

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

L'assurdo assicurato

Da tempo alcune compagnie assicurative hanno introdotto lo *zoning*, termine inglese per dire che si paga in base alla zona di residenza. Chi abita a Napoli, anche se non provoca incidenti, paga la polizza più cara di chi sta a Bolzano, solo perché lì, in media, si registrano meno sinistri. Invece che rivalersi sui "colpevoli", le compagnie spalmano il rischio su tutti gli automobilisti di quella zona. Se se già questo è ingiusto, diventa beffardo scoprire di risiedere nella stessa città (Milano ad esempio) ma di stare nel quartiere "sbagliato" e pagare di più rispetto all'amico che abita dall'altro lato della strada, solo perché cambia il coefficiente di zona. Ma la cosa più allucinante è un'altra: non potersi difendere contro simili assurdità.



la novità

DA ANNECY (FRANCIA)
GIAN PIERO PIAZZA

Un ventaglio di nuove proposte e gli allori della vittoria nel campionato italiano rally sono gli elementi qualificanti della strategia adottata da Peugeot per arginare la crisi. Senza dimenticare il titolo di "Auto Europa" recentemente attribuito al crossover 3008 da una giuria di giornalisti del settore. Al momento attuale, nella gamma Peugeot è presente il 90 per cento dei modelli di auto più apprezzati sul mercato. Come dire che il potenziale acquirente di una vettura nuova può scegliere, fra le Peugeot in listino, dalla city car 107



Con 5008, la monovolume compatta Peugeot chiude un anno da Leone

La nuova Peugeot 5008, già in vendita con prezzi a partire da 21.490 euro

alla berline 206 Plus, 207, 308, 407, dalle station wagon di varie taglie al Suv 4007, fino alla Coupé Cabrio e la sportiva 407 Coupé. Il ricco 2009 del marchio francese si chiude ora con l'arrivo della 5008, una vettura che impersonifica in stile Peugeot la nuova frontiera nel seg-

mento delle monovolume compatte. Lunga 4,53 metri e alta 1,64, l'ultima nata sotto il marchio del Leone appare più mastodontica in fotografia di quanto non lo sia nella realtà e si distingue per la linea equilibrata e la marcata fluidità del profilo. Forse in virtù di una scelta basata sulla mas-

sima funzionalità, il frontale aerodinamico caratterizzato dal cofano molto inclinato è in stridente contrasto con la coda verticale, un taglio netto che non indulge a più decorative rotondità per non rubare spazio all'abitacolo. Disquisizioni estetiche a parte, questa monovolume di avanzata concezione saprà farsi apprezzare per la grande luminosità interna propiziata dall'ampio parabrezza ed esaltata dall'immenso tetto panoramico in cristallo. Va da sé che il punto di forza della 5008 è rappresentato dall'eccezionale disponibilità di spazio. Abitabilità senza compromessi a scelta per cinque o sette posti e un vano bagagli dalla modularità camaleontica che in

base alla posizione dei sedili singoli scorrevoli (anche quelli della seconda fila) offre un volume di carico compreso fra 758 e 823 litri, che si dilatano a 2.506 litri con i tre posti della seconda fila ripiegati. Peugeot 5008 significa anche guidabilità e tenuta di strada da berlina, dotazioni tecnologiche di assoluta avanguardia, tra cui il dispositivo Head Up Display che proietta sul parabrezza le informazioni fondamentali per la guida, e una gamma di sei moderni motori benzina e diesel a basso impatto ambientale con potenze da 110 a 163 cv, elevate prestazioni e consumi contenuti. La 5008 è già in vendita, con prezzi a partire da 21.490 euro.

DA SAPERE

GOMME INVERNALI

Perché sì: le gomme invernali, dette anche termiche o lamellari, garantiscono migliore aderenza rispetto alle gomme estive in ogni condizione, su neve fresca non abbondante o fondi gelati hanno una tenuta superiore e diminuiscono gli spazi di frenata, mentre su asfalto asciutto, con temperature inferiori ai 7 gradi, offrono un comportamento superiore sia in tenuta, sia in frenata.

Perché no: su ghiaccio o in presenza di abbondante neve fresca, oltre 15-20 centimetri, specie se ci sono pendenze da affrontare, non sono sufficienti a cavarsi d'impaccio.

