belgium, CNG and LNG filling station.

Belgio, stazione di rifornimento Gnc e Gnl.



Mr. Andrea Gerini, Ngva Europe's general secretary. Andrea Gerini, segretario generale Ngva Europe.

Ngva Europe - Natural & bio Gas Vehicle Association, associazione europea che rappresenta l'industria dei **veicoli a metano**, ha pubblicato le statistiche 2019 sulle immatricolazioni di veicoli a gas naturale e sullo sviluppo delle **stazioni** di rifornimento.

GNL IN ASCESA

In **crescita** le vendite di mezzi a Gnl (gas naturale liquido), ma anche la corrispondente infrastruttura di rifornimento si fa notare per la grande vitalità. Aumentate del **50% le stazioni** rispetto al 2018 e **triplicate le immatricolazioni** di mezzi pesanti.

BENE ANCHE IL GNC

Il metano compresso registra numeri positivi: dopo l'incertezza del primo trimestre 2019, dovuto alla indisponibilità di vari modelli a causa del nuovo processo di **omologazione Wltp**, *Worldwide harmonized light vehicles test procedure*, le immatricolazioni di auto a metano hanno ripreso vigore.

I PLUS

Questi numeri – commenta il segretario generale di Ngva Europe, **Andrea Gerini** – *confermano l'attrazione crescente della mobilità a gas naturale per i consumatori europei. Risultato dovuto a più componenti: tecnologia matura, elevate prestazioni,*

efficienza del motore, infrastruttura diffusa, basso costo di proprietà (Tco, total cost of ownership) ed elevati benefici ambientali. Infrastrutture e veicoli a metano esistenti sono pienamente compatibili con il gas rinnovabile e diventano potenti attivatori della mobilità carbon-neutral. Oggi, l'utilizzo del gas naturale è il modo più economico per avviare un percorso concreto verso la decarbonizzazione attraverso le molteplici dimensioni del settore dei trasporti. ■

Immatricolazioni di veicoli nuovi a metano nel 2019 *New CNG vehicle registrations in 2019*



Natural gas in transportation in Europe

Ngva Europe - Natural & bio Gas Vehicle Association, has published statistics and numbers on the registration of gas vehicles and the development of refueling stations in 2019. The numbers show a steadily growth in sales of natural gas vehicles and in particular of LNG powered vehicles (compressed natural gas). Also the corresponding refueling infrastructure stands out for its great vitality. In fact, LNG stations have increased by 50% compared to 2018, while registrations of heavy vehicles powered by this fuel have tripled. Also compressed methane gas does not disappoint. It records positive numbers. In fact, after a period of uncertainty that occurred in the first quarter of 2019, due to the unavailability of several car models on the market due to the new Wltp homologation process, Worldwide harmonized light vehicles test procedure, the registrations of CNG cars have regained vigor. Mr. Andrea Gerini, Ngva Europe General Secretary stated: The use of natural gas is the most economical way to start a concrete path towards decarbonisation throughout the multiple dimensions of the transport sector. ■

Immatricolazioni di autovetture nuove a metano

New CNG passenger car registrations

Immatricolazioni di auto nuove a metano in Ue + Efta per anno

Immatricolazioni di auto nuove a metano in Ue + Efta nel 2019 (%)

New CNG passenger car registrations 2019 Eu + Efta per year (%)

New CNG passenger car registrations 2019 Eu + Efta per year (%)



Il 55% del mercato europeo metano auto 2019 è dell'Italia, leader storica anche nel GPL.

In 2019, 55% of the methane gas for cars European market was covered by Italy, also historically leader of LPG

Sviluppo dell'infrastruttura di rifornimento

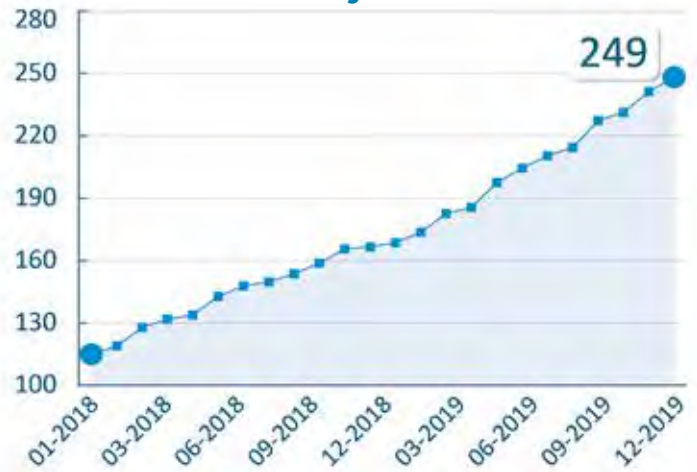
Refuelling infrastructure development

DISTRIBUTORI GAS NATURALE COMPRESSO (GNC) CNG STATIONS

DISTRIBUTORI GAS NATURALE LIQUEFATTO (GNL) LNG STATIONS

Crescita distributori GNC in Ue + Efta
CNG stations growth Eu + Efta

Crescita distributori GNL in UE + Efta
LNG stations growth Eu + Efta



Diffusione distributori GNC (dicembre 2019)
CNG stations distribution (Dec 2019)

Diffusione distributori GNL (dicembre 2019)
LNG stations distribution (Dec 2019)

Italian leadership also for methane and LNG distribution network. The map of natural gas distributors in Europe is available on the association's webpage: www.ngva.eu/stations-map/.



Primato italiano anche per le reti Gnc e Gnl. La mappa dei distributori di gas naturale in Europa è disponibile sul sito dell'associazione all'indirizzo www.ngva.eu/stations-map/.

Covid-19 emissioni indagate

di RF

Gli scienziati del **KNMI** (Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut - Istituto Meteorologico Reale Olandese) hanno utilizzato il satellite **Copernicus Sentinel-5P** per monitorare l'inquinamento in Europa.

I dati hanno evidenziato forti riduzioni delle concentrazioni di biossido di azoto in diverse città importanti d'Europa, in particolare **Milano, Parigi e Madrid**, in coincidenza con le misure contro la diffusione del coronavirus Covid-19. Le immagini satellitari mostrano le concentrazioni di biossido di azoto dal **14 al 25 marzo 2020**, rispetto a quelle del 2019.

Henk Eskes, di KNMI, spiega perché sono state scelte queste date: *Le concentrazioni*

zioni di biossido di azoto variano a causa dei cambiamenti del tempo. Non è possibile trarre conclusioni sulla base di un solo giorno. Combinando i dati per un periodo, 10 giorni in questo caso, vediamo l'impatto dei cambiamenti dovuti all'attività umana. Da metà febbraio Copernicus ha riscontrato una riduzione settimanale del 10% sulle concentrazioni superficiali di NO₂ nel nord Italia.

*Ciò che il satellite osserva – spiega **Vincent-Henri Peuch**, direttore del servizio di monitoraggio dell'atmosfera di Copernicus – è proporzionale alla quantità di inquinanti verticalmente integrata, cioè da terra fino alla cima dell'atmosfera: è un dato diverso dalle concentrazioni in superficie e ancora più diverso dalle emissioni.*

Alla luce di queste limitazioni, il rilevamento della diminuzione dei livelli di attività è a dir poco notevole.

GAS SERRA, ATTESA RIDUZIONE DEL 5/7%

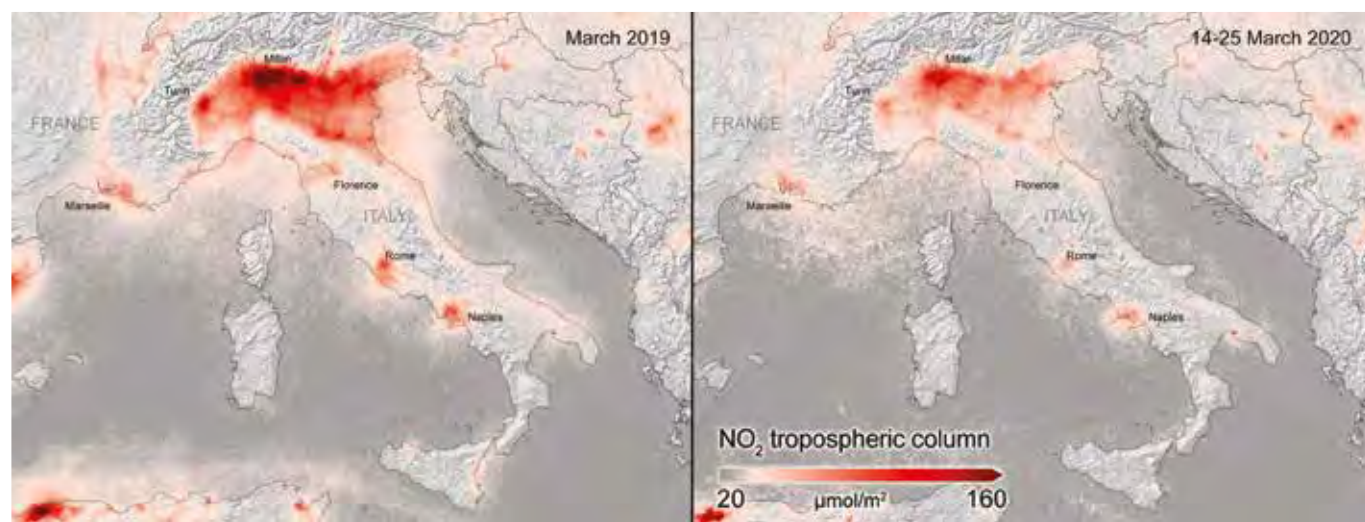
Secondo **Ispra**, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, nel primo trimestre 2020 a causa delle restrizioni alla mobilità ci si attende una consistente riduzione delle emissioni di gas serra: si stima che saranno inferiori del **5-7%** rispetto al trimestre 2019.

Calo dovuto principalmente al **settore trasporti**, a causa della riduzione del traffico in ambito urbano, e in misura minore al **settore riscaldamento**, per la chiusura di edifici pubblici e aziende. Tale riduzione – sottolinea Ispra – *comunque non contribuisce alla soluzione del problema dei cambiamenti climatici, che ha invece necessità di modifiche strutturali, tecnologiche e comportamentali che riducano al minimo le emissioni di gas serra nel medio e lungo periodo.*

le. Ciò dimostra la portata delle misure adottate in Italia. ■

Le concentrazioni di biossido di azoto sull'Italia viste dal satellite.

The nitrogen dioxide concentration in Italy registered from the satellite.



ARPA LOMBARDIA: CALANO GLI NOX MA NON IL PARTICOLATO

Regione Lombardia e Arpa Lombardia hanno svolto un'indagine sull'andamento della qualità dell'aria generato dalle misure di restrizione che a partire dal 23 febbraio hanno determinato una variazione delle attività antropiche.

Situazione che rappresenta un **laboratorio** per comprendere e prevedere quali possano essere le **conseguenze** dei provvedimenti finalizzati a **migliorare la qualità** dell'aria.

L'analisi dei dati mostra che le misure hanno determinato una **riduzione delle emissioni** in particolare **da traffico veicolare**, che sono più evidenti analizzando le concentrazioni degli inquinanti legati al traffico: **NO₂**, **NO** e **benzene**.

Riguardo ai valori di **PM₁₀** e **PM_{2.5}**, i dati dimostrano la stagionalità di questi inquinanti, più elevati nei mesi più freddi dell'anno evidentemente causati dagli **impianti di riscaldamento**, spesso vetusti. Marzo 2020, pur collocandosi nella fascia bassa della variabilità del periodo, con picchi a **Codogno**, già in zona rossa, evidenzia, sottolinea l'Agenzia, l'importanza del fenomeno di trasporto del particolato e il fatto che le concentrazioni non sono solo influenzate dalle emissioni di prossimità, ma da tutte quelle del bacino di riferimento. Una nota importante sul PM, la **Società Italiana di Medicina Ambientale (Sima)** ha fatto sapere che il **Coronavirus Sars-Cov-2** è stato ritrovato sul **particolato**. Questo aprirebbe la **possibilità** di testare la presenza del virus sul **particolato** atmosferico delle nostre **città** nei prossimi mesi come indicatore per rilevare precocemente la ricomparsa del **Coronavirus** e adottare adeguate misure preventive prima dell'inizio di una nuova epidemia.

Nella foto satellitare del 2019 si notano numerose imbarcazioni solcare la laguna di Venezia, le cui acque hanno una colorazione torbida. Nel 2020 le barche sono quasi del tutto sparite (se ne notano appena 5) e le acque sono decisamente più limpide.

In the satellite photo of 2019 you can see numerous boats plowing the Venice lagoon, whose waters have a cloudy color. In 2020 the boats have almost completely disappeared (only 5 are noticeable) and the waters are much clearer.



Covid-19, emissions: what the satellite is registering

Scientists from the Royal Netherlands Meteorological Institute (Knmi) used the data received from the satellite Copernicus Sentinel-5P to monitor pollution in Europe. The data obtained are showing a drastic reduction of nitrogen dioxide concentration in several important cities, in particular Milan, Paris and Madrid, coinciding with the rigorous quarantine measures put in place to contain the spread of the Covid-19 coronavirus. As early as mid-February, Copernicus found a 10% weekly reduction in the surface concentrations of NO₂ in Northern Italy after the country shutdown. Furthermore, Ispra, the Higher Institute for Environmental Protection and Research, in the first quarter of 2020, due to restrictions on mobility, estimates that CO₂ emissions will be at least a 5-7% lower than in the same quarter of 2019. ■

Idrogeno, accordo Snam-Rina

di Monica Dall'Olio

La sala operativa dispacciamento Snam: un grande videowall restituisce agli operatori una visione d'insieme della rete nazionale.

The Snam dispatching operations room: a large video wall gives operators an overview of the national gas transportation network.

Snam, tra le maggiori aziende di infrastrutture energetiche al mondo e Rina, player globale attivo nel campo dei servizi di testing, ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, hanno sottoscritto un **Memorandum of Understanding**. Obiettivo avviare una collaborazione nel settore **idrogeno**, per realizzarne l'ampio potenziale come vettore energetico fondamentale per la lotta ai **cambiamenti climatici** e la **decarbonizzazione**.

Secondo un recente studio commissionato da Snam – *Hydrogen Challenge: The potential of hydrogen in Italy* – l'idrogeno in uno scenario di profonda decarbonizzazione potrebbe arrivare a coprire quasi un **quarto della domanda nazionale di energia** entro il 2050 (v. box).

GRUPPO DI LAVORO

L'accordo, firmato dagli amministratori delegati, **Marco Alverà** di Snam e **Ugo Salerno** di Rina, prevede che le due società costituiscano un **gruppo di lavoro** per sviluppare test sulla **compatibilità** con l'idrogeno di **bruciatori industriali** e di altre **apparecchiature già in esercizio** e per avviare

sperimentazioni e **scouting tecnologico** in vari ambiti, produzione, stoccaggio e distribuzione.

IDROGENO DA FONTI RINNOVABILI

L'introduzione di idrogeno nelle reti energetiche rappresenta il primo passo per la diffusione e lo sviluppo di **idrogeno verde da fonti rinnovabili**, abbattendone i costi. L'idrogeno verde generato tramite **elettro-**

lisi dell'acqua, processo che avviene senza emissioni di CO₂, ha il vantaggio di poter sfruttare le capillari infrastrutture gas esistenti. Nel 2019 Snam ha avviato, prima azienda in Europa, **test di immissione di idrogeno nella propria rete** di trasmissione con percentuali in volume fino al 10% (v. box a pag. 25).

A completamento Rina, sottolinea la nota, vanta competenze ingegneristiche specifi-

LO STUDIO SNAM-MCKINSEY

L'idrogeno in Italia ha grandi prospettive di sviluppo in virtù dell'ampio potenziale naturale per la produzione di solare ed eolico e della capillare infrastruttura del gas. Secondo **Snam-McKinsey**, potrebbe arrivare a coprire il **23%** della domanda nazionale di energia entro il 2050 in uno scenario di **decarbonizzazione al 95%** (necessario per rientrare nel target di contenimento del riscaldamento globale entro **1,5°C**), più dell'attuale quota di mercato combinata dell'elettricità generata da fonti rinnovabili e fossili (20% nel 2018).

Questa crescita potrebbe verificarsi grazie alla progressiva e ormai consolidata **diminuzione del costo** di produzione dell'**energia elettrica rinnovabile** solare ed eolica e a una contestuale riduzione del costo degli **elettrolizzatori**, determinata dalla produzione di idrogeno verde su larga scala. Il maggior potenziale di utilizzo di idrogeno riguarda il settore dei **trasporti** (camion, bus e treni), quello **residenziale** (riscaldamento) e alcune **applicazioni industriali** (raffinazione, produzione di ammoniaca, acciaio e processi che richiedono elevate temperature).



che per supportare le industrie verso un più esteso utilizzo dell'idrogeno. In particolare possiede con l'Università della Calabria il primo **laboratorio** in Italia (tra i pochissimi al mondo) capace di eseguire **test ad altissima pressione** (fino a 1000 bar) per lo stoccaggio di gas tra i quali l'idrogeno.

UN VETTORE PULITO PER IL SISTEMA ENERGETICO

Con questo accordo – ha dichiarato Marco Alverà – uniamo le competenze di Snam e quelle di Rina per accelerare l'introduzione dell'idrogeno come nuovo vettore pulito per il sistema energetico e dare ul-

teriore slancio alla **creazione di una filiera italiana**. L'utilizzo di idrogeno verde nelle infrastrutture esistenti avrà un ruolo decisivo per abilitare la transizione energetica e raggiungere gli **obiettivi climatici**, creando occasioni di sviluppo economico, ora più che mai fondamentali. L'Italia e le sue aziende possono essere tra i **leader internazionali** in questo percorso.

Snam ha recentemente costituito una **business unit** dedicata all'idrogeno

IMMISSIONE SPERIMENTALE DI IDROGENO A CONTURSI

Lo scorso dicembre Snam ha raddoppiato al **10%** il **mix di idrogeno** in volume immesso in via sperimentale nella propria rete di trasmissione di **gas naturale** a **Contursi Terme** (Salerno). Il raddoppio ha seguito, a distanza di alcuni mesi, la prima immissione a livello europeo di idrogeno (al **5%**) in rete con fornitura diretta a **due imprese**, effettuata da Snam lo scorso aprile, sempre a Contursi in un pastificio e in un'azienda di imbottigliamento di acque minerali.

Applicando la percentuale del **10%** di idrogeno al totale del gas trasportato annualmente da Snam, se ne potrebbero immettere ogni anno in rete **7 miliardi** di metri cubi, un quantitativo equivalente ai consumi annui di **3 milioni** di famiglie e che consentirebbe di **ridurre le emissioni** di anidride carbonica di **5 milioni di tonnellate**.



Contursi, December 16th, 2019.

Contursi, 16 dicembre 2019.

ed è impegnata in ricerca e sviluppo nel settore. Fa parte di **Hydrogen Council**, l'iniziativa lanciata nel 2017 al **World Economic Forum** di Davos per creare una coalizione di aziende leader nei rispettivi settori impegnate ad accelerare gli investi-

menti nell'idrogeno e **Hydrogen Europe**, che raggruppa oltre **100** aziende, una settantina di istituti di ricerca e **13 associazioni** a livello globale.

RIDURRE LE EMISSIONI DI CO₂

L'idrogeno rappresenta – afferma Ugo Salerno – una delle migliori opzioni per ridurre le emissioni di anidride carbonica. Metteremo a disposizione di Snam le nostre competenze di **ricerca** e di **certificazione** dei materiali compatibili con l'idrogeno e tutto il nostro know-how nell'ambito di analisi, studi e test per lo stoccaggio. Con questo accordo Snam e Rina si impegnano per il comune obiettivo di contribuire concretamente al contenimento del **riscaldamento globale**. ■



Deferred signature of the Memorandum due to Covid-19 for Mr. Ugo Salerno - Rina's AD and Mr. Marco Alverà - Snam's AD.



Firma in differita per il Memorandum a causa di Covid-19 per Ugo Salerno, Ad Rina e Marco Alverà, Ad Snam.



