

...  
piano

Concreta alternativa a benzina e diesel

# Lo sdoganamento

Boom d'interesse per il Gpl mentre si amplia l'offerta di impianti aftermarket e di vetture a listino. Entro l'anno **molti più modelli** avranno diritto all'incentivo di **1500 euro**

**GPL SEMPRE PIÙ PROTAGONISTA**  
In febbraio, la VW ha proposto con grande successo la gamma «BiFuel G» (sotto) al prezzo delle benzina: 2343 le auto vendute in una sola settimana. Nel corso di tutto il 2007 ne furono consegnate 5500.

**L'**esclusione dalle limitazioni alla circolazione per le vetture con impianto a gas ha contribuito a cambiare il punto di vista di molti automobilisti su Gpl e metano, mentre i continui aumenti della benzina e, soprattutto, del gasolio, abbinati agli incentivi all'acquisto di auto a gas, hanno fatto il resto. Il risultato è che, in breve tempo, l'interesse è esploso. Questa volta parliamo soltanto di Gpl, che, sia per il numero e la dislocazione dei punti di rifornimento sia per la praticità dei serbatoi toroidali - più compatti e leggeri rispetto ai bomboloni (indispensabili per il metano dato che la pressione del Gpl è di pochi bar mentre quella del gas naturale è di 200 bar) - sta attirando l'interesse di un gran numero di utenti di auto benzina e diesel. Aumenta, di conseguenza, anche l'offerta di

**PRO**

- 1 Esclusione dai blocchi del traffico
- 2 Carburante conveniente (0,675 euro il litro)
- 3 Buona diffusione dei punti di rifornimento
- 4 Elevata autonomia globale (benzina + Gpl)
- 5 Aumenta poco il peso della vettura rispetto al metano
- 6 Trascurabile diminuzione delle prestazioni
- 7 Non toglie spazio al bagagliaio (con il serbatoio toroidale)

modelli nei listini delle case automobilistiche, che vengono approntati in fabbrica o, più frequentemente, a cura di aziende specializzate. Tra queste, particolarmente quotate sono le italiane Landi Renzo e BRC (le due leader del mercato). La prima prepara, tra le altre, le Opel e i modelli del gruppo Volkswagen, mentre la seconda cura, per esempio, le Chevrolet e le Subaru. Dal punto di vista degli incentivi, fa differenza se un modello è omologato dalla Casa come auto a benzina e successivamente trasformata a gas, oppure se omologata dall'origine auto bifuel. Soltanto nel secondo caso, infatti, si ha diritto a un incentivo statale di 1500 euro, per il quale sono disponibili fondi illimitati. Nel primo, invece, l'incentivo è di 350 euro, erogabile fino all'esaurimento dei fondi statali. Dall'apertura

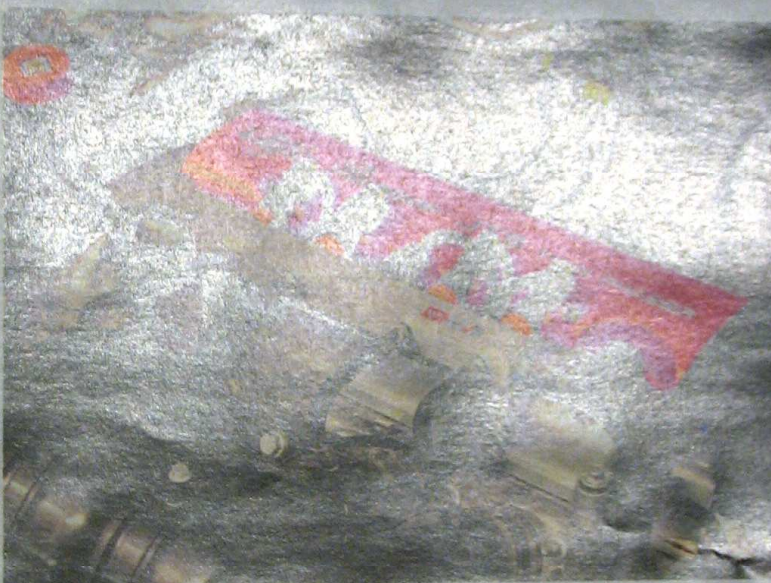




# del GPL

## CONTRO

- 1 Possibili danni alle sedi valvole e alle valvole in alcuni motori
- 2 Costo abbastanza elevato delle trasformazioni a gas più moderne
- 3 Consuma il 15% più del motore a benzina e il 45% più di un diesel
- 4 Qualche limitazione d'accesso ai parcheggi sotterranei e privati
- 5 Decadenza della garanzia se l'impianto è aftermarket
- 6 Incentivi ridotti (e incerti) se non omologata «bifuel» all'origine
- 7 Non c'è più il vano per la ruota di scorta (occupato dal toroidale)