CATENE DA NEVE

Perché sì: sono utili con abbondanti nevicate e con pendenze da superare, come dire che su strade di montagna con neve fresca sono ancora il solo mezzo per circolare.

Perché no: spesso difficili da montare, una volta che il fondo stradale tende a sciogliersi, provocano vibrazioni e creano problemi nella tenuta di strada se si superano i 30-40 km/h. Da evitare assolutamente su fondi asciutti o ghiacciati.

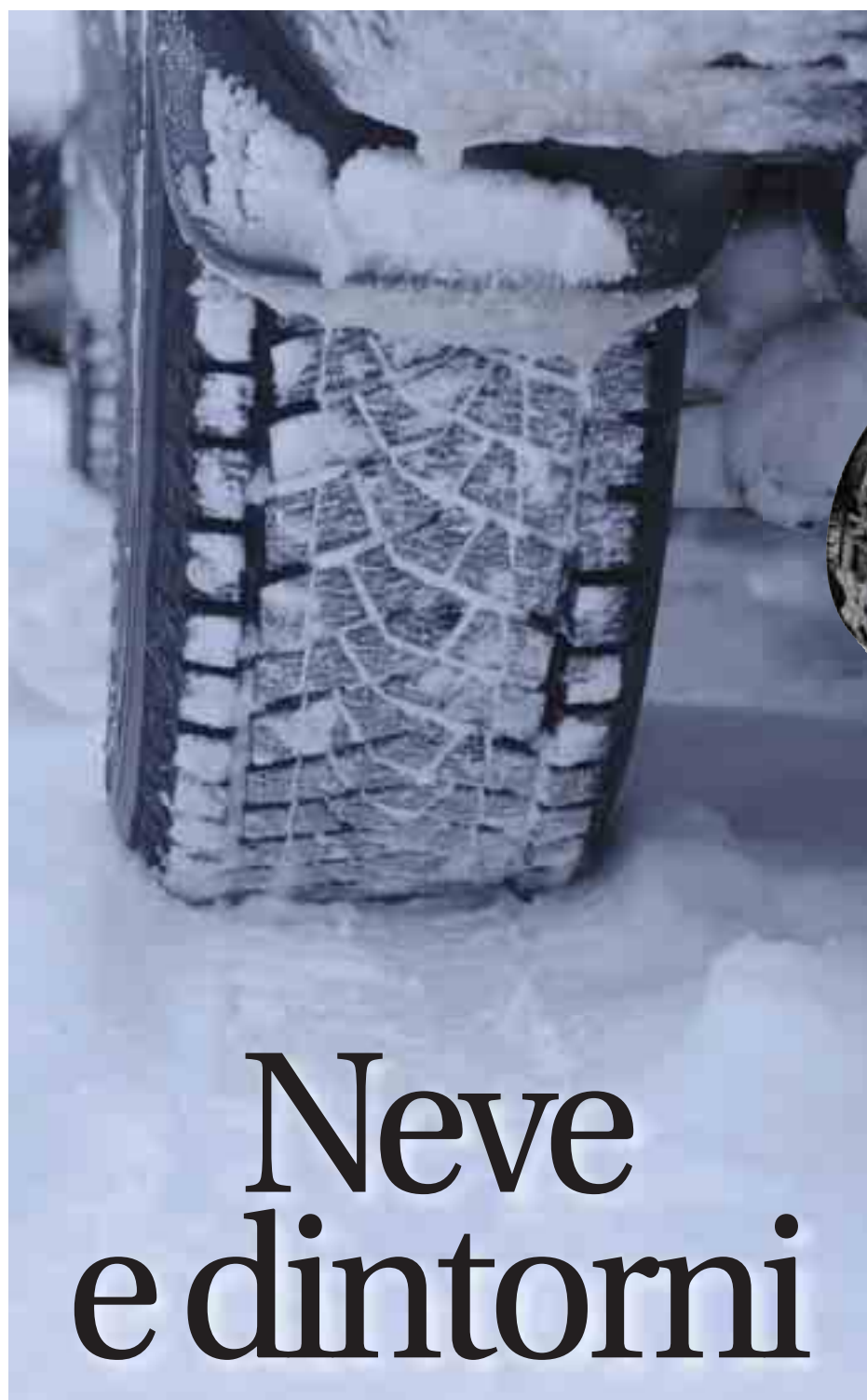
CALZE DA NEVE

Perché sì: in caso di emergenza, per uscire da una situazione critica si possono anche usare per brevi tratti.