Hydrogen, the agreement between Snam-Rina

Snam, one of the largest energy infrastructure companies in the world and Rina, a global player active in the field of testing, inspection, certification and engineering consultancy services, have signed a Memorandum of Understanding. The goal is to start a collaboration in the hydrogen sector, in order to fulfill its great potential as an energy vector for the fight against climate change and the decarbonisation of industries. According to a recent study commissioned by Snam titled "Hydrogen Challenge: The potential of hydrogen in Italy" hydrogen could cover almost a quarter of national energy demand by 2050 in a scenario of extensive decarbonisation process. The agreement, signed by Mr Marco Alverà and Mr Ugo Salerno, respectively ADs of Snam and Rina, provides for the establishment of a joint working group dedicated to study and develop tests on the compatibility with hydrogen of industrial burners and other equipment already in use and to start experiments, analysis and scouting new technology in various areas related to hydrogen: from its production, storage and distribution. ■

Gas rinnovabili in rete

Per abbattere del 55% le emissioni CO2 entro il 2030

di Maria Chiara Amadori

Impianto di compressione di Malborghetto, Udine.

Compression plant of Malborghetto, Udine.

Secondo lo studio **Gas Decarbonisation Pathways 2020-2050**, l'immissione di una quota del 10% di gas rinnovabili – **biometano e idrogeno** – nelle reti di tutta Europa, insieme all'aumento dell'elettricità rinnovabile, consentirà al continente di raggiungere la **neutralità climatica nel 2050** abbattendo del **55%** le emissioni di CO2 già entro il 2030.

Questo garantirebbe al continente un percorso di decarbonizzazione accelerato con benefici economici e occupazionali.

Lo studio è stato commissionato dal **consorzio europeo Gas for Climate a Guidehouse**. Di Gas for Climate fanno parte **Snam, CIB** (Consorzio Italiano Biogas) e altre dieci aziende e associazioni di otto paesi europei attive nelle infrastrutture del gas naturale e nel gas rinnovabile (Enagás, Energinet, **EBA** – European Biogas Association, **Fluxys, Gasunie, GRTgaz, ONTRAS, OGE, Swedegas** e **Teréga**).

BIOMETANO E IDROGENO AL CENTRO DELLA TRANSIZIONE

L'analisi conclude che l'adozione a livello europeo di **politiche energetiche e climatiche** specifiche su biometano e idrogeno – ottenuto sia da fonti fossili con **sequestro**

di **anidride carbonica** (idrogeno blu), sia da rinnovabili tramite **elettrolisi** (idrogeno verde) o tramite **steam reforming** (processo di produzione dal gas naturale) e **carbon capture sequestration** (idrogeno *climate positive*) – possa facilitare il raggiungimento dell'obiettivo **net zero** sulle emissioni di CO2 entro la metà del secolo. Tali misure potranno fare leva sul **Green Deal** varato

dalla **Commissione europea**, posizionando l'Europa come forza trainante della **transizione energetica globale**.

LE INIZIATIVE SUGGERITE

Oltre al target di immissione del 10% di gas rinnovabile in rete, l'analisi suggerisce anche: l'adattamento della cornice normativa europea sulle **infrastrutture gas** in



In the graphics, a consumption hypothesis of bio-methane and hydrogen in Europe by 2050 and the related sectors of use expressed in TWh (1 billion kilowatt/hour).

Nella grafica un'ipotesi dei consumi in TWh (1 miliardo di chilowatt) di biometano e idrogeno in Europa al 2050 e i relativi settori di impiego.

Renewable gases in networks to reduce CO₂ emissions by 55% by 2030

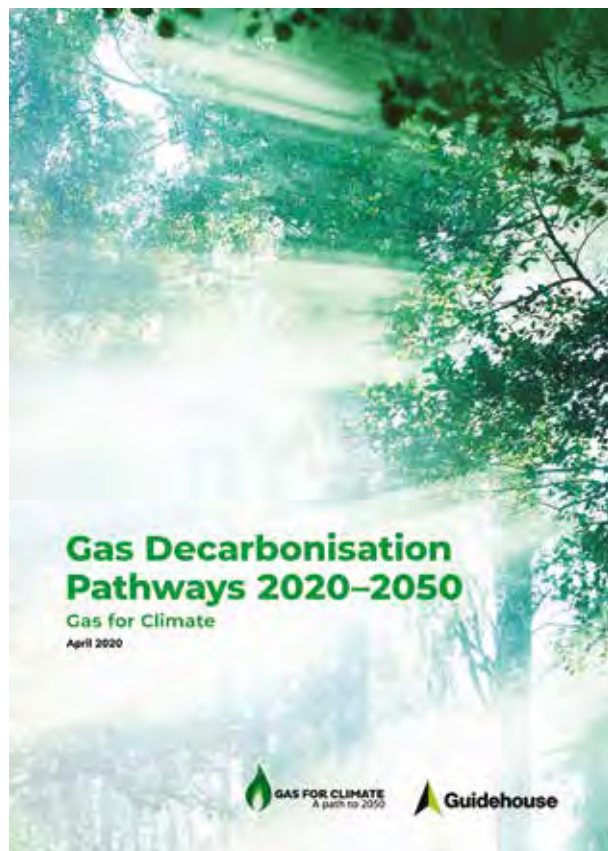
According to the *Gas Decarbonisation Pathways 2020-2050* study, the introduction of a 10% share of renewable gases – bio-methane and hydrogen – in networks across Europe, together with the increase in renewable electricity, will allow to achieve climate neutrality in 2050 cutting CO₂ emissions by 55% by 2030. This would guarantee an accelerated decarbonisation path for our continent involving economic and employment benefits. Other measures were also suggested: the adaptation of the European regulatory framework on gas infrastructure with the purpose of sector coupling with the electricity system and with the incentive for cross-border exchange of hydrogen and bio-methane. Actions to stimulate demand from the European industry, updating and strengthening of the Emissions Trading System (ETS). The study was commissioned by the European Gas for Climate consortium, which includes Snam, CIB (Italian Biogas Consortium) and 10 other companies and associations from 8 European countries involved with natural gas and renewable gas infrastructures (Enagás, Energinet, EBA - European Biogas Association, Fluxys, Gasunie, GRTgaz, ONTRAS, OGE, Swedegas and Teréga). ■

un'ottica di *sector coupling* (ovvero di combinazione) con il sistema elettrico e l'incentivazione allo **scambio transfrontaliero di idrogeno e biometano**, oltre ad azioni di stimolo della domanda da parte dell'industria europea e all'aggiornamento e rafforzamento del **Sistema per lo scambio delle quote di emissione (ETS)**.

Marco Alverà, Amministratore Delegato di Snam: *gli investimenti per la mitigazione dei cambiamenti climatici previsti dal Green New Deal europeo potranno avere un ruolo decisivo nella fase di ripartenza una volta superata l'emergenza sanitaria. Lo sviluppo di gas rinnovabili come idrogeno e biometano, utilizzati nelle infrastrutture esistenti e in combinazione con l'elettricità rinnovabile, rappresenta un'opportunità da non perdere per raggiungere più facilmente gli obiettivi di neutralità climatica al 2050 e creare nuove opportunità occupazionali. Grazie al sempre maggiore utilizzo di idrogeno e biometano potremo avere un sistema energetico più sostenibile, efficiente e resiliente, rafforzando la leadership climatica globale dell'Europa.*

Piero Gattoni, Presidente CIB – Consorzio Italiano Biogas: *per raggiungere la neutralità climatica e abbattere le emissioni,*

*l'agricoltura svolge un ruolo determinante. La rete gas è un'infrastruttura strategica in grado di raccogliere il grande potenziale di sviluppo del **biometano agricolo** e dell'**idrogeno climate positive**. Siamo convinti che questa sinergia tra industria del gas e mondo agricolo contribuirà alla costruzione di un sistema energetico europeo integrato e sostenibile, in grado di valorizzare le infrastrutture esistenti e di utilizzare al meglio il potenziale di stoccaggio di CO2 offerto dai suoli agrari, indirizzando la fase di rilancio economico, tenendo insieme obiettivi sociali ed ambientali. Per attuare pienamente il **Green New Deal** occorrono misure che riconoscano gli impianti di biogas/biometano come presidio ambientale imprescindibile. È urgente sbloccare gli investimenti nel settore e favorire la **riconversione a biometano degli impianti biogas** esistenti, per poter contribuire a raggiungere la quota del **10%** di gas rinnovabile in rete entro il 2030. ■*



The study's cover page. The report is fully downloadable in English at the web page: gasforclimate2050.eu/publications.

La copertina dello studio, scaricabile integralmente in lingua inglese all'indirizzo gasforclimate2050.eu/publications.

**RISPETTA
L'AMBIENTE!**

INSTALLA
UN IMPIANTO
ZAVOLI.

ZAVOLI
IMPIANTI GPL E METANO
LPG and CNG equipment

Sede Legale
M.T.M. S.r.l. | Via La Morra, 1
12062 Cherasco (CN) Italy

M.T.M. S.r.l. | Stabilimento di Cesena
Via Pitagora, 400 | 47521 Cesena (FC) Italy

✉ zavoli@zavoli.com
🌐 www.zavoli.com

a Westport Fuel Systems Company

Covid-19, proroghe per gli automobilisti

L'emergenza sanitaria ha ripercussioni anche su norme e scadenze legate ai veicoli e alla guida. A partire dalla patente: gli **esami pratici**, come le esercitazioni, sono stati sospesi a lungo perché non garantiscono il mantenimento della distanza interpersonale minima.

Per le scadenze amministrative, il decreto legge **Cura Italia** stabilisce misure di sospensione dei termini e proroghe per venire incontro alla limitata mobilità degli automobilisti e allo stop delle attività ordinarie attuato anche dalla Motorizzazione. Tre i punti fondamentali stabiliti dal decreto legge.

È autorizzata fino al 31 ottobre 2020 la circolazione dei veicoli da sottoporre entro il 31 luglio 2020 alle attività di visita e prova. Tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti abilitativi comunque denominati, in scadenza tra il 31 gennaio e il 15 aprile 2020, conservano la loro validità fino al 15 giugno 2020. La validità dei documenti di riconoscimento e identità, scaduti o in scadenza successivamente alla data di entrata in vigore del decreto è prorogata al 31 agosto 2020. La validità ai fini dell'espatrio resta limitata alla data di scadenza indicata nel documento.

Salvi i nuovi aggiornamenti, puntualmente arrivati, anche in sede di conversione in legge (v. tabella).

Il Cura Italia interviene anche sulla **scadenza** delle polizze **RC Auto**: per quelle che hanno validità fino al 31 luglio è prorogata di ulteriori 15 giorni, per un totale di 30. In pratica il decreto allunga il periodo tra la scadenza e la sottoscrizione della nuova polizza. Attenzione: la proroga è estesa solo alla RC Auto, non riguarda le eventuali coperture accessorie, ad esempio furto e incendio. ■

di **Monica Dall'Olio**

PATENTE E AUTOSCUOLE

Dal 20 maggio è ripartita l'attività di formazione delle autoscuole, teorica e pratica, per candidati alle **patenti A e B**. Ecco come vengono gestite riapertura e **svolgimento degli esami**.

TEORIA

Immediato il passo indietro relativo agli esami teorici presso le autoscuole, che continueranno quindi a svolgersi presso le aule della motorizzazione, eventualmente sarà possibile stipulare specifiche convenzioni con altre Pubbliche Amministrazioni per l'utilizzazione di adeguati locali.

- Limitare il riempimento delle aule. • Ove possibile schermi in plexiglass su tre lati delle postazioni d'esame.
- Igienizzare dopo ogni turno (monitor, scrivanie, schermi, maniglie, bagni).
- Differenziare i percorsi di ingresso ed uscita.
- Evitare di mescolare i candidati, privilegiando un turno unico per candidati della stessa autoscuola.
- Comunicare l'esito per via telematica alle autoscuole o alle mail dei privatisti.
- I candidati in autoscuola dall'home page del Portale dell'automobilista prendono visione del video di autoistruzione, privatisti in autonomia sul web.

GUIDA

La non presenza del candidato a bordo, nel caso degli esami di **categoria A**, e le dimensioni dell'abitacolo, nel caso degli esami di **categoria D**, rendono sufficiente prevedere il rigoroso e continuativo utilizzo dei **DPI** nel corso dell'esame da parte di tutti gli attori coinvolti (esaminatore, istruttore/accompagnatore, candidato (nel solo caso dell'esame di patente D)).

Patenti di categoria B: a causa della criticità delle fasi d'esame che prevedono la presenza contemporanea di tre persone (candidato, istruttore/accompagnatore, esaminatore) all'interno del veicolo, si raccomanda che, fermo restando l'uso obbligatorio dei DPI (mascherina protettiva e guanti monouso) per tutti gli occupanti, la contemporanea occupazione non possa superare i **15 minuti**. Allo scadere dei 15 minuti di presenza contemporanea dei tre occupanti nel veicolo d'esame, si procede al completo ricambio dell'aria e alla igienizzazione dello stesso prima di continuare la prova.

Elenco delle principali formalità che beneficiano delle proroghe

DOCUMENTI, PROROGA DI VALIDITÀ

Autorizzazione	Scadenza	Nuova scadenza
Patente di guida	dal 31.01 al 30.08.2020	31.08.2020
Patente nautica		

AUTORIZZAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE, PROROGA DI VALIDITÀ

Autorizzazione	Scadenza	Nuova scadenza
Estratto carta di circolazione art. 92 C.d.S.	dal 31.01 al 31.07.2020	data di cessazione stato di emergenza + 90 giorni
Carta di circolazione provvisoria art. 95 C.d.S.		
Ricevuta ex art. 7 L. 264/1991 (ricevuta studi consulenza automobilistica)		
Fogli di via art. 99 C.d.S.		
Carte di circolazione e targhe EE		
Autorizzazione per la circolazione di prova		
Veicoli alimentati a metano (CNG)		
Prove periodiche cisterne (3 o 6 anni)		
Verifiche periodiche veicoli ATP		
Autorizzazione art. 122 C.d.S. (foglio rosa)		
Carta di qualificazione del conducente (CQC)		
Certificato di abilitazione professionale (CAP)		
Patenti CE – compimento 65 anni		
Patenti D1-D1E-D-DE – compimento 60 anni		
Attestato ex art. 115/2°/a) C.d.S. (guida autotreni/autoarticolati over 65)	dal 31.01 al 15.04.2020	30.06.2020
Attestato ex art. 115/2°/b) C.d.S. (guida autobus/autosnodati over 60)		
Certificati medici ex art. 119 C.d.S. per conseguimento della patente	Dal 01.03 al 01.11.2020	30.11.2020
Attestati corsi qualificazione iniziale direttiva 2003/59/CE (CQC)		
Permesso provvisorio di guida ex art. 59 L. 120/2010 (permesso CML) rilasciato ai patentati in attesa di sottoporsi ad accertamento sanitario presso le commissioni mediche		
Certificato formazione professionale per trasporto merci pericolose (CFP ADR)		

OPERAZIONI TECNICHE, DIFFERIMENTO DEI TERMINI

Autorizzazione	Scadenza	Nuova scadenza
Revisione ex art. 80 C.d.S.	31.07.2020 (anche se già scadute al 13.03.2020)	31.10.2020
Revisione ex art. 80 C.d.S. già ripetere (a condizione che siano state sanate le irregolarità rilevate)		
Certificato di approvazione per il trasporto di merci pericolose (barrato rosa)	31.07.2020	
Sostituzione decennale serbatoi GPL	dal 31.01 al 31.07.2020	

TERMINI AMMINISTRATIVI, SOSPENSIONE

Procedimento	Termine	Nuovo termine/scadenza
Richiesta patente di guida/CQC/CAP/CFP ADR per esame	Sospensione dal 23.02 al 15.05.2020	Nella durata complessiva non si tiene conto del periodo compreso tra il 23.02 e il 15.05.2020 (es. scadenza 24.02.2020 nuova scadenza 16.05.2020 – scadenza 15.05.2020 nuova scadenza 05.08.2020)
Riporto di Teoria		
Esame ripristino CQC		
Revisione patente (art. 126-bis C.d.S.)		
Revisione CQC (art. 126-bis C.d.S.)		
Revisione patente (art. 128 C.d.S.)		



Covid-19, all the administrative extensions for drivers

This health emergency has repercussions on all aspects of our lives, as many activities have been suspended and/or postponed. The Government, with its "Cura" decree, has decided to suspend the terms that involve drivers due to the limited mobility of motorists and to the stop of the ordinary activities implemented by many offices, such as the Motorization. The first sign of restart comes from the reopening of the driving schools and the resumption of driving exams from May 20th. The two sensational news: theory exams in driving school and driving test without examiner on board. ■

Svuotare in totale sicurezza il serbatoio GPL



di RF



La stazione Rec Gas, il carrello di stoccaggio e la pistola di erogazione.

The Rec Gas station, the storage trolley and the dispensing gun.



Un problema che tutte le officine di installazione di impianti a GPL si trovano ad affrontare è quello dello svuotamento e della messa in sicurezza dei serbatoi GPL, con i connessi rischi di stazionamento del GPL e l'inconveniente della possibile presenza del gas nei locali. Per lavorare in tranquillità ed **elevare i propri standard di sicurezza** la soluzione consigliata è quella di dotarsi di una **stazione per il recupero del GPL**.

Ne abbiamo parlato con **Spartaco Lombardelli**, fondatore di **Punto Gas**, azienda italiana specializzata nel settore automotive, che ha presentato la nuova versione della **stazione di recupero del GPL Rec Gas ad Autopromotec 2019**.

IL FUNZIONAMENTO

Lo svuotamento del GPL viene effettuato mediante una **pompa pneumatica** che permette di trasferire il GPL esistente nel serbatoio in **bombole di stoccaggio** esterno al veicolo e riutilizzo dello stesso GPL a mezzo di una pistola di erogazione. Il sistema fornisce inoltre la possibilità di **bonificare** i serbatoi svuotati attraverso un **lavaggio con azoto** e renderli così idonei allo **smaltimento**.

Autopromotec 2019, Spartaco Lombardelli durante la presentazione della stazione Rec Gas. Utilizzata in Italia da oltre 500 officine, è distribuita in esclusiva da Punto Gas.

Autopromotec 2019, Mr. Spartaco Lombardelli during the presentation of the Rec Gas station. Used in Italy by over 500 workshops, it is distributed exclusively by Punto Gas.

Il punto essenziale del principio di funzionamento della stazione Rec Gas – sottolinea Lombardelli – consiste nel poter effettuare il ciclo di trasferimento del GPL dal serbatoio auto a una bombola di servizio, fino al suo completo svuotamento.

Al termine dell'operazione l'applicazione di un'etichetta sul serbatoio consentirà di verificare la messa in sicurezza dello stesso.

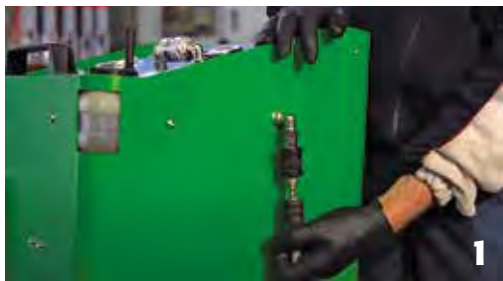
I COMPONENTI

Il fulcro dell'attrezzatura è costituito da un **sistema di pompaggio ad alta efficienza** che consente di aspirare il GPL dal serbatoio **sia in fase liquida sia in fase gassosa**, con una portata rispettivamente di **1.000 g/min.** e **10 g/min.**

La stazione di recupero non ha componenti elettrica o elettronica: infatti **il funzionamento è totalmente pneumatico** e Rec Gas risulta alimentata dall'esterno solamente con una linea d'aria **compressa** (da rete o da compressore) con pressione minima di lavoro pari a **6 bar**. Le sue dimensioni sono decisamente contenute: è lunga 490 mm, larga 545 e alta 1060. Il peso a vuoto è di **44 kg**.

È **certificata ATEX II 3G** nel suo insieme e può essere installata in zona classificata. Il suo utilizzo non è soggetto a controlli aggiuntivi di prevenzione incendi in quan-





to non rientrante fra le 80 attività elencate nel D.P.R. 01/08/2011, n. 151.