del fondo 2008 è stata raggiunta una media di 10.800 prenotazioni a settimana e il consorzio Ecogas ha comunicato che alla fine di febbraio era già stato consumato il 40% dei 52 milioni disponibili (per il 2009 saranno 102). Per fortuna, la direttiva europea 2007/46/CE consentirà molto presto di moltiplicare il numero dei modelli omologati dall'origine come bifuel (dunque con incentivo statale certo e pari a 1500 euro). Il segreto, in questi casi, è un'omologazione parziale, detta «fase 1», che avviene a cura della Casa madre e che poi è completata in Italia con la «fase 2» dell'omologazione, che è a cura dell'importatore o dell'azienda che trasforma a gas le auto. Le trasformazioni aftermarket, ossia acquistare una vettura nuova per metterla a gas, fa decadere la garanzia del

costruttore dell'auto: così a rispondere di eventuali danni provocati dall'uso del Gpl è l'installatore dell'impianto. L'aftermarket, quindi, è perfetto per un uso a benzina (non si può trasformare una diesel), sempre che il motore non sia affaticato e che si percorra abbastanza strada da consentire d'ammortizzare il prezzo dell'impianto (si va da 1200 a oltre 2000 euro e anche più per i motori con iniezione diretta di benzina, quelli con più di quattro cilindri o per i turbo).

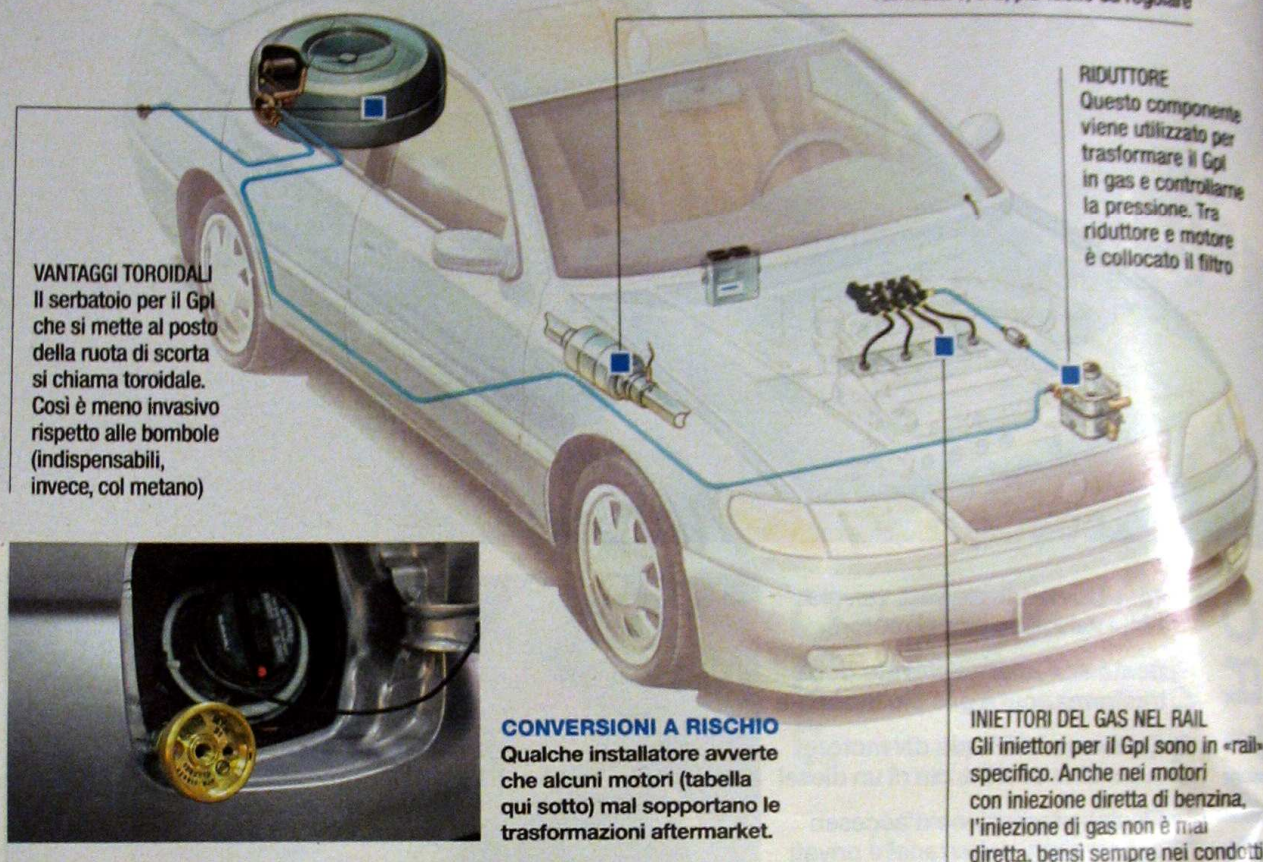
Dalle segnalazioni dei lettori riscontriamo come l'insorgere di problemi al motore o la necessità di regolazioni più frequenti di quanto promesso non siano poi eventi tanto remoti. Come pure l'incapacità d'alcuni installatori di risolvere subito i malfunzionamenti lamentati dai clienti. Abbiamo notizia di ingenti spese e