Perché no: in realtà non sono omologate anche se in vendita, tendono a saltare dalla gomma per cui si rovinano spesso dopo il primo, breve uso, non garantiscono la tenuta di strada di una gomma ma creano solo attrito per uscire di impaccio, in frenata tendono ad arrotondarsi al cerchio, specie se montate in maniera non corretta. (P.Cic.)

DI PAOLO CICCARONE

Le infradito d'estate, gli scarponcini d'inverno. Quando dobbiamo mettere le scarpe, non abbiamo dubbi: a seconda della stagione e dell'uso sappiamo perfettamente cosa indossare. Questo principio, però, non viene applicato alle auto. Perché quando arriva la stagione fredda e le temperature scendono, quasi tutti gli automobilisti continuano a indossare le infradito anche se devono affrontare una passeggiata sulla neve fresca. Per questo Assogomma, l'associazione di Confindustria che riunisce i principali costruttori di pneumatici, ha presentato una serie di dati e di elementi utili a capire l'importanza di usare la "scarpa" giusta nella stagione adeguata. Sul circuito di Varano De Melegari, sotto la direzione di Andrea De Adamich, responsabile del Centro Internazionale Guida Sicura, sono stati eseguiti una serie di test e confronti fra gomme estive e gomme invernali. Tanto per cominciare, la differenza di comportamento è sostanziale in tutte le condizioni, specie quando l'asfalto diventa viscido o freddo. Le



Neve e dintorni

Pneumatici invernali: un investimento in sicurezza a costi contenuti: ecco perché...

l'automobilista deve acollarsi un costo ulteriore. Intanto, usare sei mesi all'anno un tipo di gomme e sei mesi un altro permette di raddoppiare la durata del pneumatico stesso. C'è poi un altro aspetto: i gommisti convenzionati oltre a montare le invernali, qua-

si sempre le prendono in custodia quando si torna ad utilizzare quelle normali. Con un piccolo costo, le gomme verranno conservate presso il gommista e in primavera si potrà effettuare il cambio con in più la garanzia di una assicurazione.

SUL MERCATO

È FIRMATA KÖNIG LA CATENA SUPERTECNOLOGICA

È grazie al marchio König che nel 1988 le rivoluzionarie "No Problem" avevano affrancato gli automobilisti dal disagio di applicare le catene da neve sulle ruote motrici della loro auto. Quel prodotto innovativo, realizzato dall'azienda lecchese affiliata dal 2004 al colosso svedese Thule, non richiedeva più l'uso del cric e si montava con facilità in pochissimo tempo. Oggi le catene che subentrano là dove i pneumatici invernali non bastano, come in caso di neve fresca stratificata o fondo ghiacciato, sono diventate uno strumento sofisticato, robusto e affidabile. Niente più catene dall'aderenza precaria che provocano vibrazioni dannose. Dopo la K7, la più sottile del mondo alta appena 7 mm, la K-Summit specifica per auto e la K-SUV, appositamente creata per veicoli fuoristrada, commerciali e camper, la König presenta K-Summit XL, versione per Suv e Crossover della sua catena esterna di ultima generazione. La "Linea K", ovvero quella gamma adatta a essere utilizzata su veicoli con problemi di spazio tra ruote, abitacolo e organi meccanici, ha in comune caratteristiche che sottolineano la sua unicità: si monta in sole tre veloci e semplici operazioni e sale da sola sul pneumatico, aderisce perfettamente alla ruota ed è formata da una sottile lamina che occupa soltanto la parte centrale del battistrada. Frutto di rigidi controlli e realizzate con acciai di elevatissima qualità, le catene da neve König rispondono ai requisiti imposti dalle più rinomate case automobilistiche del mondo. Gian Piero Piazza