COSA DICE LA NORMATIVA

Il progetto Rec Gas – spiega ancora Lombardelli – è nato dal recepimento della direttiva comunitaria 2000/53/CE e dal relativo decreto legislativo 209 del 24 giu-

TUTTE LE FASI

- Effettuare il **collegamento equipotenziale** di messa a terra del serbatoio di stoccaggio temporaneo e del serbatoio da svuotare con appositi cavi da collegare a entrambe le **multivalvole** (foto 1, 2 e 3)
- Collegare la tubazione di scarico al serbatoio di stoccaggio (foto 4), collegare il raccordo del tubo di aspirazione alla multivalvola del serbatoio a bordo, verificare la **corretta tenuta** dei raccordi, aprire il **rubinetto nero** (foto 5) e aprire lentamente il **rubinetto rosso** posto sul raccordo della tubazione di aspirazione (foto 6)
- I **manometri Rec-Gas** indicheranno la pressione presente sui circuiti di scarico, di aspirazione e la pressione dell'alimentazione dell'aria compressa; all'avvio della **pompa di aspirazione** manovrata tramite l'apposita leva di comando verrà verificato il passaggio del GPL liquido nell'apposito **visualizzatore** (foto 7). Al termine dell'operazione di travaso del GPL il manometro del circuito di aspirazione segnerà una **pressione nulla o leggermente negativa**.
- Arrestare la pompa, collegare i tubi di **scarico aspirazione**, collegare la **bombola di azoto** al serbatoio vuoto per l'inertizzazione (foto 8); aprire la valvola della bombola di azoto e il rubinetto sul raccordo della tubazione di immissione azoto (foto 9).
- La miscela di gas all'interno del serbatoio auto a questo punto sarà **inertizzata**. Dopo aver apposto l'**etichetta verde** la messa in sicurezza sarà completa (foto 10).

gno 2003. Quest'ultimo specifica le varie fasi del trattamento di fine vita dell'auto e vi si evidenziano le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo. Tra queste, sono citate: la rimozione dei serbatoi di gas



compresso e l'estrazione, stoccaggio e combustione del gas ivi contenuto nel rispetto della normativa vigente per gli stessi combustibili, nonché il prelievo del carburante e avvio al riuso. Tali operazioni risultano applicabili ai serbatoi contenenti il GPL essendo questo un combustibile mantenuto liquefatto sotto bassa pressione. ■

LPG tank safety procedure

One of the problems that all LPG installation workshops face is emptying and securing LPG tanks, with the associated risks of LPG storage and the inconvenience of vapors in the rooms. In order to work in peace and to raise your safety standards, the recommended solution is to equip yourself with an LPG recovery station. We talked about it with Mr. Spartaco Lombardelli, founder of Punto Gas, an Italian company specialized in the automotive sector, who presented the new version of the LPG recovery station Rec Gas at Autopromotec 2019. The LPG is emptied using a pneumatic pump that allows to transfer the LPG present in the tank into storage cylinders outside the vehicle and then refill with the same LPG by means of a dispensing gun. The system also allows the chance of reclaiming the emptied tanks by flushing them with nitrogen and making them suitable for disposal. ■

Auto elettrica, l'impatto del Coronavirus

Suv C5 Aircross Hybrid with Wall Box for recharge. Suv C5 Aircross Hybrid con Wall Box di ricarica.

di Augusta Bruni

Consequenze sul cammino dell'**elettrificazione** a causa del Coronavirus? Sì, secondo la società di consulenza internazionale **Deloitte**. Da un'analisi sul settore auto emerge un **rallentamento** nella transizione verso la mobilità elettrica, causato dal crollo della domanda e della produzione, oltre che dalla necessità di slittamento dei target di riduzione delle emissioni CO₂ per favorire il rilancio dell'industria automobilistica.

CROLLO DELLA PRODUZIONE

A livello globale si prevede nel 2020 un **crollo** della produzione di **veicoli leggeri** di **11 milioni** di unità, dagli **88,9 milioni** del 2019 a **77,9**. Per il Nord America si parla di **-2,219 milioni** di unità, per l'Europa di **-2,956 milioni**. In Italia a marzo si registra una caduta delle immatricolazioni dell'**85%**, **28.000**, salita al **97,5%** ad aprile (**4.279** immatricolazioni) e l'emergenza potrebbe continuare almeno **4-6 mesi**.

Nel medio-lungo periodo la transizione verso la mobilità

elettrica non è in discussione, anche alla luce degli ingenti **investimenti in innovazione** realizzati dagli **OEM** e dalle istituzioni, ma secondo Deloitte è ragionevole attendersi un rallentamento della crescita.

Se in Europa il comparto elettrico aveva chiuso l'ultimo trimestre del **2019** con un tasso di **crescita dell'80,5%**, il blocco degli stabilimenti in Cina, principale produttore di **batterie** con una quota superiore al **50%**, avrà significative ripercussioni sulla filiera.

PROCESSO IRREVERSIBILE

*Il passaggio verso l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili – ha commentato **Giorgio Barbieri**, partner Deloitte e responsabile italiano per il settore Automotive – è un processo irreversibile, ma la complessità della tecnologia legata allo sviluppo della mobilità elettrica richiede **enormi investimenti pluriennali**, oggi poco compatibili con la contrazione dei margini di profitto e la **crisi di liquidità** delle imprese. A questa possibile contrazione degli investimenti, vanno aggiunti gli effetti dello slittamento del lancio di nuovi modelli elettrici.*

PREZZI

I modelli elettrici scontano prezzi di

listino ancora **elevati**, aspetto rilevante in un periodo di crisi. Molti acquirenti rinverranno l'acquisto a tempi di maggiore sicurezza o la scelta potrebbe orientarsi verso alimentazioni **tradizionali**, che stanno beneficiando del **crollo del prezzo** del petrolio. Noi riteniamo che molti potrebbero optare per la **conversione a GPL o a metano** in after market.



Opel Corsa-e.

ALLENAMENTO UE VINCOLI EMISSIONI

Secondo Deloitte è ragionevole che, in ragione del peso del settore automotive sull'economia europea e degli sforzi finanziari della BCE, i **vincoli ambientali** debbano venire **allentati** per rilanciare la produzione.

Il mantenimento degli attuali vincoli e relative sanzioni rappresentereb-

be un ulteriore colpo inferto ai produttori, con conseguenze lungo la **value-chain** (breve-medio periodo) e in termini di investimenti futuri in innovazione e sviluppo (medio-lungo periodo) essenziali per l'evoluzione

della mobilità elettrica, con ripercussioni anche occupazionali e sociali.

Fra le possibili soluzioni lo **slittamento dei target** di almeno uno o due anni, per consentire alle imprese di investire in innovazione. ■



Electric cars, the impact of the Corona virus

According to the international consulting firm Deloitte, an analysis focused on the automotive sector would reveal a short to medium term slowdown in the global transition to electric mobility. This is caused

by the collapse of market demand and industrial production, as well as the need for a change in the current targets for reducing CO₂ emissions in order to promote the recovery of the automotive industry. In Europe, the electricity sector closed the last quarter of 2019 with a growth rate of 80.5%, but after the shutdown of China's plants, the world's largest battery producer with a share of more than 50% of the market, there will be significant repercussions on the international supply chain. Therefore now we experience an increase in uncertainty about the sector's transformation time frame and estimates for 2020. Deloitte underlines how, in any case, the transition to electric mobility is not in question, in the medium-long term, also in light of the huge investments in innovation made by OEMs and institutions. ■

Mobilità nel Decreto Rilancio

Decreto Rilancio, conferenza stampa a Palazzo Chigi.

di **Monica Dall'Olio**

Grandi aspettative per il **Decreto Rilancio**, che però ha dato poco spazio al mondo dell'automotive, almeno nella prima fase. Si spera nella conversione in legge e al momento di andare in stampa rumors ed emendamenti su una nuova rottamazione non mancano. Allo stato dell'arte l'art. 205 **Misure per la mobilità sostenibile** prevede interventi per la quasi totalità volti ad agevolare l'**elettromobilità** – oltre alle **bici** – che però come sappiamo rappresenta un mercato di nicchia. Produrranno risultati, i numerosi appelli giunti da più parti? A partire da quello di **Acì, Anfia, Fim-Cisl, Fiom e Uilm: I grandi Paesi europei stanno adottando misure straordinarie di supporto al settore automotive. L'auspicio è che l'Italia tenendo in considerazione che l'automotive è il settore con il più alto moltiplicatore occupazionale e di valore aggiunto, preveda fin da subito un'imponente politica di incentivazione che consenta al comparto il rilancio della produzione e del mercato, così da fare, ancora una volta, da traino per la ripresa dell'intero sistema economico nazionale.** A chiedere invece incentivi per la conversione a gas in after market ci ha pensato **Assogasliquidi Federchimica**, che ipotizza la trasformazione incentivata di veicoli a benzina Euro 4 e 5, 600 € in caso di conversione di veicoli a GPL e di 900 € per la conversione di veicoli a metano. Non si ha però al momento notizia che la proposta sia stata presa in considerazione.

AUTO ELETTRICHE E IBRIDE PLUG-IN

Aumentano da 40 a 170 milioni di euro i fondi previsti per quest'anno per acquistare auto a basse emissioni di CO₂. Le soglie che consentono di accedere ai bonus sono invariate – **0-20 g/km** e **21-60 g/km** di CO₂ – così come l'importo dell'incentivo (riduzione del prezzo di acquisto), rispettivamente € 4.000 e 1.500, che salgono a **6.000** e a **2.500** se si rottama un'Euro 0, 1, 2, 3, 4.

DETRAZIONE AL 110% PER LE COLONNINE DI RICARICA

Le spese sostenute per l'installazione di una colonnina privata per la ricarica elettrica potranno essere **detratte al 110%** dalla dichiarazione dei redditi in cinque quote annuali di pari importo. A condizione che l'intervento avvenga insieme ad altri, sempre di **efficientamento energetico** (come isolamento termico, sostituzione impianti di climatizzazione invernale, installazione di impianti solari fotovoltaici).

500 EURO PER BICICLETTE E MONOPATTINI

Stanziate **120 milioni** per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, monopattini elettrici, segway, hoverboard, monowheel e abbonamenti a servizi di sharing, escluse le autovetture. Il bonus, fino ad esaurimento fondi, sarà erogato sotto forma di rimborso del 60% della spesa di acquisto nel limite di € 500 e vale per gli acquisti effettuati dal 4 maggio al 31 dicembre. Lo possono ottenere – registrandosi su

un'apposita piattaforma gestita dal ministero dell'ambiente – i maggiorenni residenti nei capoluoghi di regione, nelle città metropolitane, nei capoluoghi di provincia o nei comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti.

1.500 EURO PER BICICLETTE E MONOPATTINI CON ROTTAMAZIONE

Buona mobilità per i residenti nei comuni sotto procedura di infrazione Ue per la qualità dell'aria che rottamano, entro il 31/12/2021, autovetture fino a Euro 3 o motocicli fino a Euro 2 (o Euro 3 se hanno un motore a due tempi). **€ 1.500** per ogni autovettura e **500** per ogni motociclo rottamati, da utilizzare entro **3 anni** per l'acquisto, anche a favore di conviventi, di abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale, biciclette anche a pedalata assistita, monopattini elettrici, segway, hoverboard, monowheel e servizi di sharing.

40 MILIONI ALLE PISTE CICLABILI

20 milioni nel 2020 e altri 20 nel 2021 per la progettazione di nuove piste ciclabili (o di corsi e preferenziali per i mezzi pubblici) e l'ammodernamento di infrastrutture già esistenti. Il decreto modifica anche il **Codice della Strada** istituendo la cosiddetta **casa avanzata**, cioè una linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto di tutti gli altri veicoli e la **corsia ciclabile**, che è parte della corsia veicolare, è delimitata da una semplice striscia bianca, è sempre a senso unico di marcia e collocata a destra. ■

Auto ecologica, incentivi in Emilia Romagna, Veneto e Milano

Coronavirus o no, la mobilità sostenibile prosegue il suo cammino e proprio in alcune delle zone che si sono trovate in prima linea in questi mesi sono state avviate o prorogate alcune iniziative di incentivazione per premiare gli automobilisti che scelgono il basso impatto. Parliamo di Emilia Romagna, Veneto e Milano.

EMILIA ROMAGNA - Anche nel 2020 la Regione concede, per **tre anni**, un contributo fino a **€ 191** (pari al costo del bollo medio), ai residenti in Emilia-Romagna che acquistano un'auto **ibrida** di prima immatricolazione ad uso privato con alimentazione benzina-elettrico, gasolio-elettrico, GPL-elettrico, metano-elettrico o benzina-idrogeno. Il contributo viene accreditato direttamente, a seguito della registrazione sulla piattaforma web [mobilita.regione.emilia-romagna.it/leggi-atti-bandi](http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/) ed erogato in tre tranches, una all'anno dal 2020 al 2022, fino a un massimo di **€ 573** per auto.

La somma stanziata è di **3 milioni**, uno per ogni anno, presentazione domande dal 4 maggio al 31 dicembre 2020. Come ottenere il contributo? I cittadini proprietari di una autovettura immatricolata nel 2020, che dovranno comunque pagare il bollo auto, per accedere al contributo devono inserire online i dati anagrafici, quelli dell'auto e le coordinate bancarie o postali sulle quali si desidera ricevere l'importo dovuto, accreditandosi tramite FedeRa o Spid. Per gli anni successivi, la Regione provvederà automaticamente all'accredito del contributo.

VENETO - Nel nord est in realtà si tratta di una proroga: l'emergenza Covid-19 aveva fermato anche gli incentivi!

Bando rottamazione 2020 (da **€ 1.500** a **4.500** per l'acquisto di un'auto nuova con rottamazione di un veicolo da Euro 0 a 2 e fino a Euro 4 per i diesel), ancora aperto con scadenza per presentare le domande già prorogata, la cessazione della circolazione del vecchio veicolo e l'acquisto del nuovo vengono posticipate da luglio al 1° settembre, e la presentazione della documentazione fino al 2 ottobre.

Bando rottamazione 2019 (da **€ 1.500** a **3.500** per l'acquisto, previa rottamazione di una vecchia auto (Dgr 1235/2019). Il termine per la presentazione della documentazione passa dal 30 aprile al 30 giugno. Infine, per chi ha scelto di usufruire del

bonus regionale da **€ 600** a **1.000** per **trasformare il proprio veicolo benzina o diesel a GPL o metano** (Dgr n. 1619/2019) la data ultima slitta dal 1° giugno al 1° agosto. Incentivi anche a **Bussolengo** (VR) il Comune stanZIA nuovi fondi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita (contributo max **€ 200**) e per la trasformazione dell'alimentazione delle vetture a metano e a GPL (max **€ 500**) fino ad esaurimento fondi (domande entro il 31 dicembre 2020).

MILANO - Varato un **piano di incentivi** per privati e imprese che vogliono sostituire o acquistare nuovi veicoli a basso impatto ambientale (cumulabili con le agevolazioni concesse dallo Stato). I contributi sono disponibili dalla pubblicazione del bando sul sito del Comune e fino all'esaurimento dei fondi disponibili (non oltre il 30/11/2020). È possibile presentare domanda per l'acquisto di veicoli effettuati dal 4 maggio.

Per i **privati** incentivati auto elettriche, ibride, a metano e a GPL, benzina Euro 6 (con obbligo di rottamazione) ma anche moto e scooter elettrici e ibridi (con rottamazione oppure se non si possiede un veicolo da almeno 4 mesi dalla pubblicazione del bando), E bike e cargo bike (senza obbligo di rottamazione). Per le **imprese** è possibile accedere alle agevolazioni per acquistare fino a cinque veicoli commerciali o per trasporto persone, dal furgoncino fino all'autocarro e dall'autovettura al pullman, diesel Euro 6 solo per i camion e i pullman (N2, N3 e M3), benzina Euro 6, GPL, metano, ibrido e elettrico. Previsti contributi anche per l'acquisto di scooter e cargobike ad alimentazione ibrida o elettrica.

Le agevolazioni sono concesse a chi contestualmente provvede alla demolizione di un veicolo delle categorie N1, N2, N3, M1, M2 e M3 a benzina fino ad Euro 2/II incluso o diesel fino ad Euro 5/V incluso, oppure di un motoveicolo o ciclomotore (categoria L) a due tempi fino a Euro 2 o a gasolio fino a Euro 2 o con alimentazione a benzina a quattro tempi Euro 0, 1).



WEBSHOP



ASSISTENZA



e-G@S[®]

www.egas.online



Assogasmetano: la scomparsa del Presidente e fondatore Paolo Vettori

di Monica Dall'Olio

È mancato il 23 marzo **Paolo Vettori**, presidente **Assogasmetano**, Associazione nazionale imprese distributrici metano autotrazione, che aveva costituito nel **2008**. Una figura che ha contribuito a fare la storia del settore del gas naturale per i trasporti in Italia, nel quale era attivo dal **1973**, come traspare dalla sua biografia.

Un vuoto incolmabile quello lasciato da Vettori, scrivono il consiglio direttivo e la segreteria di Assogasmetano: *Il nostro Presidente, Paolo Vettori, ci ha lasciati. Con la sua scomparsa abbiamo perso un punto*

di riferimento, la nostra guida sicura e coraggiosa. Il nostro settore deve molto a lui e tanto ha beneficiato dal suo operato, dalle sue battaglie, spesso vinte e gli obiettivi raggiunti grazie alla sua tenacia. A tutti noi l'onere di fare quello che certamente avrebbe voluto: raccogliere il testimone e portare avanti il suo lavoro.

L'ATTIVITÀ ASSOCIATIVA

Dal 1974 al 2008 presidente di **Federmetano**, che lo ricorda: *Vettori era tenacia, impegno e dedizione. Non dimenticheremo mai quel passo veloce e deciso con cui si muoveva,*

espressione del suo modo di affrontare la vita. Nel 1986 ha promosso la **Carta mondiale del metano carburante** sottoscritta da rappresentanti di **16 paesi** nel corso del congresso internazionale **Metanauto**, da lui promosso e organizzato. Tale documento ha avviato la costituzione dell'Associazione mondiale **langv** (International Association Natural Gas Vehicles) della quale è stato vicepresidente dal 1988 al 1990.

Dal 1994 al 2000 ha rappresentato l'Italia quale membro dell'**Engva** (European Natural Gas Vehicles Association). Nel 1993 ha costituito **Ngv-System Italia**, consorzio

ASSOGASMETANO

Associazione Nazionale Imprese Distributrici Metano Autotrazione

– che ha diretto fino al 2000 – nato per certificare il sistema CNG (compressed Natural Gas) e per promuovere il **sistema Italia** nel mondo.

Rilevante anche l'impegno per la diffusione del biometano, tanto che nel 2016 è stato, con Assogasmetano, tra i promotori della **Piattaforma Tecnologica Nazionale del (bio)metano**.

I COMITATI TECNICI E I GRUPPI DI LAVORO

Dal 1995 al 2000 è stato chiamato a presiedere i comitati tecnici dell'**Iso** (International Standard Organization) che hanno elaborato gli **standard tecnologici** per i veicoli a metano (**Oem**), oggi parte integrante e sostanziale delle norme internazionali per detti veicoli e per le modalità retrofit (veicoli trasformati bi-fuel). Con tale ruolo ha partecipato anche ai lavori dei comitati tecnici del **Cen** (Comitato di normazione Europeo) per la elaborazione delle norme costruttive delle stazioni di rifornimento di metano e al **Grpe** (organismo **ECE/ONU** con sede a **Ginevra**), per la elaborazione delle norme a livello mondiale per i veicoli e i suoi componenti.

Fin dal 1984 ha partecipato a diversi **gruppi di lavoro** presso i **Ministeri dell'Ambiente, Interni e Trasporti** per lo sviluppo di norme sulla distribuzione e l'impiego del metano autotrazione per uso privato e pubblico, nonché per il trasporto a mezzo carri bombolai.

Nel 1984, in collaborazione con **Università di Verona** e **Istituto motori** del Cnr di Napoli, ha dato l'avvio a studi per gli **autobus urbani** a metano. Come presidente di **Federmetano** è stato membro del Consiglio direttivo di **Cuna** (ente di normazione italiano per i veicoli, federato Uni) e del comitato scientifico di **Euromobility**.

Ha partecipato ai lavori di elaborazione della **tabella Cuna** per la definizione delle caratteristiche tecniche e qualitative delle officine di trasformazione dei veicoli a gas (metano e GPL). Successivamente ha promosso la realizzazione a livello nazionale dei corsi di attuazione di detta tabella. Corsi ai quali hanno partecipato fino ad oggi quasi **600 officine**.