### PRONTI ANCHE PER LA DIRETTA

Da un anno la BRC propone impianti per motori a iniezione diretta di benzina (qui sulla «159 JTS»). Da maggio, anche Landi proporrà un impianto per i benzina con la diretta omogenea.



## Tecnologia ben mimetizzata



## ■ SI CONSIGLIA CAUTELA CON QUESTE

Modello	Cilindrata (tipo motore)	Anno	Problema
<b>FORD</b>			
Focus	1.8 (EYDB)	Dal 1998	Valvole
Mondeo	1.8 (RKF)	Dal 1998	Valvole
<b>HONDA</b>			
CR-V	2.0 (B20Z1)	Dal 1999	Valvole
<b>MAZDA</b>			
	Tutti i motori Ford		Valvole
<b>MITSUBISHI</b>			
Colt	1.3 (135930)	Dal 2004	Valvole
<b>NISSAN</b>			
X-Trail	2.0 (QR20DE)	Dal 2001	Catalizzatore
<b>OPEL</b>			
	Tutte le Twin Port	Dal 2001	Valvole
<b>RENAULT</b>			
Laguna	2.0 (F3R)	1994-1998	Valvole
<b>TOYOTA</b>			
Yaris	1.0 (1SZ-FE)	Dal 2000	Valvole
Carina	1.6 (4A-FE)	Dal 1996	Valvole
Carina	2.0 (3S-FE)	Dal 1996	Valvole
Avensis	1.6 (4A-FE)	Dal 1996	Valvole
Avensis	2.0 (3S-FE)	Dal 1996	Valvole
<b>SUBARU</b>			
	Tutti i motori DOHC		Valvole

disagi che si sono trascinati per mesi, si sono poi risolti in poche ore con l'intervento di un tecnico competente, magari convocato dai produttori dell'impianto a seguito di una nostra segnalazione. Dai nostri contatti con alcuni installatori è anche emersa una lista nera di modelli (nella tabella accanto), con motori considerati a rischio se trasformati a Gpl. Non mancano, poi, problemi anche sui modelli a gas nei listini delle Case. La qualità dei prodotti e dell'assistenza è la chiave di tutto. Per rendere più facile e a prova d'errore la trasformazione aftermarket di una vettura, stanno lavorando le maggiori aziende. Per esempio, la Landi introdurrà la «Radio frequency identification», sorta di scatola nera sulla quale saranno registrate tutte le operazioni effettuate sull'impianto durante la produzione, l'installazione e le successive manutenzioni. La stessa azienda propone una centralina autocalibrante (la «Omegas Plus»), che limita al minimo la «complicazione» legata all'uso del computer durante l'installazione e consentirà d'aggiornare le calibrazioni via Internet. Insomma, un futuro a tutto gas. E.B.