C'è infine un aspetto importante: quello legislativo. In Germania, Svizzera e Austria, il codice della strada prevede che l'automobilista deve mettere in atto qualsiasi intervento per garantire la sicurezza di marcia. Ciò significa che in quei Paesi circolare senza gomme invernali è possibile, ma in caso di incidente si viene ritenuti colpevoli di omissione di un atto che avrebbe potuto evitare l'impatto. Ma come fare a riconoscere un pneumatico invernale da uno estivo? Oltre alle caratteristiche lamelle fitte che scolpiscono la gomma per intrappolare la neve, sulla "spalla" del pneumatico la sigla che svela la tipologia è M+S, che sta per mud and snow, ovvero fango e neve. In aggiunta potrebbe comparire anche il logo di una montagna o il simbolo del fiocco di neve, comunque non obbligatori. Ma quanto costa una gomma invernale rispetto a una estiva di pari misura? Dipende dal costruttore: alcuni non fanno differenza di prezzo e mettono in vendita a parità di costo sia l'estivo sia l'invernale. Altri, invece, hanno listini che variano dal 5 ad un massimo del 10% in più rispetto alla gommatura estiva.

Test e confronti dimostrano l'importanza di utilizzare le gomme giuste nella stagione fredda: in media, su asfalto innevato a 40 km/h, quasi dimezzano gli spazi di frenata, mentre sul bagnato li riducono anche del 15%

gomme invernali, infatti, hanno un disegno del battistrada e una mescola che con meno di 7 gradi rende al meglio, garantendo una migliore tenuta di strada e spazi di frenata paragonabili a gomme estive su asfalto asciutto. In media, su asfalto innevato a 40 km/h un'invernale quasi dimezza gli spazi di frenata, mentre li riduce anche del 15% su fondo bagnato. L'esempio migliore è arrivato con una Maserati Quattroporte completamente robotizzata. Un sofisticato sistema di controllo lanciava la vettura a 80 km/h e frenava nello stesso punto del tracciato con la stessa pressione sul pedale del freno. Il risultato finale è stato eloquente: a parità di velocità, auto e pressione sul freno, la gomma invernale ha fermato la vettura 10 metri prima di quella estiva. L'equivalente, in caso di frenata d'emergenza, fra l'urto sicuro e la salvezza. Una delle obiezioni più frequenti all'uso della gomma invernale (spesso erroneamente definita "da neve" anche se il nostro Codice della Strada prevede la perfetta equivalenza tra l'invernale e il pneumatico catenato) è che

la prova Nissan Pixo, in città il massimo con il minimo

Verde, semplice e accessibile: si potrebbe dire anche povera, aggettivo che in questo caso non toglie nulla al senso di un'automobile concepita proprio per essere così. È Nissan Pixo, la terza cittadina del marchio giapponese dopo Micra e Note. Più piccola di entrambe, non è in assoluto la più economica del mercato e neppure quella che promette meno emissioni nocive, ma sul mix di questi due elementi, risulta la migliore del momento. Cinque porte, 3,57 metri di lunghezza, motore a 3 cilindri, 1,0 litri l'unica cilindrata disponibile, estetica simpatica e sbarazzina. Nulla di più, ma la sua grande forza è il... meno. Basta fare due conti: 7.990 euro il prezzo della Pixo in versione base, che diventano 5.890 con l'eventuale rottamazione di un usato e il bonus-sconto di Nissan Italia. Dopo la prima prova di qualche mese fa quando era al debutto, ora l'abbiamo testata a fondo nel suo vero ambiente naturale. Nel traffico cittadino, la Pixo si esalta: agile e guizzante, consuma poco e si parcheggia facile. Senza darsi arie che non può permettersi ma con un aspetto d'insieme tutt'altro che banale,

regala pur in dimensioni ridotte la praticità delle cinque porte e un'accettabile silenziosità di marcia. L'abitacolo è sulla stessa lunghezza d'onda, con una plancia improntata a un minimalismo francescano. Le plastiche sono tante (e dure) ma sono anche assemblate con una certa cura. Tutto è realizzato pen-

sando all'abbattimento dei costi. Dall'omologazione per soli 4 posti al cassetto portadocumenti, rimpiazzato da uno stretto poggiatesta con accesso a vista. Due gli allestimenti offerti, con la versione dotata di climatizzatore e Esp di serie ovviamente da preferire. (A.C.)