Nel dicembre 2007 con decreto del **Ministero dello Sviluppo Economico** è stato nominato membro del **Comitato Fondo Bombe Metano**, organismo preposto alla gestione della **sicurezza del parco bombe metano** in esercizio sui veicoli alimentati a metano, quale rappresentante dei distributori.

IL SALUTO DI FEDERMETANO

Con la scomparsa di Paolo Vettori non abbiamo perso solo l'uomo, ma il **riferimento** per quanti si adoperano e lottano per la diffusione del metano per autotrazione. Ci mancheranno la sua **sagacia** e la sua ironia. Quello che non perderemo sarà il suo **esempio** e i frutti del suo **prezioso lavoro**. Ed è per rendere onore a lui e al suo impegno che continueremo a fare quanto in nostro potere per sostenere e incrementare l'intero settore.

LE COLLABORAZIONI GIORNALISTICHE E L'ATTIVITÀ CONVEGNISTICA

Ha collaborato con diversi **mezzi di informazione** (radio e TV locali e nazionali, quotidiani e riviste specializzate) trattando e scrivendo di temi energetici ed ambientali. Anche **Ecomobile** ha ospitato le sue riflessioni, come sul numero di marzo-aprile 2020, pag. 16, con l'intervento **Assogasmetano: metano per auto, un settore in sviluppo**.

Ha tenuto numerose **relazioni** in importanti **congressi nazionali** (oltre **100**) e **internazionali** (Vancouver, Buenos Aires, Kiev, Mosca, Kuala Lumpur, Barcellona, Goteborg, Bruxelles, Varsavia), dedicati a questioni energetiche e ambientali. Nel 2002 ha ricevuto nel corso del congresso mondiale dell'langv, tenuto a **Washington**, l'**International Champion Award**, quale esponente più rappresentativo e operativo a livello Europeo nel campo del metano autotrazione.

Nel 1982 ha ideato il congresso internazionale **Metanauto**, poi promosso da **Federmetano**, creandone il programma scientifico e la realizzazione convegnistica ed espositiva. Manifestazione di rilievo mondiale che si è svolta in Italia a cadenza biennale fino al 2007. Nel marzo 2010 ha promosso e organizzato in collaborazione con il comune di **Parma** e **ICBI** (Iniziativa del Ministero Ambiente per i Combustibili a Basso Impatto) e il patrocinio del **Ministero dell'Ambiente**, la **prima conferenza nazionale sul metano per i trasporti**. ■

Assogasmetano: the death of President and founder Paolo Vettori

Mr. Paolo Vettori, President of Assogasmetano, the national association of methane transport distribution companies, formed in August 2008, passed away on March 23rd. A man who contributed to the making the history of the natural gas transport sector in Italy, where he had been active since 1973. In particular, he was president of Federmetano from 1974 to 2008 and in 1986 he promoted the World Methane Fuel Charter undersigned by the representatives of 16 countries during the International Metanauto Congress, which he also promoted and organized. The document initiated the constitution of the world association langv (International Association Natural Gas Vehicles) of which he was vice-president from 1988 to 1990. From 1994 to 2000 as a member of Engva (European Natural Gas Vehicles Association) he represented Italy. In 1993 he constituted the Ngv-System Italia consortium - which he directed until 2000 - created to certify the CNG (compressed Natural Gas) system and to promote the Italian system worldwide. Finally his commitment was very important for the diffusion of bio-methane, so much so that in 2016 he was, with Assogasmetano, one of the promoters of the National Technological Platform of (bio)methane. ■

Lo scorpione “green” dominatore nelle corse

di Stefano Panzeri

500 Abarth
metano Bigas



Al Salone di Torino del 1957 debutta un'auto destinata a entrare nella storia, l'**Abarth 500**, modello nato dal genio di **Karl Abarth** destinato a stupire il mondo delle corse con record e vittorie. Gloria tramandata in tempi moderni all'Abarth 500 del **2008** del quale il

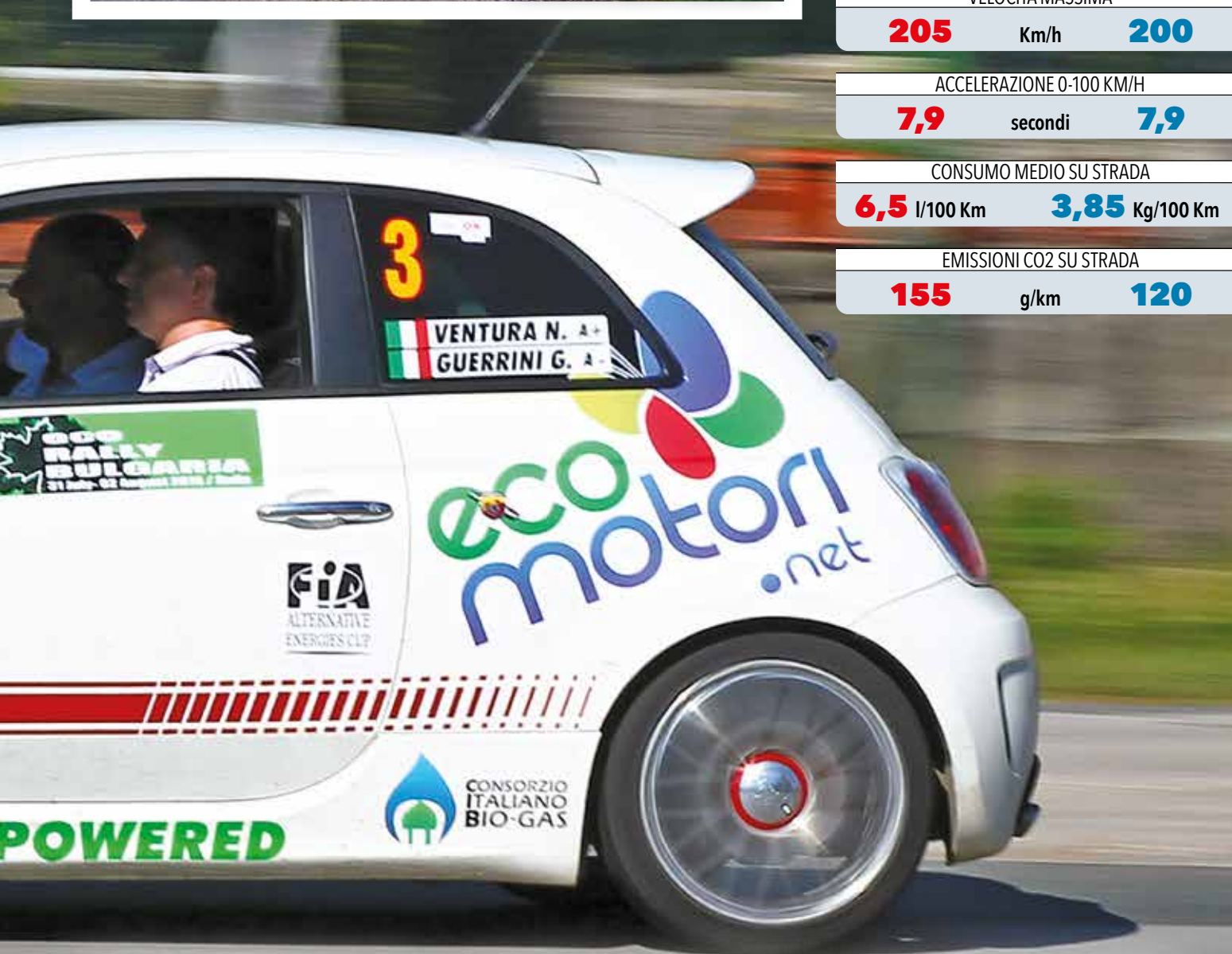
modello in prova è una degna rappresentante per il palmares invidiabile e l'interpretazione green fornita dalla trasformazione a metano della **Bigas**. Si tratta della **1.4 T-Jet** del 2009 utilizzata dal **team Ecomotori.net** per provare la validità della tecnologia a gas. Pluripremiata per il **design**, la 500 Abarth

riprende la formula vincente adottata da Karl sull'antesignana creata da **Dante Giacosa**. Conferiscono un animo "racing" il frontale con paraurti avanzato e spoiler con feritoie laterali, il posteriore con alettone sopra il lunotto e l'estrattore d'aria stile F1 con quattro terminali di scarico. **Grinta** enfatizzata da assetto ribassato,

L'Abarth in prova ha partecipato alle competizioni di energie alternative vincendo 3 mondiali FIA e 6 campionati italiani Acisport.



During tests and trials, the Abarth participated in alternative energy competitions winning 3 FIA world championships and 6 Italian Acisport championships.



MOTORE		
4 cilindri di 1.368 cc		
ALIMENTAZIONE		
Benzina		Metano
POTENZA a 5.500 GIRI		
135/99	cv/kW	135/99
COPPIA a 3.000 GIRI		
206	Nm	206
VELOCITÀ MASSIMA		
205	Km/h	200
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H		
7,9	secondi	7,9
CONSUMO MEDIO SU STRADA		
6,5	l/100 Km	3,85 Kg/100 Km
EMISSIONI CO2 SU STRADA		
155	g/km	120

minigonne e cerchi in lega plurirazze con pneumatici sportivi.

L'atmosfera corsaioia è ripresa nell'abitacolo, curato e con finiture di **qualità**. I sedili sportivi sono avvolgenti con poggiatesta integrati, il volante a tre razze in pelle con cuciture a vista ha impugnatura ergonomica come la leva del cambio, corta e rialza-

ta per un'ottima manovrabilità. Racing anche la pedaliera in alluminio con gommini antiscivolo e, nella versione prova, i supporti per l'attrezzatura da **gara**. Il cruscotto a quadrante unico include tachimetro con fondo scala a **240 km/h**, contagiri e un display digitale multi informazione, il tutto arricchito dal **satellite** del manometro

con la pressione del turbo. Davanti si sta comodi, dietro i centimetri sono pochi e l'accesso non è dei più agevoli. Il piccolo bagagliaio di **185 litri** (**550** viaggiando in 2) sparisce nella versione in prova per l'adozione del serbatoio **Faber** da **90 litri** per autonomie reali a gas di **350-400 km**. Alla guida la 500 ricorda un kart, grazie agli



Il commutatore/indicatore del livello del gas è ben integrato e in posizione discreta.

The gas commutator/ level indicator is well integrated and in a comfortable position.



ingombri compatti (è lunga **366** cm e larga **163**), al passo corto e a un assetto rigido che penalizza il comfort, ma assicura una **tenuta di strada** eccellente. Lo sterzo diretto e preciso insieme al lavoro efficace delle sospensioni, a ruote indipendenti tipo McPherson davanti e interconnesse con assale torcente dietro, rendono le reazioni

fulminee e la guida molto **divertente**. Alla sicurezza concorrono il controllo elettronico di stabilità (**ESP**) e della trazione (**ASR**)

Leggera e con un motore potente, l'Abarth raggiunge i 205 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in appena 7,9".

Light but with a powerful motor, the Abarth reaches the speed of 205 km/h and it is able to accelerate from 0 to 100 km/h in just 7,9".

UN PALMARES DA RECORD

L'Abarth 500 in prova acquisita dal **team Ecomotori.net** ha percorso 160.000 km, senza nessun problema e con prestazioni inalterate, imponendosi in numerose gare dei campionati a energie alternative. Nel palmares **3 mondiali FIA** (2012, 2013 e 2014), **6 campionati italiani Acisport** (dal 2012 al 2016 e nel 2019) e la vittoria al **Rally di Montecarlo Energie Alternative** del 2015. Il modello è il primo con alimentazione a metano a conquistare i campionati citati, nonché la prima vettura a **biometano** a vincere il **campionato italiano**.





The 1.4 T-Jet model has 135 HP and 206 Nm. The same power is guaranteed with methane fuel thanks to the innovative Bigas Kit.

Il 1.4 T-Jet eroga 135 CV e 206 Nm, valori immutati a metano grazie all'evoluto kit Bigas.



The methane inlet is inside the hatch for the refueling of the petrol.

La presa di carico del metano è all'interno dello sportellino per il rifornimento a benzina.

e il **TTC** (Torque Transfer Control) che migliora il trasferimento della coppia motrice alle ruote rendendo ancora più elevata l'**aderenza**.

Il motore 1.4 T-Jet, 4 **cilindri sovralimentato con turbocompressore** a geometria fissa eroga **135 CV** e **180 Nm**, **206** con la modalità Sport. Un piccolo gioiello tecnologico che, grazie anche al peso contenuto

Assetto rigido e sistemi elettronici per ottimizzare stabilità, trazione e erogazione della coppia rendono la 500 sicura su ogni terreno.



Its rigid suspension and electronic systems to optimize stability, together with its traction and torque delivery allow the 500 to be safe on any type of road.

Nata sportiva, l'Abarth 500 si guida come un kart e offre grande divertimento di guida.

Born as a sport car, the Abarth 500 can be driven as a kart so it is very fun to drive.





La conversione a metano consente di ridurre le spese di rifornimento da 0,112 a 0,038 euro/km.

The methane conversion allows to reduce refueling costs from 0,112 to 0,038 euro/km.

a ottenere un lusinghiero **2,98 kg/100 km** pari a **19,85 g/km** di **CO₂** equivalenti nel ciclo *dal pozzo alla ruota*. In termini economici, la spesa chilometrica scende da **0,112 euro/km** a **0,038 euro/km*** con un **delta di 0,74 euro** che consentono un rapido recupero della spesa di trasformazione. Escludendo il kit sperimentale qui utilizzato, un sistema Bigas analogo con bombole da **30 litri** costa tra **1.400 e 1.800 euro**, recuperabili in meno di **2.500 km**. L'Abarth 500 in prova si trova solo sul mercato dell'usato, il listino del nuovo include

(**1.100 kg**), consente prestazioni da sportiva vera: **205 km/h** di velocità e **7,9"** da 0 a 100 km/h.

Meno brillanti consumi ed emissioni, **6,5 l/100 km** (**7,7** nell'uso reale) e **155 grammi/km**. Valori che crescono con la guida sportiva. Riequilibra la situazione l'impianto metano **Bigas**, sistema evoluto installato per sperimentare le potenzialità dell'alimentazione a gas e configurato con **diverse mappature** per ottimizzare prestazioni o consumi. Nell'impostazione che conserva le prestazioni a benzina la "sete" di gas media è di **3,85 kg/100 km**, seppure in gara con il **biometano** sia riuscita

Il serbatoio Faber da 90 litri occupa tutto il bagagliaio da 185 litri, ma consente autonomie reali a gas fino a 400 km.

The 90 l Faber gas tank takes up all of the 185 l trunk but allows the car to drive for over 400 km fueled with natural gas.



diverse versioni, la 595 1.4 T-Jet con **145 CV, 20.900 euro** con una buona dotazione. La conversione è disponibile anche sulle 500 Fiat con prezzi più abbordabili (da **16.050 euro**) e motori più parchi. La piccola city car, inoltre, è facilmente reperibile

Il gas naturale taglia le emissioni di CO₂ da 155 a 120 g/km, valore che arriva a meno di 20 g/km con il biometano.

Natural gas cuts the CO₂ emissions from 155 to 120 g/km, and it a value that can be lowered to 20 g/km using biomethane gas.

di seconda mano con prezzi inferiori ai **10.000 euro**, **4.000-6.000 euro** per le versioni più datate, che anche dopo la trasformazione rappresentano un'ottima e **accessibile soluzione green**.

I prezzi calcolati a consumi reali con benzina a 1,46 euro/l e metano a 0,98 euro/kg. ■

The "green" scorpion who dominates the races

A trial car to test the qualities of gas technology, the methane powered Abarth 500 by Ecomotori.net team adds to its sportive traits the ecological qualities derived from Bigas' gas conversion. It isn't very comfortable, but it is very fun to drive thanks to the powerful and responsive engine and the racing trim that enhances grip and road handling. Its performance remains unchanged when powered by methane, but the CO₂ emissions falls drastically: from 155 to 19.85 g/km using "bio" gas. It is also much cheaper the cost per kilometer for refueling (from € 0.112 to € 0.038) which allows to recover the cost of the conversion in less than 2,500 km. The kit is also available for the Fiat 500. ■

Gocycle G3, pieghevole a pedalata assistita



Con un peso di soli **16,5 kg** e un'autonomia di circa **80 km**, la bici pieghevole per la città a pedalata assistita

Gocycle G3 diventa oggetto

del desiderio grazie all'esclusivo design.

Il telaio in magnesio leggero e resistente ospita una potente batteria agli ioni di litio (**375 Wh**) che si ricarica in **4 ore**.

Il piccolo motore da **250 watt**, progettato da **Karbon Kinetics Ltd** – proprietaria del marchio Gocycle – agisce sulla ruota anteriore mentre il cambio **Shimano Nexus elettronico** a **3 velocità** agisce su quella posteriore.

La **velocità** è autolimitata per l'Europa a **25 km/h**, ma può raggiungere i **40 km** nei paesi

con meno limitazioni. Le ruote, anch'esse in magnesio con

freni a disco idraulici, sono dotate del sistema brevettato di blocco/sblocco **Hexlock**.

Il telaio dal disegno a V ergonomico è adatto a **tutte le taglie**, mentre il manubrio è dotato di una luce a led anteriore di sicurezza a **3 livelli di intensità**.

Un **display** indica lo stato della batteria, la posizione del cambio e i consumi.

Il tutto è gestito da una **App** – sia per **iOs** che per **Android** – che permette di selezionare tutte le funzioni e le modalità d'uso: **City, Eco, On-Demand** e **Custom**.

La modalità Custom consente di personalizzare l'utilizzo della G3 e di selezionare quanto sforzo richiedere alle gambe, quando attivare il motore elettrico e quale velocità impostare.

L'ultima versione dell'App è molto completa e riporta sullo schermo dello **smartphone** moltissime indicazioni su consumi, energia impiegata, km percorsi. Lo **smartphone** montato sul manubrio tramite 2 supporti elastici si trasforma in un **cruscotto touch screen**.

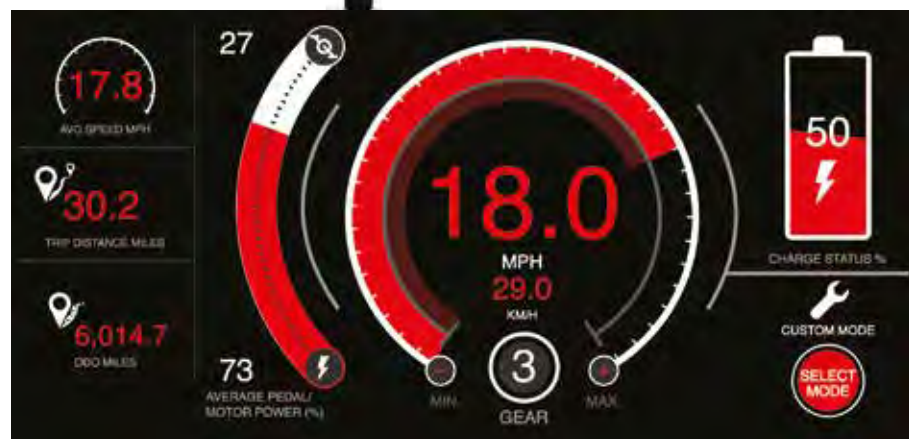
La G3 è disponibile in **3 colori**,

blu elettrico, bianco e nero opaco e si può comodamente trasportare nel **PDS** (Portable Docking Station), che permette, una volta piegata, di bloccarla sul trolley a 4 ruote. Supercompatta, è adatta ad essere riposta nei **piccoli spazi**, in camper e in barca.

Il **prezzo** di vendita in offerta promo è di **3.400 €** iva compresa, inclusa la spedizione in Italia, per il Pack Base completo di caricabatteria Fast, cavalletto, cavetto antifurto, campanello.

Le Gocycle sono nate da un'idea di **Richard Thorpe**, ex progettista **McLaren Cars Limited** e fondatore nel 2002 della **Karbon Kinetics**.

Info: gocycle-italia.it



Premio Euro Ncap Advanced al sistema Car2X

di RF

La nuova tecnologia Volkswagen *Local Hazard Warning*, ovvero **avviso di pericolo locale** (anche definito dalla casa automobilistica funzione *Traffic Hazard Alert*, avviso di pericolo nel traffico), ha ricevuto

da **Euro Ncap** il **premio Advanced**.

Consente di comunicare con tutto quello che c'è intorno (**Car to Everyone - C2X**): altri veicoli, strada, ostacoli e oggetti presenti sulla carreggiata. Grazie alla tecnologia ITS-G5 le auto dotate di un sistema compatibile vengono informate su eventuali situazioni di **potenziale pericolo**: veicolo fermo sulla strada, incidente, inizio e fine di un ingorgo stradale, cantiere stradale, ma anche se il veicolo che **precede** ha attivo un sistema di sicurezza (ad esempio luce di arresto di emergenza o arresto di emergenza automatico). La **nuova Golf** è la prima auto sul mercato europeo a essere equipaggiata di **serie** con questo sistema, che si basa su un particolare **standard wireless Wi-Fi** adatto alla comunicazione

locale tra veicoli che non usa la rete telefonica. L'associazione automobilistica tedesca **Adac** ha testato Car2X esponendo la vettura a otto tipiche situazioni di pericolo in cui il guidatore, senza essere avvisato, non sarebbe stato in grado di reagire o sarebbe intervenuto con ritardo. In tutti gli scenari, il veicolo ha avvertito il conducente in modo affidabile e per tempo, spesso addirittura **10-11 secondi prima del rischio** effettivo di incidente.

Si tratta di una nuova area di sviluppo della sicurezza stradale – ha dichiarato **Angelo Sticchi Damiani**, presidente **Automobile Club d'Italia** – con un enorme potenziale di miglioramento, anche per gli utenti e le situazioni più difficili da proteggere come quando non c'è sufficiente visuale libera, oppure per i **motociclisti**. Occorre, però, concordare presto gli standard di queste tecnologie e, soprattutto, diffonderle su tutti i veicoli in circolazione. Il segretario generale **Euro Ncap Michiel van Ratingen** si è complimentato con Volkswagen per avere reso questa tecno-



Sticchi Damiani, Aci: "The potential improvement for technologies related to road safety is enormous".

Sticchi Damiani, Aci: Il potenziale di miglioramento delle tecnologie per la sicurezza stradale è enorme.

Nel raggio massimo di 800 metri, i veicoli si scambiano informazioni e dati sulla posizione. Ciò permette di segnalare pericoli o prendere contatto con le infrastrutture stradali in pochi millisecondi.

Within a maximum range of 800 meters, all of the connected vehicles directly exchange location data and information. This allows them to signal hazards or make contact with road infrastructure within milliseconds.



logia **standard** su un modello di grande serie come la Golf.

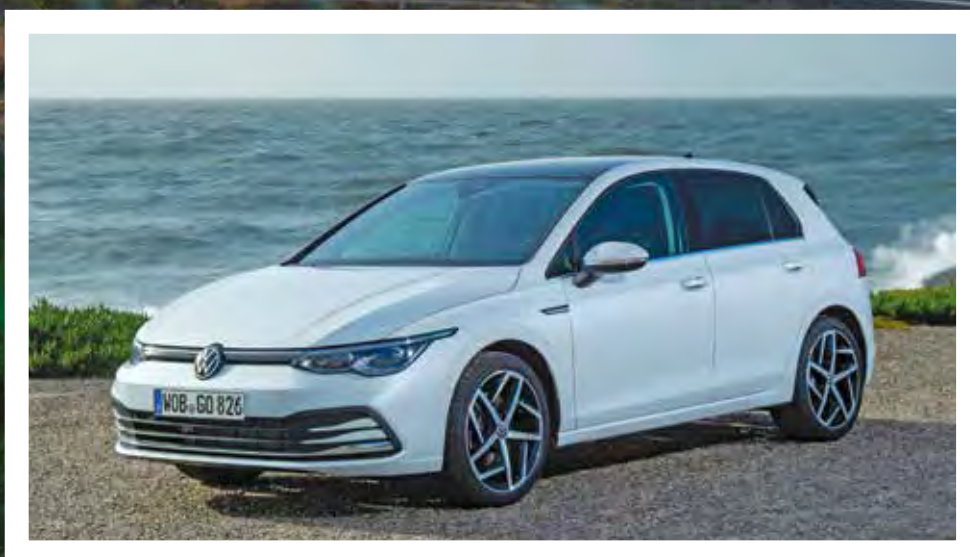
Il consorzio Euro Ncap (European New Car Assessment Program) organizza crash test su nuovi veicoli e fornisce ai consumatori una valutazione delle prestazioni di sicurezza delle auto più popolari.

Istituito nel 1997, è sostenuto da diversi governi europei, organizzazioni, consumatori e assicurazioni.

Premia le tecnologie di **sicurezza avanzate**

ed integra l'attuale sistema di classificazione a stelle di Euro NCAP. Le tecnologie di sicurezza premiate hanno dimostrato benefici alla sicurezza scientificamente prova-

ti con specifici test. Con il premio Advanced, il consorzio incoraggia i costruttori di auto a investire in **innovazioni** per la sicurezza stradale. Info: euroncap.com. ■



Car2X, di serie sulla Golf 8, punta alla creazione di un'intelligenza collettiva in un contesto locale, che migliora con il crescere dei partecipanti connessi.

Car2X, a standard equipment on the Golf 8, aims at creating collective intelligence in a local context, which improves as the number of connected participants grows.



Award by Euro Ncap awarded to the Car2X system

The new safety technology developed by Volkswagen, the Local Hazard Warning system (also defined by the car manufacturer as Traffic Hazard Alert), has received the Advanced Award by Euro Ncap. This device allows the cars to communicate with everything around them (Car to Everyone - C2X): i. e. other vehicles, road, obstacles and objects on the roadway. Thanks to its ITS-G5 technology, the cars equipped with a compatible system are informed of any potentially dangerous situations: any vehicle stopped on the road, accidents, the beginning or the end of a traffic jam, construction sites, and so on. Also it informs the driver if the vehicle in front of him has a safety system active (for example the emergency stop light on). The new Golf is the first car on the European market to be equipped with this system as standard feature, which is based on a special Wi-Fi wireless standard suitable for local communication between vehicles without using the telephone network. ■

AFTER MARKET

Caratteristiche e descrizioni dei sistemi GPL e metano

Modello impianto

ALIMENTAZIONE

TIPOLOGIA
IMPIANTO

POTENZA
PER CILINDRO
kw

CILINDRATA
MIN / MAX
cms

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

BRC Gas Equipment

M.T.M. S.r.l. • Via La Morra, 1 - 12062 Cherasco (CN) • Tel. +39.0172.48681 • 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	Sistema Diesel Dual Fuel	-	1467/3734	6
Sistema Diesel Dual Fuel CNG per veicoli leggeri e commerciali fino a 35q categoria M1 - N1					
D-GID EVO	M/ML	Sistema Diesel Dual Fuel	-	3895/8410	6
Sistema Diesel Dual Fuel CNG/LNG per veicoli industriali da 35q a 75q categoria M2 - N2					
D-GID HD	M/ML	Sistema Diesel Dual Fuel	-	9676/16150	6
Sistema Diesel Dual Fuel CNG/LNG per veicoli industriali pesanti oltre i 75q categoria M3 - N3					
D-GID LIGHT	G	Sistema Diesel Dual Fuel	-	1467/3734	6
Sistema Diesel Dual Fuel GPL per veicoli leggeri e commerciali fino a 35q categoria M1 - N1					
D-GID EVO	G	Sistema Diesel Dual Fuel	-	3895/8410	6
Sistema Diesel Dual Fuel GPL per veicoli industriali da 35q a 75q categoria M2 - N2					
D-GID HD	G	Sistema Diesel Dual Fuel	-	9676/16150	6
Sistema Diesel Dual Fuel GPL per veicoli industriali pesanti oltre i 75q categoria M3 - N3					

ECO WORLD GAS S.R.L.

Via Senese Aretina, 300 - 52037 Sansepolcro (AR) • Tel. +39.0575.720316 • Fax +39.0575.049539 • www.gaseco.it • info@gaseco.it

EWG GO-FAST	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	4 + 6
EWG STAG Q-NEXT OBD	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	4 + 6
EWG STAG DPI 400	G	Iniezione Sequenziale Diretta	-	-	4 + 6
EWG STAG DIESEL	G/M	Iniezione Sequenziale per Motori Diesel	-	-	0 + 6

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



Eco World Gas EWG Stag Diesel



Florgas / E-Gas - SLY 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
cm³

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	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	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 S.p.A.

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

Modello	Alimentazione	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
E-GO	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP	4
			-	1340/2230 TRB	4
EXR	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP	6
			-	1340/2230 TRB	6
C-OBDD II	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP	6
			-	1340/2230 TRB	6
EASY FAST	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	1490/2480 ASP	6



Lovato Gas - ExR

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	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	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	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
DREAM ON	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 39,94	-	5/6
			-	750/5720	1 + 4
DREAM DI	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 45,808	-	5/6



Omvil - 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	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
PWJ GI-G	G	Iniezione Sequenziale Fasata Molteplice	-	898/2496	4
			12 + 43	-	5/6
PWJ GI-G DI	G	Iniezione Sequenziale Fasata per Iniezione Diretta	-	898/2496	4
			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



Prins Autogassystemen - VSI-2.0 DI

PRINS AUTOGASSYSTEMEN B.V.

c/o M.T.M. s.r.l. Via La Morra, 1 - 12062 Cherasco (CN) Italy • Tel. +39.0172.48681 • https://it.prins-afs.com/ • info@mtmgasequipment.com

Modello	Alimentazione	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
VSI-2.0 DI	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9 + 45	-	4 + 6

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	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
RISN	G	Iniezione gassosa sequenziale fasata	-	750 + 7068	0 + 4
			9,97 + 42,26	-	5/6
			8,93 + 23,40	-	6D
RISMN	M	Iniezione gassosa sequenziale fasata	-	750 + 3974	0 + 4
			9,97 + 42,26	-	5/6
			8,93 + 23,40	-	6D
RISM DUAL	DM	Iniezione gassosa sequenziale fasata	-	1496 + 2494	5/6



Powerjetlpi - PWJ GI-G Diesel/GPL

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	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
FLASH	G/M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9 + 30	600/5200	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.

Modello	Alimentazione	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
EVO 01	G/M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9 + 42	600/6800	6

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.

Modello	Alimentazione	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
EVO 01 ID	G/M	Iniezione Diretta	9 + 42	600/6800	6

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



Romano - RISMN



Tartarini Auto - FLASH

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	Tipoologia Impianto	Potenza per cilindro (kw)	Cilindrata (MIN / MAX cm ³)	Omolog. Euro
BORAN	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138	-	5/6
			22,4 + 45,808	-	5/6
			-	900 + 3464	1 + 4
			-	3724 + 6208	1 + 4
BORA S32	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138	-	5/6
			22,4 + 45,808	-	5/6
BORA DIRECT	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138	-	5/6
			22,4 + 45,808	-	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 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
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic	30.400	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic Business	32.560	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic Sport	32.000	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 30 g-tron S-tronic Admired	35.180	1498	BM	96	96 (131) / 6000	A	211	9,4	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 40 g-tron E-tron S-tronic	38.350	1395	PB	-	110 (150) / 6000	A	222	7,6	- - 1,6
A3 Sportback 40 g-tron E-tron S-tronic Sport	39.950	1395	PB	-	110 (150) / 6000	A	222	7,6	- - 1,6
A3 Sportback 40 g-tron E-tron S-tronic Admired	40.600	1395	PB	-	110 (150) / 6000	A	222	7,6	- - 1,6
e-tron 50 quattro	71.100	-	E	0	158 (215)	I	190	6,8	0
e-tron 50 quattro Business	78.800	-	E	0	158 (215)	I	190	6,8	0
e-tron 50 quattro S-Line edition	80.700	-	E	0	158 (215)	I	190	6,8	0
e-tron 55 quattro	85.100	-	E	0	265 (360)	I	200	5,7	0
e-tron 55 quattro Business	90.800	-	E	0	265 (360)	I	200	5,7	0
e-tron 55 quattro S-Line edition	92.700	-	E	0	265 (360)	I	200	5,7	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	45.700	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	50.050	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	43.500	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 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	50.050	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	55.200	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	165	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
A5 35 TDI S-tronic	49.100	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	228	8,2	4,7 - 3,8 - 4,1
A5 35 TDI S-tronic Business	52.300	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	228	8,2	4,7 - 3,8 - 4,1
A5 35 TDI S-tronic Business Advanced	55.000	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	228	8,2	4,7 - 3,8 - 4,1
A5 35 TDI S-tronic S-Line edition	57.000	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	228	8,2	4,7 - 3,8 - 4,1
A5 Sportback 40 TFSI S-tronic	46.800	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,5	7,6 - 4,7 - 5,7
A5 Sportback 40 TFSI S-tronic Business	50.000	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,5	7,6 - 4,7 - 5,7
A5 Sportback 40 TFSI S-tronic Business Advanced	52.900	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,5	7,6 - 4,7 - 5,7
A5 Sportback 40 TFSI S-tronic S-Line edition	54.700	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,5	7,6 - 4,7 - 5,7
A5 Sportback 35 TDI S-tronic	52.300	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	226	8,4	4,8 - 4,0 - 4,2
A5 Sportback 35 TDI S-tronic Business	55.200	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	226	8,4	4,8 - 4,0 - 4,2
A5 Sportback 35 TDI S-tronic Business Advanced	57.000	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	226	8,4	4,8 - 4,0 - 4,2
A5 Sportback 35 TDI S-tronic S-Line edition	59.000	1968	ID	98	120 (163) / 3250	A	226	8,4	4,8 - 4,0 - 4,2
A5 Cabrio 40 TFSI S-tronic	53.800	1984	IB	135	140 (190) / 4200	A	237	7,9	7,4 - 5,0 - 5,9
A5 Cabrio 40 TFSI S-tronic Business	57.800	1984	IB	135	140 (190) / 4200	A	237	7,9	7,4 - 5,0 - 5,9
A5 Cabrio 40 TFSI S-tronic Business Advanced	59.900	1984	IB	135	140 (190) / 4200	A	237	7,9	7,4 - 5,0 - 5,9
A5 Cabrio 40 TFSI S-tronic S-Line edition	61.700	1984	IB	135	140 (190) / 4200	A	237	7,9	7,4 - 5,0 - 5,9
A5 Cabrio 35 TDI S-tronic	56.100	1968	ID	111	120 (163) / 3250	A	222	9,0	5,0 - 4,0 - 4,3
A5 Cabrio 35 TDI S-tronic Business	59.300	1968	ID	111	120 (163) / 3250	A	222	9,0	5,0 - 4,0 - 4,3
A5 Cabrio 35 TDI S-tronic Business Advanced	62.200	1968	ID	111	120 (163) / 3250	A	222	9,0	5,0 - 4,0 - 4,3
A5 Cabrio 35 TDI S-tronic S-Line edition	64.000	1968	ID	111	120 (163) / 3250	A	222	9,0	5,0 - 4,0 - 4,3
A5 Coupé 40 TFSI S-tronic	46.800	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 40 TFSI S-tronic Business	50.000	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 40 TFSI S-tronic Business Advanced	52.900	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 40 TFSI S-tronic S-Line edition	54.700	1984	IB	131	140 (190) / 4200	A	241	7,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A6 35 TDI S-tronic Business Plus	57.500	1968	ID	109	120 (163) / 4200	A	224	9,3	4,6 - 3,9 - 4,2
A6 35 TDI S-tronic Business Sport	58.450	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		

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 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	
A6 Avant 45 TFSI quattro S-Tronic Business Plus	65.650	1984	IB	153	180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,7 - 6,7
A6 Avant 47.650 TFSI quattro S-Tronic Business Sport	67.650	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	68.550	1984	IB	153	180 (245) / 6500	I	250	6,2	8,3 - 5,7 - 6,7
A6 Avant 55 TFSI quattro S-Tronic Business	67.000	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	69.800	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	71.800	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	76.200	2995	IB	166	250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,9 - 7,3
A6 All Road 45 TDI quattro Tiptronic	68.100	2967	ID	154	170 (231) / 4750	I	250	5,7	6,5 - 5,5 - 5,8
A6 All Road 50 TDI quattro Tiptronic	69.850	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
A6 All Road 55 TFSI quattro Ultra S-Tronic	73.600	2995	IB	169	250 (340) / 5000	I	250	5,5	9,8 - 6,0 - 7,4
56 TDI quattro Tiptronic	80.450	2967	ID	164	257 (349) / 3850	I	250	5,0	7,4 - 5,6 - 6,2
56 Avant TDI quattro Tiptronic	82.850	2967	ID	171	257 (349) / 3850	I	250	5,1	7,7 - 5,8 - 6,5
R56 Avant 30 TFSI quattro Tiptronic	138.200	3996	IP	263	441 (600) / 6000	IP	250	5,6	16,2 - 8,9 - 11,0
A7 Sportback 40 TDI quattro S-Tronic	63.650	1968	ID	124	150 (204) / 4200	A	245	8,3	5,2 - 4,4 - 4,7
A7 Sportback 40 TDI quattro S-Tronic Business Plus	67.650	1968	ID	124	150 (204) / 4200	A	245	8,3	5,2 - 4,4 - 4,7
A7 Sportback 40 TDI quattro S-Tronic	66.800	1968	ID	118	150 (204) / 4200	A	245	7,8	4,8 - 4,3 - 4,5
A7 Sportback 40 TDI quattro S-Tronic Business Plus	70.800	1968	ID	118	150 (204) / 4200	A	245	7,8	4,8 - 4,3 - 4,5
A7 Sportback 45 TDI quattro Tiptronic	71.100	2967	ID	147	170 (231) / 4750	I	250	6,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 45 TDI quattro Tiptronic Business Plus	74.700	2967	ID	147	170 (231) / 4750	I	250	6,5	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 50 TDI quattro Tiptronic	74.150	2967	ID	147	210 (286) / 4000	I	250	5,7	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 50 TDI quattro Tiptronic Business Plus	78.150	2967	ID	147	210 (286) / 4000	I	250	5,7	6,2 - 5,3 - 5,6
A7 Sportback 45 TFSI S-Tronic	65.150	1984	IB	149	180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,5
A7 Sportback 45 TFSI S-Tronic Business Plus	69.150	1984	IB	149	180 (245) / 6500	A	250	7,0	8,1 - 5,7 - 6,5
A7 Sportback 45 TFSI S-Tronic Business Sport	68.400	1984	IB	151	180 (245) / 6500	A	250	6,3	8,0 - 5,6 - 6,6
A7 Sportback 45 TFSI quattro S-Tronic Business Plus	72.300	1984	IB	151	180 (245) / 6500	A	250	6,2	8,3 - 5,6 - 6,6
A7 Sportback 50 TFSI e quattro Ultra S-Tronic	76.500	1984	PB	44	220 (299) / 4000	I	250	6,3	2,1 - 2,0 - 2,9
A7 Sportback 50 TFSI e quattro Ultra S-Tronic Business Plus	79.750	1984	PB	44	220 (299) / 4000	I	250	6,3	2,1 - 2,0 - 2,9
A7 Sportback 50 TFSI e quattro Ultra S-Tronic S Line Plus	90.450	1984	PB	44	220 (299) / 4000	I	250	6,3	2,1 - 2,0 - 2,9
A7 Sportback 55 TFSI quattro S-Tronic	76.900	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	80.900	2995	IB	164	250 (340) / 6400	I	250	5,3	9,6 - 5,8 - 7,2
S7 Sportback 30 TDI quattro Tiptronic	90.100	2967	ID	170	257 (349) / 3550	I	250	5,1	7,7 - 5,8 - 6,5
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	99.600	2995	IB	179	250 (340) / 6400	I	250	5,6	10,7 - 6,2 - 7,8
A8 60 TFSI quattro Tiptronic	118.850	3996	IB	253	338 (460) / 5500	I	250	4,4	15,9 - 8,2 - 11,1
A8 L 50 TDI quattro Tiptronic	105.500	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
A8 L 60 TFSI quattro Tiptronic	126.150	3996	IB	253	338 (460) / 5500	I	250	4,4	15,9 - 8,2 - 11,1
Q5 30 TDI S-Tronic	45.200	1968	ID	119	100 (136) / 3000	A	200	10,7	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 30 TDI S-Tronic Business	45.850	1968	ID	119	100 (136) / 3000	A	200	10,7	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 30 TDI S-Tronic Sport	47.050	1968	ID	119	100 (136) / 3000	A	200	10,7	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 30 TDI S-Tronic Design	47.050	1968	ID	119	100 (136) / 3000	A	200	10,7	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 30 TDI S-Tronic Business Sport	47.700	1968	ID	119	100 (136) / 3000	A	200	10,7	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 30 TDI S-Tronic Design	47.700	1968	ID	119	100 (136) / 3000	A	200	10,7	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 30 TDI S-Tronic S Line Plus	50.200	1968	ID	119	100 (136) / 3000	A	200	10,7	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 35 TDI S-Tronic	46.900	1968	ID	117	120 (163) / 3250	A	213	9,0	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 35 TDI S-Tronic Business	47.550	1968	ID	117	120 (163) / 3250	A	213	9,0	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 35 TDI S-Tronic Sport	48.750	1968	ID	117	120 (163) / 3250	A	213	9,0	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 35 TDI S-Tronic Design	48.750	1968	ID	117	120 (163) / 3250	A	213	9,0	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 35 TDI S-Tronic Business Sport	49.400	1968	ID	117	120 (163) / 3250	A	213	9,0	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 35 TDI S-Tronic Design	49.400	1968	ID	117	120 (163) / 3250	A	213	9,0	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 35 TDI S-Tronic S Line Plus	51.900	1968	ID	117	120 (163) / 3250	A	213	9,0	5,0 - 4,3 - 4,5
Q5 40 TDI quattro S-Tronic	52.250	1968	IB	137	150 (204) / 3800	I	222	7,6	6,0 - 5,2 - 5,5
Q5 40 TDI quattro S-Tronic Business	52.900	1968	IB	137	150 (204) / 3800	I	222	7,6	6,0 - 5,2 - 5,5
Q5 40 TDI quattro S-Tronic Sport	54.100	1968	IB	137	150 (204) / 3800	I	222	7,6	6,0 - 5,2 - 5,5
Q5 40 TDI quattro S-Tronic Design	54.100	1968	IB	137	150 (204) / 3800	I	222	7,6	6,0 - 5,2 - 5,5
Q5 40 TDI quattro S-Tronic Business Sport	54.750	1968	IB	137	150 (204) / 3800	I	222	7,6	6,0 - 5,2 - 5,5
Q5 40 TDI quattro S-Tronic Design	54.750	1968	IB	137	150 (204) / 3800	I	222	7,6	6,0 - 5,2 - 5,5
Q5 40 TDI quattro S-Tronic S Line Plus	57.250	1968	IB	137	150 (204) / 3800	I	222	7,6	6,0 - 5,2 - 5,5
Q5 50 TFSI e quattro S-Tronic	67.500	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	75.450	2967	ID	172	255 (347) / 3850	I	250	5,1	7,7 - 5,8 - 6,5
SQ5 TDI quattro Tiptronic Sport Attitude	83.250	2967	ID	172	255 (347) / 3850	I	250	5,1	7,7 - 5,8 - 6,5
Q5 45 TFSI quattro S-Tronic	56.600	1984	IB	164	180 (245) / 5000	I	237	6,4	9,1 - 6,1 - 7,2
Q5 45 TFSI quattro S-Tronic Business	57.850	1984	IB	164	180 (245) / 5000	I	237	6,4	9,1 - 6,1 - 7,2
Q5 45 TFSI quattro S-Tronic Sport	58.050	1984	IB	164	180 (245) / 5000	I	237	6,4	9,1 - 6,1 - 7,2
Q5 45 TFSI quattro S-Tronic Design	58.050	1984	IB	164	180 (245) / 5000	I	237	6,4	9,1 - 6,1 - 7,2
Q5 45 TFSI quattro S-Tronic Business Sport	59.700	1984	IB	164	180 (245) / 5000	I	237	6,4	9,1 - 6,1 - 7,2
Q5 45 TFSI quattro S-Tronic Design	59.700	1984	IB	164	180 (245) / 5000	I	237	6,4	9,1 - 6,1 - 7,2
Q5 45 TFSI quattro S-Tronic S Line Plus	62.200	1984	IB	164	180 (245) / 5000	I	237	6,4	9,1 - 6,1 - 7,2
Q5 55 TFSI e quattro S-Tronic Business	64.800	1984	PB	46	220 (299)	I	239	4,1	2,2 - 1,9 - 2,1
Q5 55 TFSI e quattro S-Tronic S-Line Plus	67.300	1984	IB	46	220 (299)	I	239	4,1	2,2 - 1,9 - 2,1
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
Q7 55 TFSI quattro Tiptronic	75.500	2995	IB	201	250 (340) / 5000	I	250	5,9	11,2 - 7,9 - 9,1
Q7 55 TFSI quattro Tiptronic Business	78.500	2995	IB	201	250 (340) / 5000	I	250	5,9	11,2 - 7,9 - 9,1
Q7 55 TFSI quattro Tiptronic Sport	85.300	2995	IB	201	250 (340) / 5000	I	250	5,9	11,2 - 7,9 - 9,1
Q7 55 TFSI e quattro Tiptronic	76.200	2995	PB	64	280 (381)	I	240	5,9	3,5 - 2,5 - 3,0
Q7 55 TFSI e quattro Tiptronic Business	79.200	2995	PB	64	280 (381)	I	240	5,9	3,5 - 2,5 - 3,0
Q7 55 TFSI e quattro Tiptronic Sport	84.500	2995	PB	64	280 (381)	I	240	5,9	3,5 - 2,5 - 3,0
Q7 60 TFSI e quattro Tiptronic S Line Plus	94.900	2995	PB	64	355 (455)	I	240	5,7	3,5 - 2,5 - 3,0
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	111.000	3956	ID	174	320 (435) / 3750	I	250	4,8	8,5 - 7,3 - 9,8
SQ8 TDI quattro Tiptronic Sport Attitude	118.500	3956	ID	204	320 (435) / 3750	I	250	4,8	8,5 - 7,3 - 9,8
RSQ8 TFSI quattro Tiptronic Sport Attitude	144.300	3956	IB	276	441 (600) / 6000	I	250	3,8	17,0 - 9,4 - 12,0
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 225 Performance	38.550	1499	PB	42	165 (224)	I	202	6,7	2,1 - 1,8 - 1,9
Serie 2 Active Tourer 225 Performance Advantage	39.550	1499	PB	42	165 (224)	I	202	6,7	2,1 - 1,8 - 1,9
Serie 2 Active Tourer 225 Performance Business	41.000	1499	PB	42	165 (224)</				

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
X4 xDrive 20d Msport	64.650	1995 ID	125	140 (190) / 4000	I	213	7,9	5,2 - 4,5 - 4,8	
X5 xDrive 40d Business	77.250	2993 ID	154	250 (340) / 4400	I	245	5,5	7,2 - 5,1 - 5,9	
X5 xDrive 40d XLine	82.200	2993 ID	154	250 (340) / 4400	I	245	5,5	7,2 - 5,1 - 5,9	
X5 xDrive 40d Msport	84.850	2993 ID	154	250 (340) / 4400	I	245	5,5	7,2 - 5,1 - 5,9	
X5 xDrive 45e Business	85.700	2998 IB	43	290 (394)	I	235	5,6	1,0 - 2,1 - 1,7	
X5 xDrive 45e Msport	93.300	2998 IB	43	290 (394)	I	235	5,6	1,0 - 2,1 - 1,7	
X5 xDrive 45e XLine	89.850	2998 IB	43	290 (394) / 5000	I	235	5,6	1,0 - 2,1 - 1,9	
Serie 7 Berlina 745e	108.450	2998 IB	48	290 (394) / 5000	P	250	5,2	7,6 - 5,0 - 6,0	
Serie 7 Berlina 745e LxDrive	116.050	2998 IB	52	290 (394) / 5000	I	250	5,2	- - - 2,3	
CITROËN									
SUV C5 Aircross Hybrid Plug-in Feel	41.500	1598 PB	36	165 (224)	A	225	9,0	1,1 - 2,2 - 1,6	
SUV C5 Aircross Hybrid Plug-in Shine	43.050	1598 PB	36	165 (224)	A	225	9,0	1,1 - 2,2 - 1,6	
DACIA									
Duster 1.6 5c GPL 115CV Essential	14.150	1598 BG	141	84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - - 8,7	
Duster 1.6 5c GPL 115CV Comfort	15.850	1598 BG	141	84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - - 8,7	
Duster 1.6 5c GPL 115CV Prestige	16.850	1598 BG	141	84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - - 8,7	
Duster 1.0 Tce 100CV Eco-G 15th Anniversary	17.550	999 BG	101	74 (101) / 5000	A	168	18,8	9,8 - 7,0 - 8,0	
Logan MCV 1.0 Tce 100CV Eco-G Essential	12.250	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	183	11,6	7,6 - 5,0 - 6,0	
Logan MCV 1.0 Tce 100CV Eco-G Comfort	13.550	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	183	11,6	7,6 - 5,0 - 6,0	
Logan MCV 1.0 Tce 100CV Eco-G Stepway	14.850	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	183	11,6	7,6 - 5,0 - 6,0	
Logan MCV 1.0 Tce 100CV Eco-G 15th Anniversary	15.200	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	183	11,6	7,6 - 5,0 - 6,0	
Sandero Streetway 1.0 5c 100CV Eco-G Comfort	11.400	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	182	11,5	7,6 - 5,0 - 6,0	
Sandero Streetway 1.0 5c 100CV Eco-G Access	11.950	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	182	11,5	7,6 - 5,0 - 6,0	
Sandero Streetway 1.0 5c 100CV Eco-G Comfort	13.300	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	182	11,5	7,6 - 5,0 - 6,0	
Sandero Streetway 1.0 5c 100CV Eco-G 15th Anniversary	13.650	999 BG	98	74 (101) / 5000	A	182	11,5	7,6 - 5,0 - 6,0	
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	
DR5 1.5 Bifuel GPL	18.900	1498 BG	131	85 (116) / 6150	A	179	11,0	9,3 - 6,5 - 7,0	
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) / 5500	A	187	10,0	12,7 - 8,4 - 10,0	
DR6 1.5 Benzina-Metano Cross	22.500	1498 BM	162	103 (140) / 5500	A	187	10,0	6,3 - 4,4 - 5,1	
DR6 1.5 Benzina-Metano Sport	22.500	1498 BM	162	103 (140) / 5500	A	187	10,0	6,3 - 4,4 - 5,1	
DR Evo 1.6 16V 126CV Bi-Fuel GPL	15.900	1598 BG	128	93 (126) / 6150	A	175	11,5	12,7 - 8,3 - 9,9	
DR Evo 1.6 16V 126CV Bi-Fuel Metano	17.400	1598 BM	139	93 (126) / 6150	A	175	11,5	6,7 - 5,2 - 4,2	
FIAT									
500 1.0 Hybrid Pop	15.150	999 IB	88	51 (69) / 6000	A	167	13,8	4,7 - 3,4 - 3,9	
500 1.0 Hybrid Lounge	16.650	999 IB	88	51 (69) / 6000	A	167	13,8	4,7 - 3,4 - 3,9	
500 1.0 Hybrid Sport	16.650	999 IB	88	51 (69) / 6000	A	167	13,8	4,7 - 3,4 - 3,9	
500 1.0 Hybrid Star	18.150	999 IB	88	51 (69) / 6000	A	167	13,8	4,7 - 3,4 - 3,9	
500 1.0 Hybrid RockStar	18.150	999 IB	88	51 (69) / 6000	A	167	13,8	4,7 - 3,4 - 3,9	
500 1.0 Hybrid Lounge Edition	18.150	999 IB	88	51 (69) / 6000	A	167	13,8	4,7 - 3,4 - 3,9	
500 1.2 EasyPower Pop	16.900	1242 BG	115	51 (69) / 5500	A	160	12,9	7,8 - 5,3 - 6,5	
500 1.2 EasyPower Lounge	18.400	1242 BG	115	51 (69) / 5500	A	160	12,9	7,8 - 5,3 - 6,5	
500 1.2 EasyPower Star	19.900	1242 BG	115	51 (69) / 5500	A	160	12,9	7,8 - 5,3 - 6,5	
Panda 1.0 Firefly S&S Hybrid City Launch	15.100	999 IB	89	51 (69) / 6000	A	155	14,7	4,7 - 3,5 - 4,0	
Panda 1.0 Firefly S&S Hybrid City Launch Edition	16.100	999 IB	89	51 (69) / 6000	A	155	14,7	4,7 - 3,5 - 4,0	
Panda 1.0 Firefly S&S Hybrid City Launch Trussardi	17.100	999 IB	89	51 (69) / 6000	A	155	14,7	4,7 - 3,5 - 4,0	
Panda 1.2 69CV EasyPower Easy	14.600	1242 BG	106	51 (69) / 5500	A	164	14,2	6,9 - 6,3 - 6,5	
Panda 1.2 69CV EasyPower Lounge	15.600	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	16.250	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	17.250	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	18.750	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	23.480	1568 BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,5	6,5 - 4,0 - 4,9	
Doblo 1.4 T-Jet 120CV Natural Power Lounge	24.980	1568 BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,5	6,5 - 4,0 - 4,9	
FORD									
Fiesta 5p 1.1 75CV GPL Connect	18.800	1084 BG	106	55 (75) / 6300	A	170	13,8	8,5 - 5,6 - 6,6	
Fiesta 5p 1.1 75CV GPL Business	19.700	1084 BG	106	55 (75) / 6300	A	170	13,8	8,5 - 5,6 - 6,6	
Fiesta 5p 1.1 75CV GPL Titanium	20.400	1084 BG	106	55 (75) / 6300	A	170	13,8	8,5 - 5,6 - 6,6	
Kuga 2.5 PHEV 225CV eVT 2WD Titanium	38.250	2500 IB	26	165 (225)	A	200	9,2	1,2 - 1,2 - 1,2	
Kuga 2.5 PHEV 225CV eVT 2WD ST-Line X	42.000	2500 IB	26	165 (225)	A	200	9,2	1,2 - 1,2 - 1,2	
Kuga 2.0 Ecoblue MHEV 150CV 2WD Titanium	32.000	1997 IB	111	150 (150) / 3500	A	194	7,8	4,7 - 4,0 - 4,3	
Kuga 2.0 Ecoblue MHEV 150CV 2WD ST-Line X	35.750	1997 IB	111	150 (150) / 3500	A	194	7,8	4,7 - 4,0 - 4,3	
Mondeo 2.0 187CV eCVT 4p Titanium Business Hybrid	40.500	1999 IB	96	138 (187)	A	187	9,2	3,7 - 5,5 - 4,8	
Mondeo 2.0 187CV eCVT 4p Vignale Hybrid	42.750	1999 IB	96	138 (187)	A	187	9,2	3,7 - 5,5 - 4,8	
Mondeo SW 2.0 187CV eCVT 4p Titanium Business Hybrid	38.700	1999 IB	96	138 (187)	A	187	9,2	3,7 - 5,5 - 4,8	
Mondeo SW 2.0 187CV eCVT 4p ST-Line Business Hybrid	41.000	1999 IB	96	138 (187)	A	187	9,2	3,7 - 5,5 - 4,8	
Mondeo SW 2.0 187CV eCVT 4p Vignale Hybrid	44.500	1999 IB	96	138 (187)	A	187	9,2	3,7 - 5,5 - 4,8	
Puma 1.0 Ecobost 125CV S&S Titanium Hybrid	23.250	998 IB	103	92 (125)	A	191	10,0	5,5 - 4,1 - 4,3	
Puma 1.0 Ecobost 125CV Titanium X Hybrid	25.250	998 IB	103	92 (125)	A	191	10,0	5,5 - 4,1 - 4,5	
Puma 1.0 Ecobost 125CV ST-Line X Hybrid	26.250	998 IB	103	92 (125)	A	191	10,0	5,5 - 4,1 - 4,3	
Puma 1.0 Ecobost 155CV S&S ST-Line X Hybrid	27.500	998 IB	99	91 (155)	A	200	9,0	5,5 - 4,1 - 4,3	
HAVAL									
H2 Monofuel GPL Easy	17.900	1497 BG	-	106 (144) / 5600	A	-	-	- - -	
H2 Monofuel GPL Premium	19.900	1497 BG	-	106 (144) / 5600	A	-	-	- - -	
HONDA									
CR-V 2.0 HEV eCVT Comfort	34.200	1993 IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3	
CR-V 2.0 HEV eCVT Elegance Navi	37.700	1993 IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3	
CR-V 2.0 HEV eCVT Lifestyle Navi	40.400	1993 IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3	
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Elegance Navi	39.250	1993 IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7	
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Lifestyle Navi	42.200	1993 IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7	
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Executive Navi	45.950	1993 IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7	
NSX 3.5	201.000	3493 IB	228	427 (581) / 6500	I	308	5,6	10,3 - 9,9 - 10,1	
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	15.550	998 BG	108	49 (67) / 6200	A	155			

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
Sportage 1.6 CRDi 4WD 136CV 7DCT M.Hybrid Energy	34.750	1598	IB	153	110 (136)	I	180	11,8	4,8 - 4,9 - 4,9
Sportage 1.7 CRDi 4WD 145CV 7CT M.Hybrid GT Line	47.250	1598	IB	150	110 (136)	I	180	11,8	4,7 - 4,9 - 4,9
Sportage 2.0 CRDi 4WD 185CV 8AT M.Hybrid Energy	36.000	1598	IB	150	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
Sportage 1.6 Eco-GLP 2WD Urban	26.750	1591	BG	151	93 (126) / 6300	A	182	11,5	11,1 - 8,3 - 9,8
Sportage 1.6 Eco-GLP 2WD Business Class	28.250	1591	BG	151	93 (126) / 6300	A	182	11,5	11,1 - 8,3 - 9,8
Sportage 1.6 Eco-GLP 2WD Style	29.750	1591	BG	151	93 (126) / 6300	A	182	11,5	11,1 - 8,3 - 9,8

LANCIA

Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Efelantino Blu	15.950	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	16.450	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Gold	17.250	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Platinum	18.250	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL SP Ecochic Monogram	17.750	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	9,1 - 6,1 - 7,2
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Efelantino Blu	17.700	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	18.200	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Gold	19.000	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Platinum	20.000	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV SP Metano Ecochic Monogram	19.500	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,6 - 4,8 - 5,4

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	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico HSE	63.250	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic	60.600	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic S	55.200	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic SE	60.600	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic HSE	65.750	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico First Edition	69.720	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico	51.350	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico S	57.550	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico SE	60.500	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico HSE	66.450	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	53.900	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 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	69.200	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	185 (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	185 (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	185 (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	185 (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	185 (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	185 (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	185 (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	185 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico First Edition	72.300	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 P500 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 P500 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 P500 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 P500 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) / 5000	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) / 5000	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) / 5000	I	225	5,9	11,7 - 7,7 - 9,2
Range Rover Sport 3.0 i6 MHEV HSE	104.100	2996	IB	209	294 (400) / 5000	I	225	5,9	11,7 - 7,7 - 9,2
Range Rover Sport 2.0 Sd4 PHEV SE	93.000	1998	PB	69	297 (404) / 5500	I	220	6,7	11,7 - 7,7 - 3,0
Range Rover Sport 2.0 Sd4 PHEV HSE	98.000	1998	PB	69	297 (404) / 5500	I	220	6,7	11,7 - 7,7 - 3,0
Range Rover Sport 2.0 Sd4 PHEV HSE Dynamic	100.900	1998	PB	69	297 (404) / 5500	I	220	6,7	11,7 - 7,7 - 3,0
Range Rover Sport 2.0 Sd4 PHEV Autobiography Dynamic	93.000	1998	PB	69	297 (404) / 5500	I	220	6,7	11,7 - 7,7 - 3,0
Range Rover 3.0 i6 MHEV Passo standard HSE	117.600	2996	IB	212	294 (400) / 5000	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) / 5000	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) / 5000	I	225	6,3	11,8 - 7,8 - 9,3
Range Rover 2.0 Sd4 PHEV Passo standard Vogue	127.400	1997	PB	72	297 (404) / 5500	I	220	6,8	3,2 - 3,1 - 3,2
Range Rover 2.0 Sd4 PHEV Passo standard Autobiography	146.500	1997	PB	72	297 (404) / 5500	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) / 5000	I	225	6,5	11,8 - 7,9 - 9,3
Range Rover 3.0 i6 MHEV Passo lungo Autobiography	149.600	2996	IB	213	294 (400) / 5000	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) / 5000	I	225	6,5	11,8 - 7,9 - 9,3
Range Rover 2.0 Sd4 PHEV Passo lungo Vogue	127.400	1997	PB	72	297 (404) / 5500	I	220	6,9	3,3 - 3,1 - 3,2
Range Rover 2.0 Sd4 PHEV Passo lungo Autobiography	146.500	1997	PB	72	297 (404) / 5500	I	220	6,9	3,3 - 3,1 - 3,2
Range Rover 2.0 Sd4 PHEV Passo lungo SV Autobiography	208.700	1997	PB	72	297 (404) / 5500	I	220	6,9	3,3 - 3,1 - 3,2
Defender 90 3.0 MHEV AWD Automatico	65.000	2996	IB	219	294 (400) / 5000	I	208	6,0	12,1 - 8,1 - 9,6
Defender 90 3.0 MHEV AWD Automatico S	68.800	2996	IB	219</					

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
UX Hybrid 2WD Luxury	48.400	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - 4,3
UX Hybrid 4WD Executive	59.400	1987	IB	114	107 (146)	A	177	8,7	- - 4,8
UX Hybrid 4WD Premium	42.400	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - 4,8
UX Hybrid 4WD F-Sport	46.400	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - 4,8
UX Hybrid 4WD Luxury	48.400	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - 4,8
IS Hybrid Business	41.650	2494	IB	99	164 (223)	P	200	8,3	4,4 - 4,5 - 4,3
IS Hybrid Executive	43.550	2494	IB	103	164 (223)	P	200	8,4	4,6 - 4,6 - 4,4
IS Hybrid F-Sport	51.650	2494	IB	109	164 (223)	P	200	8,4	4,9 - 4,9 - 4,7
IS Hybrid Luxury	51.650	2494	IB	109	164 (223)	P	200	8,4	4,9 - 4,9 - 4,7
RC Hybrid Executive	51.250	2494	IB	113	164 (223)	P	190	8,6	4,9 - 4,9 - 4,9
RC Hybrid F-Sport	54.750	2494	IB	116	164 (223)	P	190	8,6	5,1 - 5,0 - 5,0
NX Hybrid 4WD Executive	50.650	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,9 - 5,9
NX Hybrid 4WD Premium	52.000	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,9 - 5,9
NX Hybrid 4WD F-Sport	59.600	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,9 - 5,9
NX Hybrid 4WD Luxury	59.600	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,9 - 5,9
ES Hybrid Business	52.000	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid Executive	57.200	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid F-Sport	59.400	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid Luxury	65.200	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
RX Hybrid Executive	73.000	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX Hybrid F-Sport	78.000	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX Hybrid Luxury	80.000	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX L Hybrid Executive	76.500	3456	IB	138	230 (313)	I	180	8,0	6,3 - 6,1 - 6,0
RX L Hybrid Luxury	83.500	3456	IB	138	230 (313)	I	180	8,0	6,3 - 6,1 - 6,0
LC Hybrid 500h Premium	107.500	3456	IB	145	264 (358)	P	250	5,0	7,3 - 5,9 - 6,4
LC Hybrid 500h Sport +	117.500	3456	IB	148	264 (358)	P	250	5,0	7,3 - 6,0 - 6,5
LS Hybrid Executive	105.000	3456	IB	161	264 (358)	P	250	5,5	8,3 - 6,7 - 7,1
LS Hybrid Luxury	140.000	3456	IB	161	264 (358)	P	250	5,5	8,3 - 6,7 - 7,1
MAZDA									
Mazda2 1.5 M-Hybrid Skyactiv-G Evolve	17.800	1496	IB	94	55 (75)	A	171	11,4	4,1 - 3,7 - 4,8
Mazda2 1.5 M-Hybrid Skyactiv-G Exceed	19.900	1496	IB	94	55 (75)	A	171	11,4	4,1 - 3,7 - 4,8
Mazda2 1.5 M-Hybrid Skyactiv-G Exclusive	22.250	1496	IB	94	55 (75)	A	171	11,4	4,1 - 3,7 - 4,8
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactiv-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 Skyactiv-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 Skyactiv-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 Skyactiv-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 Skyactiv-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 Skyactiv-X Executive	28.150	1998	IB	103	132 (179) / 6000	A	216	8,2	5,1 - 4,2 - 4,5
Mazda3 2.0L M-Hybrid Skyactiv-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 Skyactiv-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 Skyactiv-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 Skyactiv-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 Skyactiv-G 2WD Premium	28.400	1998	IB	116	90 (122) / 6000	A	186	10,6	6,2 - 4,5 - 5,1
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactiv-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 Skyactiv-G 4WD Exceed	30.400	1998	IB	121	90 (122) / 6000	I	182	11,1	6,4 - 4,7 - 5,3
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactiv-G 4WD Exclusive	32.250	1998	IB	121	90 (122) / 6000	I	182	11,1	6,4 - 4,7 - 5,3
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactiv-X 2WD Exceed	29.350	1998	IB	105	132 (179) / 6000	A	204	8,5	5,2 - 4,3 - 4,6
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactiv-X 2WD Exclusive	31.400	1998	IB	105	132 (179) / 6000	A	204	8,5	5,2 - 4,3 - 4,6
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactiv-X 4WD Exceed	33.950	1998	IB	105	132 (179) / 6000	A	204	8,5	5,2 - 4,3 - 4,6
CX-30 2.0L M-Hybrid Skyactiv-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 Skyactiv-X 4WD Exclusive	36.150	1998	IB	111	132 (179) / 6000	I	204	8,9	5,6 - 4,5 - 4,9
NX-30 Launch Edition	34.900	1998	IB	111	132 (179) / 6000	I	204	8,9	5,6 - 4,5 - 4,9
NX-30 Executive	34.900	1998	IB	111	132 (179) / 6000	I	204	8,9	5,6 - 4,5 - 4,9
NX-30 Exceed	37.600	1998	IB	111	132 (179) / 6000	I	204	8,9	5,6 - 4,5 - 4,9
NX-30 Exclusive	39.350	1998	IB	111	132 (179) / 6000	I	204	8,9	5,6 - 4,5 - 4,9
MERCEDES-BENZ									
Classe A A250e Auto Eq-Power Business	42.927	1332	PB	30	193 (262) / 5000	A	240	6,7	1,5 - 1,2 - 1,3
Classe A A250e Auto Eq-Power Sport	44.037	1332	PB	30	193 (262) / 5000	A	240	6,7	1,5 - 1,2 - 1,3
Classe A A250e Auto Eq-Power Premium	46.207	1332	PB	30	193 (262) / 5000	A	240	6,7	1,5 - 1,2 - 1,3
Classe A Sedan A250e Auto Eq-Power Business	42.397	1332	PB	30	193 (262) / 5000	A	235	7,0	1,5 - 1,2 - 1,3
Classe A Sedan A250e Auto Eq-Power Sport	43.507	1332	PB	30	193 (262) / 5000	A	235	7,0	1,5 - 1,2 - 1,3
Classe A Sedan A250e Auto Eq-Power Premium	44.997	1332	PB	30	193 (262) / 5000	A	235	7,0	1,5 - 1,2 - 1,3
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Executive	44.269	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Sport	48.041	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Sport Plus	50.554	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Premium	55.712	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Executive	43.044	1991	PB	36	236 (321) / 5500	P	250	5,4	4,8 - 1,5 - 1,6
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Business	52.667	1991	PB	36	236 (321) / 5500	P	250	5,4	4,8 - 1,5 - 1,6
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Sport Plus	55.180	1991	PB	36	236 (321) / 5500	P	250	5,4	4,8 - 1,5 - 1,6
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Premium	62.633	1991	PB	36	236 (321) / 5500	P	250	5,4	4,8 - 1,5 - 1,6
Classe C Berlina C300e 4Matic Auto Eq-Power Executive	54.484	1991	PB	41	236 (321) / 5500	I	250	5,4	2,1 - 1,7 - 1,8
Classe C Berlina C300e 4Matic Auto Eq-Power Business	55.107	1991	PB	41	236 (321) / 5500	I	250	5,4	2,1 - 1,7 - 1,8
Classe C Berlina C300e 4Matic Auto Eq-Power Sport Plus	57.520	1991	PB	41	236 (321) / 5500	I	250	5,4	2,1 - 1,7 - 1,8
Classe C Berlina C300e 4Matic Auto Eq-Power Premium	65.073	1991	PB	41	236 (321) / 5500	I	250	5,4	2,1 - 1,7 - 1,8
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Executive	53.266	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Business	53.889	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Night Edition	54.016	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Sport Plus	56.402	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Premium	53.855	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Executive	45.649	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Sport	49.421	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Sport Plus	51.934	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Premium	57.092	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Executive	53.224	1991	PB	39	236 (321) / 5500	P	250	5,5	1,9 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Business	54.047	1991	PB	39	236 (321) / 5500	P	250	5,5	1,9 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Sport Plus	56.560	1991	PB	39	236 (321) / 5500	P	250	5,5	1,9 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Premium	64.013	1991	PB	39	236 (321) / 5500	P	250	5,5	1,9 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Executive	54.646	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Business	55.269	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Night Edition	55.396	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Sport Plus	57.782	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Station C300e Auto Eq-Power Premium	65.235	1950	PD	42	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe C Coupe C200 Auto Eq-Boost Executive	48.347	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupe C200 Auto Eq-Boost Sport	51.413	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupe C200 Auto Eq-Boost Premium	57.109	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Berlina C300e Auto Eq-Power Premium Plus	68.550	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Executive	57.989	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Sport	60.655	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Premium	65.900	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Premium Plus	66.919	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe E Berlina E200 Auto Eq-Boost Sport	54.170	1991	IB	143	155 (210) / 5500	P	240	7,7	8,2 - 5,5 - 6,3
Classe E Berlina E200 Auto Eq-Boost Business Sport	57.997	1991	IB	143	155 (210) / 5500	P	240	7,7	8,2 - 5,5 - 6,3
Classe E Berlina E200 Auto Eq-Boost Executive	59.461	1991	IB	143	155 (210) / 5500	P	240	7,7	8,2 - 5,5 - 6,3
Classe E Berlina E200 Auto Eq-Boost Premium	63.330	1991	IB	143	155 (210) / 5500	P	240	7,7	8,2 - 5,5 - 6,3
Classe E Berlina E200 Auto Eq-Boost Premium Plus	66.399	1991	IB	143	155 (210) / 5500	P	240	7,7	8,2 - 5,5 - 6,3
Classe E Berlina E300e Auto Eq-Power Sport	66.571	1950	PB	41	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Berlina E300e Auto Eq-Power Business Sport	70.398	1950	PB	41	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Berlina E300e Auto Eq-Power Exclusive	71.901	1950	PB	41	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Berlina E300e Auto Eq-Power Premium	75.182	1950	PB	41	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Berlina E300e Auto Eq-Power Premium Plus	78.251	1950	PB	41	225 (306) / 3500	P	250	5,9	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Berlina E300e Auto Eq-Power Sport	63.839	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 -

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

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	
CLS Coupé 450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	90.320	2999	IB	284	286 (389)	I	250	4,8	10,1 - 6,4 - 7,8
CLS Coupé 450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	92.850	2999	IB	184	286 (389)	I	250	5,1	10,1 - 6,4 - 7,8
CLS Coupé 53 4Matic Eq-Boost AMG	112.390	2999	IB	203	320 (435)	I	250	4,5	11,6 - 7,2 - 8,9
GLE SUV 450 4Matic Eq-Boost Sport	78.974	2999	IB	190	270 (367)	I	250	5,7	10,5 - 7,0 - 8,3
GLE SUV 450 4Matic Eq-Boost Premium	85.074	2999	IB	190	270 (367)	I	250	5,7	10,5 - 7,0 - 8,3
GLE SUV 450 4Matic Eq-Boost AMG	92.583	2999	IB	212	336 (457) / 6100	I	250	5,7	12,8 - 7,2 - 9,6
GT Coupé 43 4Matic Eq-Boost AMG	102.770	2999	IB	209	270 (367)	I	270	4,9	11,7 - 7,7 - 9,1
GT Coupé 53 4Matic Eq-Boost AMG	122.110	2999	IB	209	320 (435)	I	270	4,9	11,7 - 7,7 - 9,1
Classe S Berlina 350 4Matic Eq-Boost Premium	109.320	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,9	10,8 - 6,5 - 8,1
Classe S Berlina 350 4Matic Eq-Boost Premium Plus	119.191	2999	IB	187	286 (389)	I	250	4,9	11,1 - 6,6 - 8,2
Classe S Berlina 500 4Matic Eq-Boost Premium Plus	123.865	2999	IB	169	336 (457)	P	250	4,8	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga 350 4Matic Eq-Boost Premium	109.560	2999	IB	169	286 (389)	P	250	5,1	9,6 - 5,9 - 7,5
Classe S Berlina lunga 350 4Matic Eq-Boost Premium Plus	119.430	2999	IB	169	286 (389)	P	250	5,1	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga 450 4Matic Eq-Boost Premium	109.560	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,9	10,8 - 6,5 - 8,1
Classe S Berlina lunga 450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	119.430	2999	IB	187	286 (389)	I	250	4,9	11,0 - 6,6 - 8,2
Classe S Berlina lunga 500 4Matic Eq-Boost Premium Plus	123.330	2999	IB	169	336 (457)	P	250	4,8	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga 550 4Matic Eq-Boost Premium Plus	122.070	2996	PB	57	360 (489)	P	250	5,0	2,6 - 2,4 - 2,5
Classe S Berlina lunga 550 4Matic Eq-Boost Premium Plus	129.310	2996	PB	57	360 (489)	P	250	5,0	2,6 - 2,4 - 2,5
GLC SUV 200 4Matic Eq-Boost Executive	48.603	1991	IB	162	145 (199) / 5800	A	215	9,9	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 200 4Matic Eq-Boost Business	50.723	1991	IB	162	145 (199) / 5800	A	215	9,9	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 200 4Matic Eq-Boost Sport	52.683	1991	IB	162	145 (199) / 5800	A	215	9,9	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 200 4Matic Eq-Boost Premium	57.443	1991	IB	162	145 (199) / 5800	A	215	9,9	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 200 4Matic Eq-Boost Premium Plus	61.533	1991	IB	162	145 (199) / 5800	A	215	9,9	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 300 4Matic Eq-Boost Executive	59.822	1991	IB	162	258 (351) / 5800	I	240	6,2	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 300 4Matic Eq-Boost Business	59.942	1991	IB	162	258 (351) / 5800	I	240	6,2	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 300 4Matic Eq-Boost Sport	61.902	1991	IB	162	258 (351) / 5800	I	240	6,2	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 300 4Matic Eq-Boost Premium	66.662	1991	IB	162	258 (351) / 5800	I	240	6,2	9,8 - 5,8 - 7,1
GLC SUV 300 4Matic Eq-Boost Premium Plus	90.752	1991	IB	162	258 (351) / 5800	I	240	6,2	9,8 - 5,8 - 7,1
MINI									
Mini Cooper S E Countryman ALL4	39.550	1499	PB	50	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E Countryman ALL4 Hype Line	43.250	1499	PB	60	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E Countryman ALL4 Business	44.550	1499	PB	50	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E S	33.900	-	E	0	153 (184)	A	150	7,3	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E M	37.050	-	E	0	153 (184)	A	150	7,3	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E L	39.650	-	E	0	153 (184)	A	150	7,3	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E XL	41.650	-	E	0	153 (184)	A	150	7,3	2,3 - 2,0 - 2,1
MITSUBISHI									
ASX 2.0 2WD Bi-Fuel GPL Inform	24.300	1998	BG	145	110 (150) / 6000	A	190	10,9	9,0 - 6,0 - 7,0
ASX 2.0 2WD Bi-Fuel GPL Invite SDA	25.300	1998	BG	145	110 (150) / 6000	A	190	10,9	9,0 - 6,0 - 7,0
ASX 2.0 2WD Bi-Fuel GPL Intense SDA	26.500	1998	BG	145	110 (150) / 6000	A	190	10,9	9,0 - 6,0 - 7,0
ASX 2.0 2WD Bi-Fuel GPL Instyle SDA	29.600	1998	BG	145	110 (150) / 6000	A	190	10,9	9,0 - 6,0 - 7,0
ASX 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT Intense SDA	29.800	1998	BG	145	110 (150) / 6000	I	190	10,9	9,0 - 6,0 - 7,0
ASX 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT Instyle SDA	31.100	1998	BG	145	110 (150) / 6000	I	190	10,9	9,0 - 6,0 - 7,0
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL ASG Intense	32.470	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 InSport	35.920	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	38.420	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	40.420	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 InSport	38.420	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 Instyle	40.920	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	42.920	1998	BG	171	110 (150) / 6000	I	190	13,3	8,7 - 6,8 - 7,5
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Intense SDA	45.000	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Instyle SDA	47.500	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Instyle Plus SDA	51.000	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Diamond SDA	54.500	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
NISSAN									
Leaf 40 kWh Acenta 3.6	36.700	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	6,9	0
Leaf 40 kWh Acenta	37.000	-	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 40 kWh Tekna ProPilot Park	42.530	-	E	0	90 (122) / 3283	A	144	11,5	0
Leaf 40 kWh e+ N-Connecta	44.775	-	E	0	90 (122) / 3283	A	144	11,5	0
Leaf 40 kWh e+ Tekna	47.950	-	E	0	90 (122) / 3283	A	144	11,5	0
Leaf 40 kWh e+ Tekna ProPilot Park	49.150	-	E	0	90 (122) / 3283	A	144	11,5	0
Leaf 62 kWh e+ Tekna	47.950	-	E	0	161 (214) / 9795	A	157	7,5	0
OPEL									
Corsa-e Sp Edition	30.800	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
Corsa-e Sp Elegance	32.400	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
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	10,2	10,0 - 6,5 - 7,6
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Ultimate	30.650	1364	BG	137	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,6
Grandland X 1.6 Hybrid Plug-In Automatico AWD	42.550	1598	PB	37	165 (224) / 6000	I	225	8,9	1,7 - 1,7 - 1,7
PEUGEOT									
3008 Hybrid 225 e-AT8 Allure	44.430	1598	IB	36	133 (181)	A	235	5,9	4,8 - 2,5 - 2,9
3008 Hybrid 225 e-AT8 Line	46.430	1598	IB	36	133 (181)	A	235	5,9	4,8 - 2,5 - 2,9
3008 Hybrid 225 e-AT8 GT	48.380	1598	IB	36	133 (181)	A	235	5,9	4,8 - 2,5 - 2,9
3008 Hybrid 300 e-AT8 GT Line	51.830	1598	IB	36	147 (200)	I	235	5,9	4,8 - 2,1 - 1,6
3008 Hybrid 300 e-AT8 GT	53.880	1598	IB	36	147 (200)	I	235	5,9	4,8 - 2,1 - 1,6
e-208 100kW Sp Active	33.600	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
e-208 100kW Sp Allure	34.800	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
e-208 100kW Sp GT Line	36.600	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
e-208 100kW Sp GT	38.400	-	E	0	100 (136)	A	150	8,1	0
508 Berlina Hybrid 225 e-AT8 Allure	46.980	1598	IB	35	213 (290)	A	230	8,3	4,5 - 1,9 - 1,4
508 Berlina Hybrid 225 e-AT8 GT Line	48.980	1598	IB	35	213 (290)	A	230	8,3	4,5 - 1,9 - 1,4
508 Berlina Hybrid 225 e-AT8 GT	52.980	1598	IB	35	213 (290)	A	230	8,3	4,5 - 1,9 - 1,4
508 SW Hybrid 225 e-AT8 Allure	47.880	1598	IB	35	213 (290)	A	230	8,3	4,5 - 1,9 - 1,4
508 SW Hybrid 225 e-AT8 GT Line	49.880	1598	IB	35	213 (290)	A	230	8,3	4,5 - 1,9 - 1,4
508 SW Hybrid 225 e-AT8 GT	53.880	1598	IB	35	213 (290)	A	230	8,3	4,5 - 1,9 - 1,4
PORSCHE									
Cayenne 3.0 V6 E-Hybrid	97.387	2995	PB	78	340 (462) / 6500	I	253	5,0	3,8 - 3,2 - 3,4
Cayenne 4.0 V8 Turbo S E-Hybrid	180.347	3996	PB	90	500 (680) / 5750	I	295	3,8	4,4 - 3,6 - 3,9
Cayenne Coupé 3.0 V6 E-Hybrid	101.779	2995	PB	75	340 (462) / 6500	I	253	5,1	3,3 - 3,1 - 3,2
Cayenne Coupé 4.0 V8 S E-Hybrid	184.129	3996	PB	90	500 (680) / 5750	I	295	3,8	4,4 - 3,6 - 3,9
Panamera 4 E-Hybrid	119.609	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	278	4,6	- 2,5
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	122.837	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	278	4,6	- 2,5
Panamera 4 E-Hybrid Executive	127.295	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	278	4,6	- 2,5
Panamera 4 E-Hybrid 10 Years Edition	134.615	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
Taycan 4 S	114.336								

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
Octavia Wagon G-Tec 1.5 TSI Executive	29.270	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
Superb Berlina 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG Executive	42.100	1395	IB	33	160 (218)	A	224	7,7	0,7 - 2,0 - 1,5
Superb Berlina 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG Style	44.400	1395	IB	33	160 (218)	A	224	7,7	0,7 - 2,0 - 1,5
Superb Berlina 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG Sport Line	48.200	1395	IB	33	160 (218)	A	224	7,7	0,7 - 2,0 - 1,5
Superb Berlina 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG L&K	49.700	1395	IB	33	160 (218)	A	224	7,7	0,7 - 2,0 - 1,5
Superb Station 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG Executive	43.200	1395	IB	37	160 (218)	A	224	7,8	0,7 - 2,0 - 1,6
Superb Station 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG Style	45.500	1395	IB	37	160 (218)	A	224	7,8	0,7 - 2,0 - 1,6
Superb Station 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG Sport Line	49.300	1395	IB	37	160 (218)	A	224	7,8	0,7 - 2,0 - 1,6
Superb Station 1.4 TSI Plug-in Hybrid DSG L&K	50.800	1395	IB	37	160 (218)	A	224	7,8	0,7 - 2,0 - 1,6
SMART									
Fortwo EQ Passion	27.418	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Prime	29.949	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortfour EQ Passion	27.969	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Fortfour EQ Prime	30.859	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Fortwo Cabrio EQ Passion	30.786	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo Cabrio EQ Prime	33.317	-	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 Icon	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	25.800	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
SUZUKI									
Ignis 1.2 Dualjet 2WD CPL Cool	15.900	1242	BG	104	66 (90) / 6000	A	170	13,0	5,5 - 4,1 - 4,6
Ignis 1.2 Dualjet 2WD CPL 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 CPL 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 CPL 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	17.450	1242	IB	97	66 (90) / 6000	A	170	13,0	4,9 - 4,0 - 4,5
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
Swift 1.2 Hybrid 2WD Top	17.990	1242	IB	90	68 (92) / 6000	A	180	12,3	4,5 - 3,7 - 4,0
Swift 1.2 Hybrid 4WD Top	19.490	1242	IB	101	68 (92) / 6000	I	170	13,0	4,9 - 4,2 - 4,5
Swift 1.2 Hybrid 4WD Allgrip Top	19.490	1242	IB	101	66 (90) / 6000	I	170	12,6	5,2 - 3,9 - 4,4
Vitara 1.4 Hybrid 2WD Cool	24.200	1395	IB	104	95 (129) / 5500	A	190	10,2	5,2 - 4,2 - 4,6
Vitara 1.4 Hybrid 2WD Top	26.100	1395	IB	104	95 (129) / 5500	A	190	10,2	5,2 - 4,2 - 4,6
Vitara 1.4 Hybrid 2WD Starview	27.200	1395	IB	104	95 (129) / 5500	A	190	10,2	5,2 - 4,2 - 4,6
Vitara 1.4 Hybrid 4WD Allgrip Cool	26.400	1395	IB	104	95 (129) / 5500	I	190	10,2	5,2 - 4,2 - 4,6
Vitara 1.4 Hybrid 4WD Allgrip Top	28.600	1395	IB	104	95 (129) / 5500	I	190	10,2	5,2 - 4,2 - 4,6
Vitara 1.4 Hybrid 4WD Allgrip Starview	29.400	1395	IB	104	95 (129) / 5500	I	190	10,2	5,2 - 4,2 - 4,6
TESLA									
Model 3 Dual Motor Standard Range	49.500	-	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 S Dual Motor Long Range	89.850	-	E	0	158 (215)	I	250	3,8	0
Model S Dual Motor Performance	106.680	-	E	0	169 (230)	I	261	2,6	0
Model X Dual Motor Long Range	95.380	-	E	0	158 (215)	I	250	4,6	0
Model X Dual Motor Performance	111.880	-	E	0	169 (230)	I	261	2,9	0
TOYOTA									
Yaris Sp 1.5 Hybrid Active	21.350	1497	IB	96	74 (100)	A	165	11,8	3,7 - 4,3 - 4,1
Yaris Sp 1.5 Hybrid Active Plus	22.350	1497	IB	96	74 (100)	A	165	11,8	3,7 - 4,3 - 4,1
Yaris Sp 1.5 Hybrid Lounge Blue	23.350	1497	IB	96	74 (100)	A	165	11,8	3,7 - 4,3 - 4,1
Yaris Sp 1.5 Hybrid Lounge Red/Bronze	23.350	1497	IB	96	74 (100)	A	165	11,8	3,7 - 4,3 - 4,1
Corolla Berlina 1.8 Hybrid Active	27.950	1798	IB	76	90 (122)	A	180	10,9	3,5 - 3,3 - 3,4
Corolla Berlina 1.8 Hybrid Style	29.700	1798	IB	76	90 (122)	A	180	10,9	3,5 - 3,3 - 3,4
Corolla Berlina 2.0 Hybrid Style	32.500	1987	IB	89	135 (184)	A	180	7,9	3,9 - 3,7 - 3,8
Corolla Berlina 2.0 Hybrid Lounge	34.500	1987	IB	89	135 (184)	A	180	7,9	3,9 - 3,7 - 3,8
Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid e-CVT Active	28.950	1798	IB	76	90 (122)	A	180	11,1	3,2 - 3,5 - 3,3
Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid e-CVT Style	31.700	1798	IB	83	90 (122)	A	180	11,1	3,5 - 3,8 - 3,6
Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid e-CVT Style	33.500	1987	IB	89	132 (179)	A	180	8,1	3,6 - 4,0 - 3,9
Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid e-CVT Lounge	35.500	1987	IB	89	132 (179)	A	180	8,1	3,6 - 4,0 - 3,9
CH-R 2.0 Hybrid e-CVT Trend	33.250	1987	IB	92	135 (184)	A	180	8,2	3,7 - 4,2 - 4,0
CH-R 2.0 Hybrid e-CVT Style	36.250	1987	IB	92	135 (184)	A	180	8,2	3,7 - 4,2 - 4,0
CH-R 2.0 Hybrid e-CVT Premiere	37.250	1987	IB	92	135 (184)	A	180	8,2	3,7 - 4,2 - 4,0
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	32.250	1798	PB	28	53 (71)	A	162	11,1	-
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	36.400	2487	IB	102	160 (218)	A	180	8,4	4,3 - 4,7 - 4,5
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT 2WD Style	41.900	2487	IB	105	160 (218)	A	180	8,4	4,9 - 4,5 - 4,6
RAV4 2.5 Hybrid e-CVT 2WD Lounge	43.900	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!	15.900	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
e-up!	23.350	-	E	0	60 (82) / 2800	A	130	12,4	-
Polo 1.0 TGI Trendline BMT	17.150	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Polo 1.0 TGI Comfortline BMT	19.050	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Polo 1.0 TGI Sport BMT	20.550	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Polo 1.0 TGI Highline BMT	20.850	999	BM	91	66 (90) / 5500	A	183	11,9	4,3 - 2,7 - 3,3
Golf 1.5 TGI DSG Trendline BMT	28.050	1498	BM	113	96 (130) /				

Considerando l'emergenza Coronavirus, alcuni eventi riportati in questa pagina potrebbero essere annullati.

Fiera **21-23 ottobre 2020**

Oil&nonoil

Oil&nonoil è la manifestazione per eccellenza dedicata ad energia, carburanti e servizi per la mobilità – l'unico appuntamento nazionale della filiera distributiva dei carburanti liquidi e gassosi dal deposito al serbatoio – si svolge alla **fiera di Verona** dal 21 al 23 ottobre, in concomitanza con **Samoter** e **Asphaltica** (21-25 ottobre), saloni dedicati a macchine per costruzioni e filiera del bitume e delle infrastrutture stradali.

Info: www.oilnonoil.it



tutto da scoprire (che trasloca da Torino). Sfilate di anteprime, novità di prodotto, modelli con **propulsioni alternative** si alterneranno a parate di sportive, classiche e prototipi, dalle 9.30 alle 19.30. Da segnalare la **President Parade** sul circuito di Monza giovedì 29 ottobre, protagonista di un programma televisivo completamente dedicato.

Info: www.milanomonza.com

Fiera **3-6 novembre 2020**

Ecomondo e Key Energy

La fiera di riferimento per l'**innovazione industriale e tecnologica** dell'economia circolare è alla **fiera di Rimini** dal 3 al 6 novembre. Dall'ecodesign dei prodotti alla digitalizzazione, dal recupero e valorizzazione dei rifiuti all'efficiamento dei comparti produttivi, dalle bonifiche e riqualificazione dei siti contaminati alla rigenerazione delle aree a rischio idrologico. In contemporanea si svolge anche **Key Energy**, dedicata alle soluzioni e applicazioni di **efficienza energetica** ed energie rinnovabili, con la sua **Città Sostenibile: smart city e mobilità sostenibile**.

Info: www.ecomondo.it



Fiera **29 ottobre-1 novembre 2020**

Milano Monza Open-Air Motor Show

Motori protagonisti all'**autodromo di Monza** e a **Milano**, in un motor show



**Our tradition,
YOUR FUTURE!**

OMVL™

OMVL - M.T.M. s.r.l. a Westport Fuel Systems company
Via La Morra, 1 | Cherasco (Cn) | Italy
www.omvlgas.it

Guanti e mascherine: come smaltirli

Due oggetti entrati nelle nostre vite quotidiane. All'inizio chi li indossava veniva guardato con scetticismo. Per usarli serve cura e attenzione, ma anche nel gettarli dobbiamo essere molto attenti. Per le abitazioni in cui **non sono presenti**

persone positive al tampone, in isolamento o in quarantena obbligatoria, come si devono smaltire questi **D.P.I.** (dispositivi protezione individuale)? **Guanti in lattice:** prodotto biodegradabile che garantisce un alto livello di

sensibilità, elasticità e impermeabilità; **in nitrile** non è possibile smaltirli con un processo di riciclaggio; **in vinile**, polivinilcloruro (PVC), vanno nella raccolta della plastica. **Mascherine chirurgiche:** dispositivi pensati per ridurre i rischi di infezione tra i sanitari, monouso e solitamente di colore verde o azzurro. Sono tipicamente costituite dalla sovrapposizione di 3 strati di tessuto-non-tessuto (TNT) con diverse funzionalità; **mascherine Ffp** la sigla sta per "filtering face piece" (in italiano mascherina filtrante), ce ne sono di vari tipi: livello 1 (bloccano sino all'80% delle particelle sospese nell'aria), livello 2 (fino al 94%), livello 3 (fino al

99%). In tutti questi casi, tranne nel caso in cui si abbiano delle mascherine lavabili, questi prodotti devono essere gettati via dopo l'utilizzo **nella raccolta dei rifiuti indifferenziati chiusi in due sacchetti uno dentro l'altro ben sigillati**. Si prevede che entro fine anno avremo consumato e buttato nella spazzatura almeno 1 miliardo e 200 milioni di mascherine, oggetti particolarmente resistenti e possono trascorrere **molte decine di anni** prima che scompaiano dall'ambiente: un ulteriore rischio che il pianeta non può correre. Per evitarlo bastano solo un po' di rispetto e civiltà. Differenziare fa la differenza. Per informazioni www.iss.it.



LIBRI di Martina Pazzini

Si può fare!

di Christian Felber – Aboca Edizioni

Nuovo saggio dell'economista austriaco **Christian Felber**, fondatore del movimento internazionale dell'**Economia del Bene Comune**. Ripercorse le tappe fondamentali della **religione del libero commercio**, la proposta è di un patto equo tra Stati democratici per un'economia con al centro non

profitti ed interessi ma **diritti, sostenibilità ambientale e principi di equità**. Un nuovo modo di perseguire sviluppo e benessere c'è: una **Zona di Commercio Etico** sotto l'egida dell'**Onu**. Gli Stati aderenti potranno commerciare più liberamente fra loro,

neutralizzando il dumping in ogni ambito e proteggendosi da quanti lo praticano. **Si può fare!** è un saggio provocatorio, carico di fervore, in cui Felber spiega la sua visione: *intendo mettere a nudo il paradigma del libero commercio, per proporre uno nuovo, quello del commercio etico.*





Christian Felber



Si può fare!

Per una nuova economia globale fondata sul commercio etico



Aboca



L'ambiente per Marracash

attuali tematiche green alternando provocazione e voglia di trasformazione in un sound tutto da scoprire. Dal tramonto di questo sistema. Fino all'alba di una nuova era. Ho idea che per l'inquinamento fare la

differenziata non sia abbastanza. [...] Mi spiace che invece che al buco nell'ozono. Pensavo a campare, che avevo i buchi in zona. Distruggo il mio ambiente, bro, come i Rapa Nui. Sono un incosciente, quindi da' retta a lui.

Il nuovo album di **Marracash**, **Persona**, si distingue per la densità di suoni e significati, in un **viaggio di carne e spirito** alla scoperta della propria identità. Ad ogni brano è legata una parte del corpo: quindici i pezzi anatomici che insieme formano una sorta di

Frankenstein a ritmo di rap. Eterogeneo per strumenti ma anche per vocalità: nove artisti collaborano all'album, ben integrati nell'eccentrica visione del rapper italiano. Segnaliamo **Greta Thunberg - Lo stomaco**, realizzata in collaborazione con **Cosmo**, che tratta delle



Rai Play si tinge di verde



L'epidemia Covid-19 ha **penalizzato** anche tutte le forme di intrattenimento quali cinema e teatri: diverse pellicole vengono distribuite **online**. Esistono poi piattaforme che offrono una vasta gamma di opzioni. È il caso di **Rai Play**, che permette di guardare le repliche dei propri programmi preferiti e mette a disposizione diversi film: basta registrarsi con un click ed è fatta! Segnaliamo in particolare **Spoor**, eco-thriller diretto dalla regista candidata all'Oscar **Kasia Adamik** e **Alberi**, il cortometraggio sul **Carnevale di Satriano** e sulla leggendaria figura di Romito, l'uomo-albero. Menzione speciale per la produzione italiana del

docutrip di **Lorenzo Cherubini**, in arte **Jovanotti**, **Non voglio cambiare pianeta**: prima puntata disponibile dal 24 Aprile. Il cantautore romano racconta della sua ultima avventura dove ha percorso in bicicletta **4000 km** tra **Cile** ed **Argentina**. *Tra gennaio e febbraio scorsi ho fatto un viaggio in bicicletta nell'altra parte del mondo. Sono tornato e mi sono trovato dentro ad un altro isolamento, questa volta obbligato dalla natura stessa. Ho fatto un viaggio per prepararmi al futuro, e sono tornato impreparato a questo presente, ma ripensando a quei 4000 km a pedali mi rendo conto che neanche uno di quei km è andato perduto, perché mai come oggi è chiaro a tutti che la nostra vita è un grande viaggio pericoloso nell'ignoto, anche stando chiusi in casa.*

Progetto Mercedes: scuderia a impatto zero



L'emergenza Covid-19 non risparmia il motorsport, costretto a modificare continuamente il calendario del **Mondiale Formula Uno**. Mercedes, attuale campione del mondo, annuncia l'intento di diventare una scuderia a **zero produzione anidride carbonica** per ciò che riguarda tecnologia e gestione: *incoraggiamo attivamente la Formula 1 a compiere passi più ambiziosi verso la neutralità della CO₂ per l'intero sport e a correre verso un*

futuro sostenibile. Il direttore esecutivo **Toto Wolff** propone questa innovativa piattaforma sportiva come modello di studio per un'implementazione delle innovazioni. Coinvolto anche il pilota **Lewis Hamilton**: *È stupendo vedere che Mercedes si prenda questa responsabilità per la sostenibilità, compiendo enormi sforzi per raggiungere l'obiettivo. Conto di dare un contributo di idee per questa trasformazione.*

Al 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 editte 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.

142

Spette CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l. - Vi prego di sottoscrivere a mio nome un abbonamento per 6 numeri della rivista ECOMOBILE - A TUTTO GAS NEWS

Abbonamento ITALIA € 15,00 Abbonamento EXTRA-UE € 50,00

Abbonamento EUROPA € 45,00 Abbonamento EXTRA-UE € 50,00

Allego rievoluta versamento sul c/c postale n° 26308403 a Voi intestato

Allego un assegno sul c/c a Voi intestato

Allego copia Bonifico Bancario sul c/c 000001268661 a Voi intestato

presso BANCA POPOLARE DELL'EMILIA ROMAGNA - AGENZIA 2

ABI 05387 - CAB 02402 - CIN C - IBAN IT56C0538702402000001268661

NOME _____ COGNOME _____

INDIRIZZO _____

CAP / CITTÀ / PROVINCIA _____

PROFESSIONE _____

AUTOVEETTURA POSSEDDUTA _____

ECO-CARBURANTE PREFERITO _____

RISPARMIO di Massimiliano Filosto

Prezzi carburanti e risparmi a GPL e metano

Scegliere il GPL o il metano conviene.

Il risparmio è del **55% sulla benzina e 44% rispetto al gasolio** per il GPL, mentre per quanto riguarda il metano, siamo a quota **59% sulla benzina e 49% sul gasolio**.

A benzina 100 km costano **15,18 euro, 12,23 a gasolio, 6,85 a GPL e 6,19 a metano**.

Pertanto i km che si possono percorrere con 10 euro sono circa **66 a benzina, 82 con il gasolio, 146 con il GPL e 161 a metano**.

Il calcolo è stato effettuato utilizzando i prezzi del servito riferiti al 3 giugno 2020 (elaborazioni **Staffetta Quotidiana** su dati Osservatorio 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.

	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 1,518 €/l	1.518,00			3.036,00				
GASOLIO 1,407 €/l	1.223,48	294,52		2.446,96	589,04		19,40	
GPL 0,582 €/l	684,71	833,29	538,77	1.369,41	1.666,59	1.077,54	54,89	44,04
METANO 0,929 €/kg	619,33	898,67	604,14	1.238,67	1.797,33	1.208,29	59,20	49,38

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.

SUSTAINABLE CITY

ELECTRIC DIGITAL CIRCULAR

QUALE FUTURO

PER LE NOSTRE

CITTÀ

- DIGITALIZZAZIONE
- SISTEMI DI ILLUMINAZIONE EFFICIENTE E CONNESSA
- MOBILITÀ ELETTRICA, CONDIVISA E SMART
- RIGENERAZIONE URBANA
- LUMI EXPO

SUSTAINABLE CITY è un progetto speciale di **KEY ENERGY**, un'area espositiva e un laboratorio di idee per le città del domani in ottica sostenibile.

3 - 6 NOVEMBRE 2020
QUARTIERE FIERISTICO DI RIMINI



Un progetto speciale di

KEY ENERGY
THE RENEWABLE ENERGY EXPO

Organizzati da

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**
Shaping The Future



In collaborazione con



ITA
ITALIAN TRADE AGENCY

SVUOTA IN TUTTA SICUREZZA I SERBATOI GPL.

CERTIFICATA
ATEX



recGas



NOVITÀ

**Oltre 500 officine in Italia
utilizzano REC GAS!**

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 in bombole di stoccaggio esterno al veicolo e riutilizzo dello stesso GPL a mezzo di una pistola di erogazione. **Il tutto nella massima sicurezza.** Certificato ATEX.

Possibilità di bonificare i serbatoi svuotati con azoto e renderli così idonei allo smaltimento.

Consegne, formazione ed assistenza in tutta Italia attraverso una rete di rivenditori autorizzati e certificati.

DISPONIBILITÀ DI UNA VASTA GAMMA DI ACCESSORI CONSULTABILE SUL NOSTRO SITO

Numero Verde

800 904 961

www.puntogas.it · info@puntogas.it

Via Cancelliera, 11/C - 00041 Albano Laziale RM
Tel. +39.06.788.511.82

Distributore esclusivo

PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA